

SEP
TOP
ventes

Sport

N° 737 Juin 2023

auto

R 1 3 5 7
4 4
2 4 6



1923-2023
LES 24 HEURES
DU MANS ONT
100 ANS!



NOUVEAUTÉ

Aston Martin DB12

LA GT PREND DU MUSCLE!

680 ch sous le capot, un châssis plus agressif, la remplaçante de la DB11 met le paquet sur la sportivité

DOSSIER SPÉCIAL



LES 60 ANS DE LAMBORGHINI

Pèlerinage fort en émotions à Sant'Agata



GRAND FORMAT

Huracán STO

Entre mer et montagne, un périple unique!



SOUVENIRS

Miura, Countach, Diablo, Aventador

Quatre V12, autant de symphonies mémorables



L 15764 - 737 - F: 6,90 € - RD





T
H
E
N
E
W

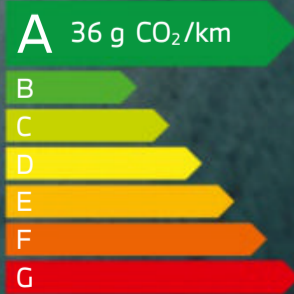
X
M

DÉCOUVRIR



Consommation combinée pondérée de la BMW XM Hybride Rechargeable : 1,5 à 1,6 l/100 km. Émissions de CO₂ valeur combinée pondérée : 33 à 36 g/km. Consommation d'énergie électrique : 29 à 30,1 kWh/100 km. Autonomie en mode électrique : 82 à 88 km. Autonomie en mode électrique en ville : 92 à 100 km. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la

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



procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

excellium
Racing 100

Avec TotalEnergies, le Championnat
du monde d'Endurance passe
au carburant certifié 100 % durable



TotalEnergies devient le 1^{er} fournisseur officiel de
carburant certifié 100 % durable* des 24 Heures du Mans,
dès 2022, ainsi que de l'European Le Mans Series (ELMS).
Le carburant Excellium Racing 100 permet de réduire
les émissions de CO₂ d'au moins 65 %**.



TotalEnergies

24h
LE MANS.



WEC
FIA WORLD ENDURANCE
CHAMPIONSHIP

L'énergie est notre avenir, économisons-la!

competition.totalenergies.com/fr

*Excellium Racing 100 est un produit certifié 100 % durable au regard du système du bilan massique appliqué par un organisme de certification volontaire agréé par l'Union européenne.

** En ligne avec la méthodologie fixée par la directive européenne RED II (2018/2001), Excellium Racing 100 permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 65 % par rapport à son équivalent fossile.



Greg



Florian Grout



Yann Lefebvre



Greg



Motorsport-images/LAT/Panoramic



Crédits photos couverture kiosques : **Greg, LAT & DR**
Abonnés : **Greg**


Une partie de la diffusion est vendue en pack avec Sport Auto Classiques n° 22.

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

ACTUS

- 6 ÉDITO
- 10 LA SPORTIVE DU MOIS
Aston Martin DB12
- 16 NOUVEAUTÉS/ACTUS
Porsche 718 Spyder RS, Alpine A290_β
- 22 CLUB SPORT AUTO
Les dates à retenir
- 24 TOP CHRONOS
Rolex Daytona
- 26 HISTOIRES D'AUTOS
Pierre Fillon, président de l'ACO

GAZ

- LES 60 ANS DE LAMBORGHINI** 
- 30 **GRAND FORMAT**
Lamborghini Huracán STO
- 40 **ESSAI**
Lamborghini Miura SV
- 44 **ESSAIS**
Lamborghini Countach, Diablo, Aventador Roadster
- 52 MATCH
Ford Focus ST vs Volkswagen Golf GTI Clubsport
- 60 SUPERTEST
Mercedes-AMG GT 63 S E Performance 4Matic+
- 68 À LA LOUPE
La batterie haute performance de chez AMG
- 70 **ESSAI**
Renault Mégane R.S. Ultime

EN VRAI

- 78 C'EST LA MIENNE!
Porsche 911 GT2 RS Manthey Racing
- 80 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois, vos photos
- 82 ACHETER UNE OCCASION
Bentley Arnage
- 86 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
- 92 PETITES ANNONCES

SPORT

- 130 STUDIO
Porsche 963 (2023)
- 136 REPORTAGE F1
Les histoires de transferts de pilotes
- 142 COULISSES F1
Grands prix d'Azerbaïdjan & de Miami
- 150 ENQUÊTE F1
Nouvelles écuries : le parcours du combattant
- 154 ANNIVERSAIRE
Les 100 ans des 24 Heures du Mans
- 162 BLOG
Le blog des essayeurs



ABONNEZ-VOUS Voir page 128





Il est question de course, bien sûr, mais aussi de faire la fête, de communier.



ÉDITO

N° 737 Juin 2023

Secret de centenaire



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

Une grille pleine comme un œuf, le retour de Ferrari, Porsche ou Peugeot, une billetterie asséchée il y a déjà plusieurs mois, cette édition du centenaire des 24 Heures du Mans s'annonce mémorable. Cet alignement de planètes, entre la célébration d'un siècle, et la concrétisation d'un travail efficace sur les coûts et les règlements de l'épreuve, pourrait nous faire oublier que cela n'a pas toujours été rose. Sans même rappeler la tragédie de 1955, la persistance et le succès d'une épreuve sportive internationale n'est pas un long fleuve tranquille. On se souviendra de plateaux parfois clairsemés, de constructeurs versatiles, qui vont et viennent au gré de leurs objectifs commerciaux. De batailles épiques aussi, de pilotes héroïques et de machines sublimes bien sûr, par leurs formes comme par leurs chants, qui ont forgé la légende de l'épreuve et cristallisé ces moments dans la mémoire collective. Une dimension, cependant, a traversé tous ces aléas : la ferveur du public. Le Mans, depuis des décennies, c'est aussi une fête populaire, qui a perduré contre vents et marées, même si les batailles en piste n'étaient pas toujours exceptionnelles. En ce week-end de juin, qui s'étire sur une semaine pour

les plus accros, la capitale sarthoise devient le point de confluence des passionnés d'automobile de toute l'Europe, voire au-delà. Il est question de course, bien sûr, mais aussi de faire la fête, de communier jusqu'au bout de la nuit au son des moteurs et du flonflon des attractions foraines, puis d'aller s'écrouter quelques heures sous une tente ou le long d'un arbre, avant de retourner voir les phares percer l'aube, au moment où les hiérarchies commencent à se fixer. Cliché ? Bien sûr, il y a toujours eu des VIP arrivés en avion privé, passant quelques heures en tribune avant d'aller rejoindre la chambre d'un petit château transformé en gîte de luxe. Ces exceptions n'effacent pas la chaleureuse marée humaine, largement polyglotte, massée autour des S du Tertre ou à Arnage, ni ces parkings bigarrés, où une rangée de vieilles Aston côtoie des Clio défraîchies. La Formule 1 montre la voie d'une gentryfication du sport automobile, si attractive financièrement pour les organisateurs. Souhaitons que le succès actuel du Mans ne donne pas de tentations en ce sens. Car cette dimension populaire et festive, c'est probablement la vraie colonne vertébrale de l'épreuve, l'authentique secret de sa longévité. ●



A K I L L I S



JOAILLERIE PARIS



JORDAN, MARIE, RAPHAËL ET ARMELLE PORTENT CAPTURE - À DÉCOUVRIR SUR AKILLIS.COM





ANGE BARDE
G E N È V E



LA SPORTIVE DU MOIS

Par Laurent Chevalier



Aston Martin DB12

Huit à la douzaine

Contrairement à ce que son nom laisse entendre, la remplaçante de la DB11 reçoit un V8. **Pas de V12 prévu dans l'immédiat, ni à l'avenir, mais une puissance qui grimpe en flèche et une recherche de performances plus affirmée.**

Les porte-parole de Gaydon parlent d'un véritable tournant : « **Aston Martin a toujours représenté l'élégance et le luxe anglais. A partir de maintenant, nous allons nous concentrer sur les performances.** »

Nous avons la Formule 1, la Valkyrie, et nous allons produire la Valhalla l'an prochain. Dans notre cœur de gamme, nous allons désormais tout mettre en œuvre pour prendre les devants en ce qui concerne la puissance et le dynamisme. Nous voulons devenir une référence en matière de performances. Cela fait partie de la nouvelle ère d'Aston Martin. » Marek Reichman, vice-président exécutif, prend le relais : « La DB12 est la première d'une longue série de nouveautés que nous allons dévoiler au cours des dix-huit prochains mois. Nous allons vous bombarder d'événements comme celui-ci. Cette année, nous allons présenter deux autres voitures, peut-être trois. Et ce sera la même chose l'année prochaine. Ce n'est donc que le début. En réalité, vous commencez à voir la première étape de l'investissement qui a été fait par M. Stroll. » Ceux qui attendaient une révolution sur la balance en seront pour leurs frais. La DB12 avance une masse comparable à celle de la DB11 qu'elle remplace,

soit 1 685 kg revendiqués à sec. En revanche, le V8 4 litres biturbo d'AMG prend du grade. Avec 680 ch, contre 535 ch auparavant, la GT ne joue plus dans la même catégorie. A ce propos, la vision sur la concurrence s'affine et Gaydon ne s'en cache pas en répondant du tac au tac : « Ferrari Roma et Bentley Continental GT. »

100 % thermique

En ce qui concerne la question d'une éventuelle hybridation, l'ingénieur en chef Simon Newton nous répond : « Cela ajouterait du poids sans augmenter l'expérience de conduite. » Tant mieux. Malheureusement, il faudra se faire une raison concernant le V12. « Il n'y aura pas de version à 12 cylindres, comme sur la DB11. Nous faisons un grand pas en avant en puissance avec le V8. Le V12 pour cette auto n'est pas nécessaire, d'autant qu'il pèserait beaucoup plus lourd et risquerait de déséquilibrer la répartition des masses. Nous ne voulons pas perturber l'équilibre parfait de cette plateforme. Mais rassurez-vous : nous garderons le V12 dans notre gamme et vous le verrez dès 2024 sur d'autres modèles. » A propos du coup de boost du V8, Simon Newton évoque « une suralimentation retravaillée » avant d'entrer dans les détails : « Ce 4 litres est de la même famille que le célèbre 707 de

l'AMG GT, mais avec des turbos légèrement plus petits. Nous avons réduit leur taille pour qu'ils soient plus réactifs et qu'ils puissent être mieux placés au centre du V. Pour être tout à fait honnêtes, nous aurions pu utiliser la configuration 707 d'origine, mais nous préférons faire ce que nous voulions vraiment. C'est-à-dire avoir une réponse immédiate à l'accélérateur, sans aucune inertie. » Côté transmission, cependant, Aston Martin s'en remet à la même boîte automatique ZF à 8 rapports. Seul le rapport final est raccourci pour favoriser les accélérations. Sur ce point, Gaydon annonce 3"6 au lieu de 4"1 de 0 à 100 km/h. Et 325 km/h en pointe au lieu de 309 précédemment. Les freins sont adaptés en conséquence, avec de nouveaux disques et plaquettes pour le système optionnel en carbone-céramique. Les plus assidus se demanderont pourquoi Gaydon n'a pas profité de l'occasion pour adopter la boîte à double embrayage de l'AMG GT. Simon Newton répond : « Nous n'en avons pas besoin. En matière de rapidité et de progressivité de changements de rapports, nous sommes pleinement satisfaits. C'est très doux lorsque vous roulez à basse vitesse et très rapide lorsque vous souhaitez prolonger l'accélération. D'autant que nous ●●●

"IL N'Y AURA PAS DE VERSION À 12 CYLINDRES, COMME SUR LA DB11. MAIS RASSUREZ-VOUS : NOUS GARDERONS LE V12 DANS NOTRE GAMME ET VOUS LE VERREZ DÈS 2024 SUR D'AUTRES MODÈLES."

Simon Newton, ingénieur en chef

Le V8 AMG prend du galon, avec une suralimentation repensée. Les turbos sont plus petits, pour diminuer l'inertie lors des variations de régime. La puissance fait un bond en avant, avec un total de 680 ch, et le couple à bas régime reste très important (81,5 mkg dès 2 750 tr/mn).



La planche de bord est totalement repensée, au même titre que l'ensemble de l'habitacle. L'idée est de le mettre à la page en matière de connectivité, mais aussi de conserver des commandes analogiques pour ceux qui sont allergiques au numérique.

LA SPORTIVE DU MOIS Aston Martin DB12

avons les modes Sport et Sport+ parfaitement ajustés en cas de besoin. »

Simon Newton souligne les changements de la DB12 avec insistance : « Plus de 80 % des éléments de la voiture sont nouveaux. Cela représente un travail colossal sur le plan technologique, notamment le châssis. Qu'il s'agisse de la plateforme, des triangulations ou des renforts, l'évolution est considérable. La DB12 est plus rigide, mieux maintenue et mieux amortie. Lorsque vous la conduirez sur la route, vous aurez l'impression d'avoir une auto plus efficace, avec une meilleure précision dans la direction. Plus on la pousse dans ses retranchements, plus elle dévoile ses capacités. » La partie châssis a donc bénéficié d'un travail de fourmi. Il est toujours en aluminium extrudé et collé, mais allégé, et surtout renforcé. Si la rigidité globale n'augmente que de 7 % sur l'ensemble, la hausse atteint 140 % sur la partie avant,

à l'emplacement des fixations supérieures des triangles de suspension.

Investissements massifs

L'ingénieur en chef poursuit : « Nous avons travaillé sur le longeron avant et sa liaison à la structure de la voiture, entre le coin et le pilier A, ce qui améliore le renfort de voiture. Nous avons une conception plus efficace des croisillons et des panneaux plus rigides. A l'arrière, les fixations supérieures des triangles sont aussi plus robustes. Nous voulions éviter tout mouvement parasite. Nous avons aussi

perfectionné les triangulations à l'avant. Cela nous permet de mieux contrôler le mouvement latéral. La suspension plus rigide garantit à la voiture d'être plus réactive et de mieux réagir dans tous les cas de figure. Mais n'allez pas croire que la DB12 se borne à être plus raide. Nous avons gardé cette dualité caractéristique des GT. C'est toujours une voiture confortable, oui, mais elle bénéficie d'un énorme gain à l'autre extrémité du spectre, côté performances et efficacité. » La direction électrique a fait l'objet de toutes les attentions : « Nous avons passé beaucoup

"PLUS DE 80 % DES ÉLÉMENTS DE LA VOITURE SONT NOUVEAUX. CELA REPRÉSENTE UN TRAVAIL COLOSSAL CÔTÉ CHÂSSIS. PLUS ON POUSSE LA DB12 DANS SES RETRANCHEMENTS, PLUS ELLE DÉVOILE SES CAPACITÉS."

Simon Newton



A290_β

▲ MODE_EXPERT : ON

LE SHOW-CAR DE LA NOUVELLE
SPORTIVITÉ ÉLECTRIQUE

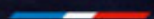


DÉCOUVRIR PLUS



MADE BY RACERS

ALPINE



de temps à bien faire les choses sur les remontées d'informations. Sans ces réglages minutieux, on courrait le risque d'avoir une mauvaise connexion avec la route. Les placements de la voiture progressent par rapport à l'ancien modèle, mais ce n'est pas imprévisible. C'est linéaire et réactif à la fois. Nous avons aussi beaucoup travaillé sur la géométrie, l'amortissement et la suspension pour nous assurer que la direction ait une bonne connexion au point milieu. » Quant à la question des roues arrière directrices, utilisées par la Porsche 911 Turbo par exemple, Aston Martin n'en trouve pas l'utilité : « C'est trop lourd et ça manque de subtilité. Nous n'avons pas besoin de cette masse supplémentaire ni de cette complexité. Encore moins de coup de pouce exagéré. Nous préférons apporter une pure réponse du châssis. C'est pour cette raison que nous ne souhaitons pas de répartiteur de couple actif ni de barres antiroulis actives par exemple. Nous voulons conserver des sensations pures et surtout éviter des complexités inutiles. » Mais n'allez pas croire que l'électronique n'occupe pas une place importante dans la DB12. A commencer par l'amortissement, le différentiel E-Diff et les autres aides à la conduite. « Nous avons beaucoup investi dans la technologie DTX de Bilstein, qui a une énorme capacité d'amortissement et un temps de réaction très rapide. De la même manière que la fonctionnalité Skyhook que nous connaissons depuis des années, mais avec une capacité largement supérieure à garder la voiture à plat en toutes circonstances. » Pour info, c'est la même technologie que Porsche sur la 992. Avec une volonté affichée de préserver la polyvalence : « Nous avons dépensé beaucoup d'argent pour être certains que la suspension remplisse parfaitement toutes ses fonctions, aussi bien en efficacité qu'en confort », confie Aston Martin, qui n'hésite pas à prolonger les parallèles avec le constructeur allemand

en ce qui concerne les aides à la conduite. « Nous employons les systèmes Bosch que Porsche utilise et nous avons travaillé avec eux pour leurs développements : IVC pour Integrated Vehicle Control, ITC pour Integrated Traction Control et IBC pour Integrated Brake Control. Il s'agit d'une combinaison de technologies de freinage, de contrôle latéral et de traction basées sur des informations données par un capteur six axes. Les interventions sont très fines. La voiture ne doit pas vous le faire sentir lorsqu'elle réagit. C'est beaucoup plus proactif et discret qu'auparavant. »

Changement de décor

L'autre changement important concerne l'habitacle, totalement repensé. Marek Reichman nous guide pour un tour du propriétaire. « Ce que vous voyez immédiatement à bord de la DB12, c'est l'investissement dans notre propre interface homme-machine. Cela introduit une nouvelle ère numérique et cela nous permet d'offrir enfin notre propre expérience, sans utiliser de systèmes d'autres marques, ce qui n'est pas toujours le cas en Allemagne, par exemple. A bord, chaque chose que vous faites est liée à un écran. Mais nous n'oublions pas que nous sommes une marque d'ultra-luxe et que certains de nos clients portent de vraies montres. Si c'est votre cas, et que vous ne souhaitez pas d'interface numérique, vous pouvez choisir d'interférer analogiquement avec la voiture. Ainsi, si vous voulez simplement baisser le volume ou augmenter la température, vous avez un interrupteur mécanique pour le faire. Si vous décidez que votre monde est analogique, c'est à vous de choisir et la DB12 s'adapte. » Aston Martin pourrait ainsi briller aux yeux de ceux qui trouvent que l'interface de la Ferrari Roma est trop complexe et pas assez intuitive. A propos de cette dernière, Simon Newton l'évoque à nouveau : « Je pense que nous sommes très à l'aise avec le benchmark

(NDLR : l'analyse comparative) de la Roma. Notamment en matière de performances. La DB12 doit constamment être prévisible, réactive et proactive. Tout en donnant l'impression d'avoir toujours de la réserve, avec des systèmes qui rendent la conduite plus efficace sans jamais perturber le conducteur. Je suis très impatient que vous la conduisiez pour voir où nous avons voulu en venir... » Et nous, donc ! ●

★ NOTRE AVIS

Sous des traits qui restent dans la continuité de plusieurs réalisations maison, la DB12 ouvre une nouvelle porte chez Aston Martin. Celle d'une sportivité plus claire et affirmée avec des sensations plus relevées à la clé. En résumé, un grand écart plus flagrant entre le confort du cruising à basse vitesse et l'aisance en conduite rapide.

★ EN BREF

Moteur : **V8 biturbo** Cylindrée : **3 982 cm³**
 Puissance maxi : **680 ch à 6 000 tr/mn**
 Couple maxi : **81,5 mkg à 2 750 tr/mn**
 Transmission : **roues AR, 8 rapports auto**
 Antipatinage/contrôle de stabilité : **de série/déconnectable**
 Autobloquant : **de série, E-Diff**
 Poids annoncé : **1 685 kg à sec**
 Rapport poids/puissance : **2,5 kg/ch**
 L - l - h : **4 725 - 2 060 - 1 295 mm**
 Empattement : **2 805 mm**
 Pneus AV & AR : **275/35 & 325/30 ZR 21**
 V. max. : **325 km/h** 0 à 100 km/h : **3"6**
 Prix de base : **+ de 200 000 € (estimation)**
Première livraison en été 2023



Aston Martin ne se cache pas de viser la Ferrari Roma sur le plan du comportement. Même si la DB12 reste une GT au long cours, la sportivité et l'agilité sont clairement mises en avant.



⊖
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



NOUVEAUTÉ

Par Jean-Éric Raoul

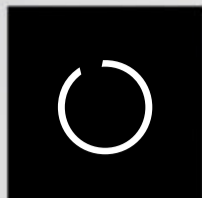


Porsche 718 Spyder RS

Cadeau d'adieu

Après elle, c'est maintenant officiel, les Boxster et Cayman passeront au tout électrique. **Mais séchez vos larmes car, en guise de cadeau d'adieu, Porsche nous offre avec ce Spyder RS l'un de ses modèles les plus excitants.**





n s'imaginait que la GT4 RS était une sorte de sublime et définitif baroud d'honneur.

Le chef-d'œuvre d'un quarteron d'ingénieurs passionnés sur lequel l'état-major avait discrètement fermé les yeux

parce que, bon, c'était le dernier de l'espèce, après on passerait à l'électrique, il fallait bien les laisser s'amuser une dernière fois. Pour mémoire, l'idée consistait à loger dans les entrailles du Cayman le flat 6 de la 911 GT3, authentiquement issu de la compétition. Puis d'adapter ce qui devait l'être pour cette manœuvre de retournement, consistant à installer en position centrale un ensemble mécanique prévu pour fonctionner en porte-à-faux arrière. Avant de rigidifier la partie cycle pour lui permettre de digérer les ruades du bloc atmo de 500 ch. Et, enfin, de se rendre compte que l'on avait oublié les insonorisants. Oups... ou pas ! Résumé du résultat par le camarade Sylvain Vétaux lors de son premier essai : « Cette voiture émeut même ceux qui ont tout conduit. »

Eh bien, contre toute attente, voici l'épisode 2, sous forme de Spyder minimaliste. On se dit bêtement que, comme ils avaient réussi à mettre au point tout ce bazar dans le Cayman, il suffisait de remplacer le toit par une capote électrique et, hop, on obtiendrait un savoureux Boxster GT4 RS. Erreur. Tant qu'à faire un engin atypique, autant y aller à fond. C'est donc sur l'idée d'un plus spartiate (et exclusif) Spyder que la greffe a été lancée. Ce qui n'a pas été tout à fait aussi simple que l'on peut l'imaginer. En effet, sur ce moteur très spécial, capable de régimes himalayiques et particulièrement sensible à la géométrie de son alimentation, « la boîte à air et les tubulures d'admission tombaient pile à l'endroit du bac à capote », s'amuse Markus Atz,

le directeur du projet. Ce qui n'a pas dû faire rire son équipe, sur le moment. Comme il n'était pas question de compromis sur la respiration du flat six, ils se sont donc collés à la conception d'un nouveau système de capote, ultra-légère. Le cercle vertueux était enclenché car, en supprimant tout ce qui pouvait l'être dans la cinématique du toit, y compris son verrouillage électrique, et en s'en remettant à une forme de rusticité dans le montage de la chose, façon toile de tente, le poids global y gagnait. L'ami Markus admet que, comme pour certains roadsters anglais des années 50, il faut un peu de pratique avant de capoter en urgence sous une averse : « Ce sera bien de vous entraîner deux ou trois fois au calme, dans votre garage, confesse-t-il. Mais ensuite, vous trouverez ça logique. »

Plus léger que le coupé

Depuis quelques lignes, il est question d'allègement. Mais, en lecteur avisé, conscient que décapsuler un coupé sportif impose de renforcer sa structure, vous attendez avec un petit sourire narquois le vrai bilan pondéral. Vous allez être déçu... en bien, comme disent si joliment nos voisins suisses. C'est Markus, tout sourire, qui annonce la bonne nouvelle : « La structure n'a pas nécessité de renforcement, elle était assez rigide. Nous sommes particulièrement fiers de dire que le Spyder est plus léger que le coupé. Et nous, nos poids sont avec tous les fluides... ». Sans doute, le gain est symbolique, puisqu'il ne s'agit que de deux kilos de moins. Mais le phénomène reste rarissime.

Pour le reste, le Spyder RS se distingue de son frère Cayman par une définition de suspension un chouïa plus conciliante. Le contraire aurait surpris, tant le GT4 RS verse dans le brutal dès qu'il s'agit d'aborder le moindre pli du goudron. « Nous avons pensé que le Spyder serait plus utilisé ●●●



Comme sur le Cayman GT4 RS, le Spyder peut disposer d'un pack Weissach, à base d'éléments en carbone, d'échappement en titane ou de jantes en magnésium. Plus léger tout ça... sauf sur la facture.

PEUT-ÊTRE SUFFISAIT-IL DE REMPLACER LE TOIT PAR UNE CAPOTE ÉLECTRIQUE ET, HOP, ON OBTIENDRAIT UN SAVOUREUX BOXSTER GT4 RS ? ERREUR. TANT QU'À FAIRE UN ENGIN ATYPIQUE, AUTANT Y ALLER À FOND.



NOUVEAUTÉ Porsche 718 Spyder RS



En notre époque de tout-écran, la planche de bord commence à dater. Ci-dessous, la capote peut, en plein été, être remplacée par un simple taud pour se protéger du soleil.



JOUEURS (ET PROBABLEMENT SÛRS DE L'ATTRACTIVITÉ DE LEUR JOUET), **NOS AMIS DE CHEZ PORSCHE N'ONT PAS CÉDÉ À LA TENTATION D'UNE SÉRIE LIMITÉE.**

sur route ouverte que sur piste, à la différence du GT4 RS », explique Markus Atz. Cela se tient. Même si les mauvaises langues que nous sommes peuvent aussi imaginer que ce léger assouplissement aidera à moins contraindre la structure ouverte du Spyder.

Aéro très spécifique

L'aéro est l'autre domaine qui a dû être retravaillé en profondeur. Cela se comprend aisément par la silhouette différente de la voiture. L'appui global a été réduit, par l'usage d'une « queue de canard » fixe à l'arrière, plus légère et moins encombrante qu'un dispositif déployant. En conséquence, la lame avant est également plus courte, équilibrant ainsi les forces entre les deux essieux.

Pour le reste, Porsche a conservé à l'identique les freins de la GT4 RS, ainsi que ses articulations de suspension rigides, ou ses rapports de boîte rapprochés.

En général, à ce niveau de bave aux lèvres, nous avons la tâche ingrate de refroidir vos pulsions en expliquant que, désolé, tous les exemplaires sont déjà vendus. Mais, décidément joueurs (et probablement sûrs de l'attractivité de leur jouet), nos amis de chez Porsche n'ont pas cédé à la tentation d'une série limitée : « Il n'y a pas de quantité définie à l'avance, se réjouit Markus Atz. Ni de date de fin de production. Ce sera l'entrée en vigueur des normes Euro 7 qui marquera l'arrêt du modèle. Les seules restrictions au volume de production sont liées à l'outillage des pièces en carbone. » ●



NOTRE AVIS

Imaginez : la traversée des Alpes au volant de ce Spyder RS décapoté, son flat 6 poussé à 9 000 tr/mn, dont les hurlements résonnent sur les parois de la montagne, la précision, les freins infatigables, l'agilité d'une voiture légère aux dimensions encore humaines... Le paradis automobile n'est pas loin.



EN BREF

Moteur : **flat 6, 24 S**
Cylindrée : **3 996 cm³**
Puissance maxi : **500 ch à 8 400 tr/mn**
Couple maxi : **45,8 mkg à 6 750 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 7 rapports à double embrayage**
Poids : **1 410 kg V. max. : 308 km/h**
0 à 100 km/h : **3"4** 0 à 200 km/h : **10"9**
Prix de base : **159 052 € (hors malus et options)**

CHEZ AMV, VOTRE PASSION GUIDE NOTRE EXIGENCE.



L'ASSURANCE DE VOTRE AUTO DE PRESTIGE

Testez nos tarifs sur **AMV.FR**



CONSEILLER DÉDIÉ



TARIFS FLOTTE⁽¹⁾



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

AMVGT

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

0821 203 821

Service 0,12 €/min
+ prix appel



Le style extérieur est fixé à 85 %. Oui, la première Alpine tout électrique aura cette magnifique bouille néo-rétro, aux airs de R5 ! Hélas, tout comme elle, ce sera une traction, dont la puissance n'est pour l'instant pas annoncée.



Alpine A290_β

Vieux pot, nouvelle confiture

En redonnant vie à la R5 éternelle, Alpine en profite pour annoncer sa vision de la citadine sportive électrique.

E

lle s'appelle A290_β (pour « Bêta ») et n'est pour l'instant qu'un concept car, mais son style extérieur serait validé à 85 %. Pourquoi ce nom ?

« 2 », c'est pour le segment B, alors que « 90 » fait référence à la gamme « lifestyle » d'Alpine. Quant au « β », il indique que tout cela est encore au stade de projet à peaufiner. Antony Villain, directeur du design, précise pourtant que la version de série, attendue pour l'année prochaine, sera très proche. Cette dernière reposera sur la plateforme CMF-B EV et sortira des lignes de montage de l'usine de Douai. Le moteur électrique proviendra de Cléon, comme l'illustre bloc thermique de la R5. Porte-à-faux hyper-courts et quatre des phares (différents de la future Renault 5) se retrouveront sur la voiture de série, tout comme les jantes en aluminium, tricolores, au design si particulier. Sur le concept, elles s'affichent en 20 pouces,

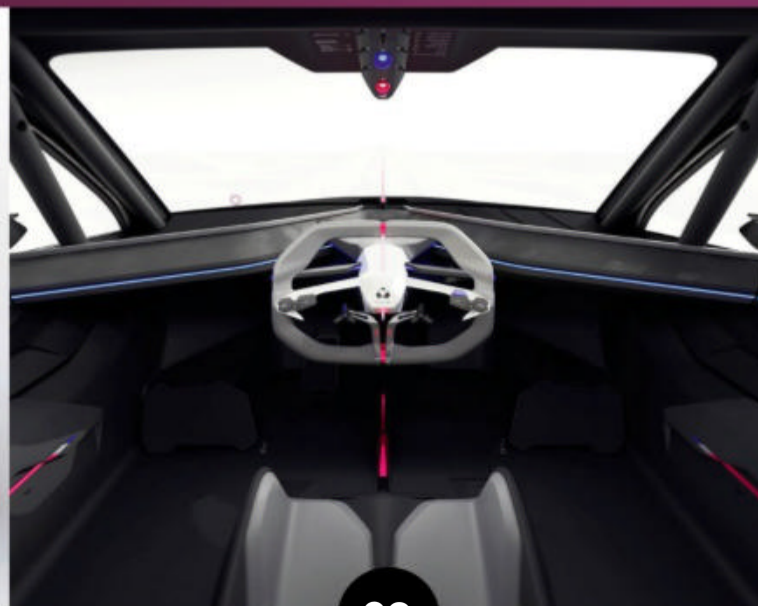
mais l'A290 de route sera chaussée de Michelin sur mesure de 19 pouces. Les parements en carbone forgé (lame avant, extensions d'ailes, bas de caisse) pourraient ne pas apparaître sur la version définitive. Si la robe évoluera peu, et c'est tant mieux, l'habitacle est bien celui d'un show car et ne passera pas au stade de la grande série. Poste de conduite façon McLaren F1, avec baquet central entouré de deux baignoires en carbone, volant à la forme assez improbable (mi-rectangulaire, mi-ovoïde), absence d'écran, casque indiquant au conducteur les conditions de piste et les éventuels drapeaux : l'A290_β veut manger du circuit. Et c'est là que le bât blesse car, sans dévoiler aucune information sur la chaîne cinématique, Alpine explique que son concept est animé par deux moteurs électriques... avant. Après la truculente Renault 5 Turbo 3E (essayée dans le numéro précédent), on espérait une citadine à propulsion, façon Twingo débridée.

L'A290_β bénéficie de la vectorisation du couple sur chacune des roues avant et le modèle de série sera aussi, hélas, une traction. Ce dernier recevra un train arrière multibras, des freins identiques à ceux de l'A110 et une suspension à butées hydrauliques. En revanche, les futurs propriétaires ne pourront pas s'amuser avec les 11 réglages de l'ABS du prototype. Puissance et capacité des batteries sont pour l'instant secrètes, mais ces organes pourraient provenir de la Mégane E-Tech (218 ch) et les futures Alpine conserveront le bouton « overtake », fournissant un surplus de puissance pendant quelques secondes. ●

Par Sylvain Vétaux

EN BREF

Moteurs : **2 électriques en position AV**
 Transmission : **roues AV**
 L - l - h : **4 050 - 1 850 - 1 480 mm**
 Roues : **20 pouces** Commercialisation : **2024**



B.R.M.

.. Chronographes ..

20 YEARS



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



brm-chronographes.com



Braquage à l'italienne

Des voitures rouges, mais pas que. Des artisans passionnés, des blasons prestigieux mais aussi des marques populaires, le tout baigné d'une solide tradition gastronomique et de routes fatiguées mais délectables : les raisons d'une virée italienne ne manquent pas. **Le Club Sport Auto s'en est chargé. Récidive en vue...**



Notre dernier road trip s'intitulait « Braquage à l'italienne » (hommage au film du même nom) et nous a conduits au cœur de tous les trésors automobiles italiens situés entre Maranello, Modène, Bologne (la « Motor Valley ») et Turin (capitale historique de l'automobile transalpine). Butin incalculable ! Il est sans doute plus approprié de parler de « run », tant le rythme a été soutenu. Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur Ferrari, Pagani, Lamborghini, Maserati, Lancia, Fiat, Abarth, Autobianchi se déclinait sous forme de visites d'usines, de musées, de collections privées, de réserves, d'échanges avec des spécialistes, qu'il s'agisse de voitures récentes, de youngtimers ou d'anciennes. Virée exhaustive...

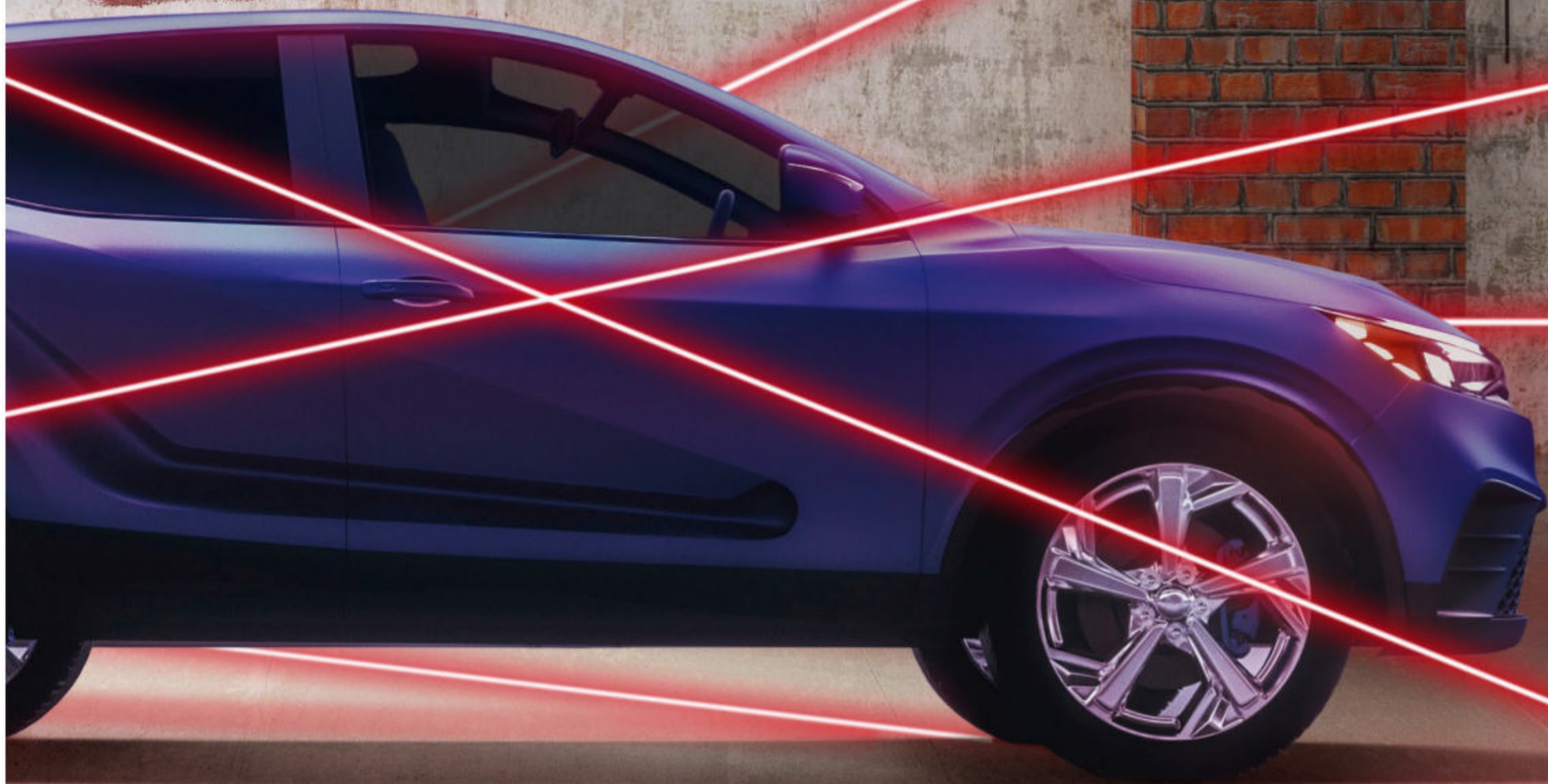
et passionnante, par la qualité des visites mais surtout par la rencontre de véritables personnages. Dans cette épopée, la gastronomie d'Emilie-Romagne, ainsi que quelques jolies routes ou pointes de vitesse (sur autoroute) étaient de la partie. Pour tous ceux qui y ont participé, il était difficile de revenir à la réalité après des journées aussi intenses. De ce fait, le Club Sport Auto vous invite à prendre part à **la prochaine édition, qui démarrera le 26 septembre à Maranello pour se terminer le 30 septembre à Turin. Toutes les infos par e-mail à l'adresse italianjob@sportauto.club ou via notre site www.sportauto.club.**

Par Jean-Eric Raoul et Jérôme Kuehn

Sport Auto chic

Le Club Sport Auto lance sa boutique et une première collection de vêtements « Gentlewomen et gentlemen drivers ». Tous les articles textiles ont préalablement été sélectionnés après des tests intensifs lors de track days, de rallyes et de divers essais. D'autres produits viendront compléter notre gamme actuelle au fil des semaines. **Ces éléments de garde-robe, indispensables pour tous les lecteurs assidus et passionnés, sont à découvrir sur www.sportauto.shop.**

Contre le vol, il y a plus simple.



ARTEFACT3000 - COYOTE SYSTEM, SAS au capital de 3 412 340,40 €, RCS Nanterre n°518 905 476.



91% DES VÉHICULES VOLÉS RÉCUPÉRÉS EN 48H*

Le traceur autonome Coyote Secure, dissimulé par un professionnel, permet de localiser votre véhicule volé, même dans les sous-sols et les zones blanches, grâce à notre **technologie brevetée Traqueur®**.

Nos détectives dédiés, sur le terrain 24h/24 et 7j/7, retrouvent votre véhicule et le récupèrent partout en Europe, en partenariat avec les forces de l'ordre.


COYOTE | PENSÉ POUR CEUX QUI CONDUISENT

moncoyote.com

Offre soumise à abonnement. *Données Coyote du 1^{er} août au 15 décembre 2020.



Par Sylvain Vétaux

Rolex Daytona

Diamètre : 40 mm Mouvement : automatique 4131
Prix : 14 950 € Site : www.rolex.com/fr

Le plus célèbre des chronographes de pilote fête ses 60 ans. À l'instar de McLaren avec sa 750S, le restylage est très subtil. Le diamètre (40 mm) est conservé et la « Dayto » est proposée en six matériaux différents : acier inox (*en photo*), Rolesor jaune (mélange acier et or), or jaune, or gris, or Everose et platine. On retrouve également les poussoirs vissés, marque de fabrique de ce chrono depuis des décennies et contribuant à garantir l'étanchéité jusqu'à 100 m. La lunette en Cerachrom s'entoure d'une fine bande métallique, signe distinctif de ce millésime 2023. Rolex vante aussi une carrure attrapant mieux la lumière et un cadran plus

contrasté, mais, soyons honnêtes, cela ne saute pas aux yeux. Et ce n'est d'ailleurs pas un reproche car la clientèle de la Daytona (comptez plusieurs années pour mettre la main sur un exemplaire) est justement en quête de cette intemporalité. Le calibre manufacture 4131 remplace le 4130. Il apporte plusieurs améliorations, comme l'échappement Chronergy, au nickel-phosphore et particulièrement efficace contre les champs magnétiques. Le spiral de balancier, en Parachrom, est lui aussi amagnétique. Empierré de 47 rubis, ce joli mouvement est pour la première fois visible à travers un fond en saphir, à condition d'avoir opté pour le modèle en platine.

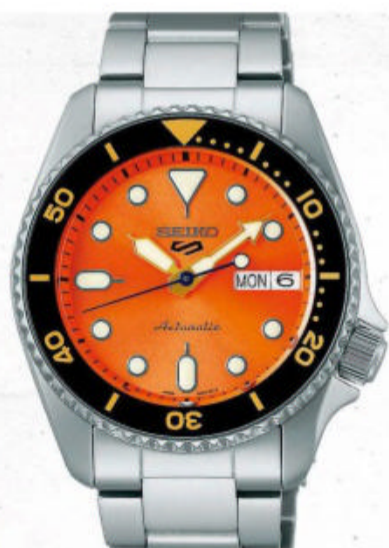
POUR ALLER PLUS LOIN...

L'histoire de la Daytona

Les aventuriers ont l'Explorer, première montre à avoir atteint le sommet de l'Everest, les voyageurs lorgnent sur la GMT II et, pour les pilotes, en herbe ou confirmés, le graal se nomme Daytona. Cette montre, apparue en 1963 sous l'appellation « Le Mans », sera rebaptisée en 1965 en hommage à la célèbre plage

floridienne, où de multiples records de vitesse furent franchis. Le chronographe Rolex se fait rapidement une place de choix auprès des amateurs d'horlogerie, notamment la référence 6239, fièrement exhibée par Paul Newman. À la fin des années 80, le mouvement manuel cède sa place à un calibre

automatique, emprunté à Zenith (El Primero) mais retravaillé par Rolex, qui réduisit la fréquence (28 800 alternances/heure au lieu de 36 000) et supprima la fonction date. En 2016, la Daytona connaît un nouveau tournant en succombant, pour le modèle 116500LN, à la céramique pour sa lunette.



Seiko

■ 38 mm ■ 350 € ■ www.seikoboutique.fr

Les petits diamètres ont de nouveau le vent en poupe, y compris chez Seiko. Sa gamme 5 Sports, initialement lancée en 42,5 mm, se décline désormais en 38 mm. Le calibre 4R36 automatique est reconduit et cette montre bonne à tout faire (étanche à 100 m, verre Hardlex durci, 4 couleurs de cadrans) est vendue à prix d'ami.



Bell & Ross

■ 42 mm ■ 4 800 € ■ www.bellross.com

Limitée à 999 exemplaires, cette version de la BR 03 est animée par un calibre automatique battant à 4 Hz, enfermé dans une carrure de bronze (92 % de cuivre, 8 % d'étain) qui se patinera vite avec le temps. Mais avec sa lunette unidirectionnelle et son étanchéité à 300 m, cette montre carrée est avant tout destinée à la plongée.



Longines

■ 42 mm ■ 4 800 € ■ www.longines.com

Le catalogue Spirit s'étoffe avec l'arrivée de ce chronographe muni d'une fonction retour en vol, qui permet de relancer automatiquement la grande aiguille via une pression. Le calibre L.791.4 est certifié COSC, avec une réserve de marche de soixante-huit heures, et visible à travers un fond transparent. Cette montre est proposée avec 4 bracelets : acier, cuir, Canvas ou, comme ici, Nato.



ESTD 1830

TALISKER™
SINGLE MALT SCOTCH WHISKY

Intensément **SAUVAGE***

*Talisker se distingue par l'intensité de ses notes tourbées, iodées et subtilement épicées, à l'image du terroir de l'île de Skye, façonné par la mer.



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION



Propos recueillis par Alain Pernot
Portrait Laurent Villaron

Pierre Fillon

Président de l'Automobile Club de l'Ouest (ACO)

Le gardien du temple

A la tête du club organisateur des 24 Heures du Mans depuis dix ans, Pierre Fillon est conscient de la responsabilité qui lui incombe. **Il s'applique d'ailleurs à développer la course d'Endurance la plus mythique du monde, qui fête son centenaire cette année.**

“Le soir des 24 Heures, lorsque nous étions enfants, nous pleurions parce que cela signifiait qu’il fallait attendre un an avant de revivre tout ça...”



Quel est votre premier souvenir automobile ?

Je pense que c’est la 203 de mon grand-père. J’étais vraiment tout petit ! Un peu plus tard, j’ai commencé à conduire sur les genoux de mon père dans une 404 bleu marine. Ça se passait à Cérans-Foulletourte, à une vingtaine de kilomètres du circuit où j’ai passé toute mon enfance. Mes parents n’étaient pas vraiment amateurs d’automobiles.

En revanche, mon grand-père maternel était un passionné ! Il est né en 1900 et a connu tous les débuts de l’automobile. Il travaillait dans un garage Peugeot et nous a emmenés, mon frère et moi, aux 24 Heures. Chez lui, il n’y avait que des revues automobiles. Avec mes parents, nous y allions souvent. Nous empruntions d’ailleurs la ligne droite des stands qui était encore ouverte à la circulation à l’époque. C’est comme ça qu’est venue ma passion. Mon grand-père a du reste failli disputer les premières 24 Heures du Mans en 1923, mais ma grand-mère s’y est totalement opposée, estimant que c’était trop dangereux !

Quand avez-vous assisté à vos premières 24 Heures du Mans ?

Je pense que mon grand-père m’y a emmené avant, sur ses épaules, mais mes premiers souvenirs du circuit remontent à 1966. Une fameuse année ! Depuis, je n’en ai pas raté une édition ! En 1977, l’année de mon concours de médecine, j’avais des examens le vendredi et le lundi. Je m’étais promis d’être raisonnable et de ne pas aller au circuit. C’est l’année où Jacky Ickx a fait une remontée d’enfer. Et puis, le dimanche matin, à 5 heures, j’ai craqué. J’y suis allé ! Au fur et à mesure des années, j’ai endossé plusieurs rôles sur le circuit. J’y suis souvent allé en tant que scout. Nous alternions trois heures de mission, du style porter des feuilles de classement à la direction de course, et trois heures libres. Nous avions accès partout, y compris dans les stands ! J’ai aussi fait partie du service médical. Une année, j’étais à côté du speaker, Jean-Charles Laurens. Il m’avait chargé de reconnaître la couleur des casques des pilotes. C’est là que j’ai rencontré pour la première fois Jacky Ickx et Henri Pescarolo qui passaient lui raconter leur course. Je me retrouvais au milieu de mes idoles ! C’est l’un de mes plus beaux souvenirs. Le soir des 24 Heures, lorsque nous étions enfants, nous pleurions parce que cela signifiait qu’il fallait attendre un an avant de revivre tout ça...

Vous imaginiez-vous évoluer dans le milieu de la course automobile ?

Je rêvais de devenir pilote sans vraiment imaginer que ça soit possible d’en faire mon métier. Et puis, de toute façon, mes parents ne m’auraient jamais laissé faire ça. Je voulais être médecin.

Vous êtes tout de même venu au pilotage...

Oui, mais très tardivement. Et j’ai un peu tout fait dans le désordre. J’ai commencé par la voiture avant de faire du Karting. Avec un groupe d’amis ophtalmos, comme moi, j’ai suivi différents stages de pilotage à la fin des années 80. J’ai fait plusieurs fois les 24 Heures du Mans Karting loisir. Je les ai d’ailleurs déjà gagnées avec Vincent Capillaire.

Vous intéressiez-vous à d’autres courses que les 24 Heures ?

Oui, bien sûr. J’ai assisté à de nombreux grands prix de Formule 1. Ma femme, qui est anglaise, habitait près de Silverstone. Mon premier grand prix a donc été celui de Grande-Bretagne en 1981. Prost est en tête mais le moteur de sa Renault l’a lâché et John Watson l’a emporté. Tous les Anglais se sont levés en disant : « *Get it, John !* » J’étais

évidemment le seul Français dans la tribune. Après, j’ai assisté à de nombreux grands prix en France et à Spa. J’étais du genre à m’installer au virage des Combes, à Spa, dès 6 heures du matin et à attendre pendant six heures sous la pluie pour voir le point de freinage...

Comment êtes-vous passé « de l’autre côté de la barrière » ?

Ça a commencé avec Jean-Paul Driot. Je l’avais rencontré à un Grand Prix de France, à Magny-Cours. Je l’ai contacté après qu’il a présenté sa Formule 1 et nous avons sympathisé. J’ai mis un pied au sein de l’équipe DAMS où j’ai aidé à la recherche de sponsors. Je suis donc allé sur des courses de F3000 et d’Endurance, comme le premier Petit Le Mans. Là, j’ai rencontré Don Panoz. J’ai entrepris de me faire un réseau. Je n’étais pas encore à l’ACO. C’était même parfois délicat parce que l’ACO, alors en difficulté, était un peu en conflit avec le conseil général, alors présidé par mon frère François qui voulait sauver les 24 Heures du Mans.

Comment êtes-vous devenu un membre actif de l’Automobile Club de l’Ouest ?

En 2004, Jean-Claude Plassart en est élu président. Nous nous rencontrons à un dîner et je lui expose mes idées concernant l’ACO : le circuit n’était pas assez exploité et il y avait plein de choses à faire. Il n’avait aucun réseau dans l’automobile et m’a appelé, le lendemain, en m’ enjoignant d’entrer comme administrateur à l’ACO. Puis, j’ai intégré le comité directeur. Jean Todt est alors élu président de la Fédération internationale de l’automobile (FIA) et nous décidons de lancer le championnat du monde d’Endurance. C’est à ce moment-là que Jean-Claude Plassart m’a demandé de prendre sa suite. Sauf que je n’étais pas en retraite ! Dans ma folie, j’ai accepté et je suis devenu le premier président de l’ACO à exercer une profession en parallèle.

Comment avez-vous combiné ces deux activités ?

Jean-Claude Plassart m’avait dit que ça me prendrait un jeudi après-midi par semaine. Sauf qu’on a lancé l’ILMC puis le championnat du monde et repris l’ELMS. La charge de travail a augmenté ! Entre 2012 et 2018, j’ai cumulé mon métier et la présidence de l’ACO. Aujourd’hui, je me demande comment j’ai fait. En 2018, deux jeunes ont repris mon cabinet et je suis désormais président à temps plein.

En parallèle, vous avez disputé vos premières courses...

J’ai commencé par Le Mans Classic. Ma première participation remonte à 2004 sur une Chevron B8. J’y ai ensuite participé avec d’autres autos : Alpine A110, une magnifique Costin Nathan à châssis en bois, Lotus Elan, Alfa Romeo, Bizzarrini et la BMW M1. Fabuleuse ! Se retrouver au volant d’une voiture de course sur le circuit des 24 Heures est totalement magique. Je connaissais par cœur le circuit Bugatti, mais le jour où, au virage de la Chapelle, vous ne tournez plus à droite mais continuez tout droit et que vous vous faites dépasser par une Ford GT40 et une Porsche 917, c’est juste incroyable ! Vous avez l’impression d’être dans un jeu vidéo. On arrive alors sur les Hunaudières et on pleure d’émotion. La nuit, je ne parle même pas des sensations que ça procure. C’est génial.

Regrettez-vous de ne pas vous être consacré au pilotage de manière plus assidue ?

Ce qui est sûr, c’est que je regretterai toujours de ne pas avoir disputé les 24 Heures du Mans ! En tant que président, c’est impossible. Et puis, je vais avoir 65 ans, quand même. J’aurais dix ans de moins, je dirais oui, mais là, ça ne paraît pas raisonnable.

Comment avez-vous vécu votre première édition des 24 Heures en tant que président ?

Ce furent beaucoup d’émotions, d’autant plus que nous avons perdu Allan Simonsen en début de course. C’était vraiment une entrée en matière difficile. Pour le reste, j’étais déjà dans le comité



En plus de son action au sein de l'ACO, Pierre Fillon (à gauche avec Jean Todt et Chase Carey) pilote à ses heures perdues. Le voici ci-contre au volant de la H24, prototype à pile à combustible hydrogène, symbolisant l'avenir du Mans.

Photos : DPPI

directeur depuis longtemps... La transition ne s'est pas faite brutalement. Cette maison, l'ACO, est assez magique. Elle se met en mode « 24 Heures » d'un seul coup. Il faut être conscient que l'organisation de cette course est énorme. Il y a une réelle osmose entre salariés et bénévoles. Aujourd'hui, sans les bénévoles, nous ne pourrions pas faire les 24 Heures du Mans. L'organisation de la course mobilise 5 000 personnes, dont 2 000 commissaires. Le moment que je préfère, juste avant le départ, c'est lorsque le préfet confie le circuit au directeur de course. Il y a un passage de drapeau et nous faisons un tour de circuit à vitesse réduite. Tous les commissaires de chaque poste sont alignés, le long de la piste, pour indiquer au directeur de course qu'ils sont prêts. C'est un moment très émouvant. Vous prenez alors concrètement conscience de tout ce qui est mis en œuvre pour faire fonctionner cette course.

Comment avez-vous vécu l'édition 2020, disputée à huis clos pour cause de Covid ?

Ç'a été horrible, mais nous étions tout de même heureux de pouvoir organiser cette édition parce que, franchement, ce n'était pas gagné. Sans spectateurs, c'était triste. Jamais nous n'aurions pu imaginer vivre ça.

Avez-vous alors redouté que l'avenir de l'épreuve soit en péril ?

Pas vraiment, car mon prédécesseur et moi avons veillé à mettre un an de trésorerie de côté pour faire face à une situation extraordinaire. C'est ce qui nous a sauvés car, sans la billetterie, nous avons perdu beaucoup d'argent. Elle représente 40 % des recettes. C'était critique mais nous n'étions pas en danger de mort. Toutefois, nous n'aurions pas pu faire ça deux années de suite. Tous nos partenaires ont joué le jeu et je les en remercie.

En tant que président, quelles ont été les décisions les plus délicates à prendre ?

En plus de la crise Covid, il a fallu gérer les effets du dieselgate, qui a été catastrophique pour nous puisqu'il a provoqué le retrait d'Audi puis de Porsche. Il était capital de trouver quelque chose pour relancer la machine. Nous avons lancé l'Hypercar, mais ça n'attirait pas tant de constructeurs que ça. Mon idée était de faire une catégorie prototype commune avec les Américains de l'IMSA. Nous avons commencé par le P2. L'idée était de faire la catégorie reine sur ce principe, dans la foulée. Ce n'était pas simple, car les Américains ne voulaient pas entendre parler d'hybride... Le fait qu'Aston renonce a accéléré la nécessité d'activer autre chose.

“Sans les bénévoles, nous ne pourrions pas faire les 24 Heures du Mans. L'organisation de la course mobilise 5 000 personnes, dont 2 000 commissaires !”

Ça a débuté par un petit-déjeuner, à Fuji, avec Fritz Enzinger, de Porsche. Je lui ai demandé : « Si on fait un prototype commun avec les Américains, est-ce que Porsche revient ? » Il m'a répondu : « Oui, Porsche pourrait revenir. » Nous sommes allés à Miami pour concrétiser ce projet qui a abouti à la catégorie Le Mans Daytona hybride (LMDh). Cela répondait à trois demandes des constructeurs : baisser les coûts (on les a divisés par quatre à cinq par rapport au LMP1), garder l'hybride et redonner un design permettant d'identifier les voitures. Il a ensuite fallu faire converger LMDh et LMH, qui sont quand même deux objets très différents.

Pour cela, il a fallu recourir à une balance de performance. Doit-on considérer cette BoP comme un mal nécessaire ?

Oui, la BoP est un mal nécessaire. Si vous m'aviez dit qu'il y aurait une BoP au Mans un jour (pour le classement général), je vous aurais rigolé au nez. Ça peut choquer l'esprit sportif, mais on sait que des budgets à 150 ou 200 millions, ce n'est plus possible. Les seuls moyens de limiter les coûts, c'était d'adopter un cost cap (NDLR : plafond des coûts), très difficile à contrôler à notre niveau, ou une BoP. Cette BoP ne fait pas un nivellement par le bas. Elle consiste à donner à chaque voiture le même potentiel de performance. Nous nous sommes mis d'accord sur le principe d'une BoP inchangée jusqu'au Mans. Avec la société AVL, nous avons fait des milliers de simulations pour la déterminer. Après, à chacun de mieux gérer ses pneus, d'avoir la meilleure stratégie et d'être le meilleur dans les stands...

Comment abordez-vous cette édition du centenaire ?

D'abord, c'est vraiment un honneur de pouvoir célébrer les cent ans d'un tel événement. Il y a une vraie excitation. Nous travaillons sur ce centenaire depuis deux ans. Cet anniversaire correspond aussi au moment où l'Endurance est en train de renaître. Nous avons sept constructeurs au départ dans la top catégorie ! Nous avons communiqué très tôt sur l'événement et fait rêver tout le monde. Cela a été au-delà de nos espérances. Jamais nous n'aurions imaginé fermer la billetterie dès le 15 décembre.

L'avenir du Mans passe-t-il par l'hydrogène ?

La feuille de route que nous nous étions fixée commençait par l'hybride. Rien que cela nous a permis de réduire de 50 % les consommations de carburant. Les dernières LMP1 Audi, Porsche et Toyota avaient un réservoir de 42 litres seulement pour faire des relais de quarante minutes, à 220 km/h de moyenne avec ça. L'étape suivante, évoquée dès 2017, est d'arriver à zéro émission de carbone. Les voitures électriques à batterie étant une solution inenvisageable en Endurance, la pile à combustible hydrogène nous semblait la solution pour y parvenir. C'est pour ça que l'on a lancé MissionH24. Mais avec le Covid, tout a été retardé et un trublion est apparu : le moteur thermique à hydrogène. La solution d'un châssis standard dans lequel les constructeurs auraient installé leur pile à combustible est tombée à l'eau. Je vous donne rendez-vous au Mans pour de nouvelles annonces sur ce sujet. La feuille de route reste la même : qu'en 2030, la catégorie reine soit totalement en hydrogène. Entre-temps, on a introduit avec Total un nouveau carburant 100 % renouvelable qui permet un gain de 70 % d'émissions de CO₂. ●

GAZ

ET AUSSI...

Ford **Focus ST**
vs Volkswagen
Golf GTI Clubsport
Mercedes-AMG **GT 63 S**
E Performance
Renault **Mégane**
R.S. Ultime

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

60
ANNIVERSARIO

DOSSIER

60 ANS DE LAMBORGHINI

La célèbre marque de Sant'Agata est née un beau jour de 1963. Nous ne pouvons pas laisser passer ses soixante ans sans mettre les petits plats dans les grands. En route pour un pèlerinage en Huracán STO, un voyage dans le temps au rythme des fameux V12 et un bain de jouvence dans le baquet de la Miura SV.



30



GRAND FORMAT

Lamborghini Huracán STO

40



ESSAI

Lamborghini Miura SV

44



HISTOIRE

Le mythe des V12





GRAND FORMAT Lamborghini Huracán STO

PURISTE

Pour ouvrir ce dossier anniversaire de Lamborghini, nous avons effectué un pèlerinage avec le fin du fin en matière de sportivité, depuis la côte d'Azur jusqu'à Sant'Agata bolognese, en passant par le chemin des écoliers. Récit.

Par Walid Bouarab **Photos** Greg





En plein cœur de l'Emilie-Romagne, la STO résonne fort. Son V10 n'a pas besoin d'atteindre des vitesses inconsidérées pour faire montre de son talent. Cet acrobate monte vite dans les tours, dégringole promptement et reprend sans jamais avoir le souffle court. Les claquements de la boîte de vitesses, ultra-rapide, viennent cadencer ce numéro de gymnastique parfaitement chorégraphié.



GRAND FORMAT Lamborghini Huracán STO

AVEC LA STO, ON SAIT OÙ ON VA, CE QU'IL SE PASSE
ET COMMENT GÉRER LA SITUATION, **CE QUI DÉCLENCHÉ**
À SON VOLANT UN SENTIMENT DE CONFIANCE INHABITUEL
POUR UNE SUPERSPORTIVE DE SA TREMPE.



P

oint de départ : Cannes. De là, retour au bercail pour notre Huracán, à Sant'Agata, dans la banlieue de Bologne, à plus de 700 km détours compris – merci Greg ! Une chevauchée entre mer et montagne, de la douceur du littoral aux derniers flocons de la saison. Un périple à l'image de cette STO aux personnalités multiples. Son allure en dit déjà beaucoup, mais son appellation encore plus : ST pour Super Trofeo, une manière de rappeler, à qui ne l'avait toujours

pas compris, sa parenté technique avec la Squadra Corse (championnat monomarque et Huracán GT3), et O pour Omologata. Pas besoin d'avoir fait LV3 italien : cette Huracán s'est éclipsée du paddock pour venir terrasser tout ce qui roule.

Sur la Croisette, c'est la déception. Hors période estivale, il n'y a pas un chat, pas un cheval cabré auquel se confronter. Le littoral éventré par d'importants travaux nous prive même du cliché attendu devant le Carlton. On repassera, d'autant plus que le bourdon de la bouillante STO n'a pas l'air d'éveiller la sympathie des badauds. On remonte sur l'A8, direction l'est vers la frontière italienne. Une autoroute dont les viaducs multiples enlacent les falaises, plusieurs dizaines de mètres au-dessus de la mer. Le spectacle flatte la rétine, et les longs tunnels qui transpercent la montagne y ajoutent une bande-son d'enfer. On s'y engouffre bien évidemment toutes fenêtres baissées, et on signale aux autres usagers notre arrivée fracassante. On laisse derrière nous Nice puis Menton, et la circulation devient plus rare. La tentation est trop grande. En claquant la pédale de droite sur le plancher, il m'a fallu une petite seconde pour comprendre que non, l'Huracán ne vient pas de m'exploser entre les mains. Tout va même plutôt bien. Le V10 atmosphérique 5.2, catapulté dans les tours par la transmission qui a brutalement tombé 4 rapports, lâche une déflagration à en déclencher des acouphènes. S'ensuit un hurlement presque effrayant, grandissant et interminable

jusqu'à venir talocher le rupteur perché à 9 000 tr/mn. Alors oui, certaines autos vous enfoncent les yeux encore plus loin dans leurs orbites à la moindre accélération. Mais primo, elles ont la fâcheuse habitude d'avoir les doigts dans la prise, et deuzio, aucune ne le fait en vous giflant les tympans avec une telle grâce. Derrière moi, l'orchestre philharmonique est en pleine représentation, et c'est moi le chef. Pas de baguette, mais une pédale de droite dont la moindre inclinaison déclenche une richesse et une dimension sonores dignes de la cinquième symphonie de Beethoven. Ça vous prend aux tripes, avec une justesse remarquable et une intensité rarissime. Même la cousine Audi R8 GT, pareillement motorisée, ne crie pas avec cette rage. Plus on essaie, plus on y prend goût. Et, par bonheur pour nous, l'autoroute est truffée de péages. Des haltes fatalement suivies de départs façon F1. Et à force de faire joujou, on ne se rend même pas compte que nous sommes déjà en Italie.

Docile

La grouillante et colorée Vintimille nous ouvre ses portes. Heureusement, on évite le très populaire marché des contrefaçons qui sature habituellement la circulation (attention, marchandise interdite en France !). Même sur ses terres natales, l'accueil est enthousiaste pour notre Huracán STO, qui hypnotisera tous ceux qu'on croise jusqu'à la fin du voyage. Mais assez pavané. De la charmante Bordighera, on tourne le dos à la Méditerranée pour s'enfoncer dans les terres. On prend de la hauteur par la SP64, en plongeant dans la Ligurie profonde, où s'ancrent les contreforts des Alpes. Pignoi San Rocco, puis Dolceacqua en direction de Pigna, joyau du Moyen Âge, planté sur sa falaise tel un bouquet garni dans une verdure omniprésente. Sur cette portion, encore généreusement empruntée, la STO joue la docile. Commandes progressives, transmission aussi fluide qu'une bonne DSG montée dans une Golf : en mode STO, cette Huracán ferait presque un bon « daily ». Jusqu'au premier nid-de-poule croisé... La mandale est sèche, brutale et bruyante. Pour une telle monture, un typage si raide fait sens. Mais impossible de ne pas ●●●

PAS BESOIN D'AVOIR FAIT LV3 ITALIEN POUR
COMPRENDRE "STO" : **CETTE HURACÁN S'EST
ÉCLIPSÉE DU PADDOCK POUR VENIR
TERRASSER TOUT CE QUI ROULE.**



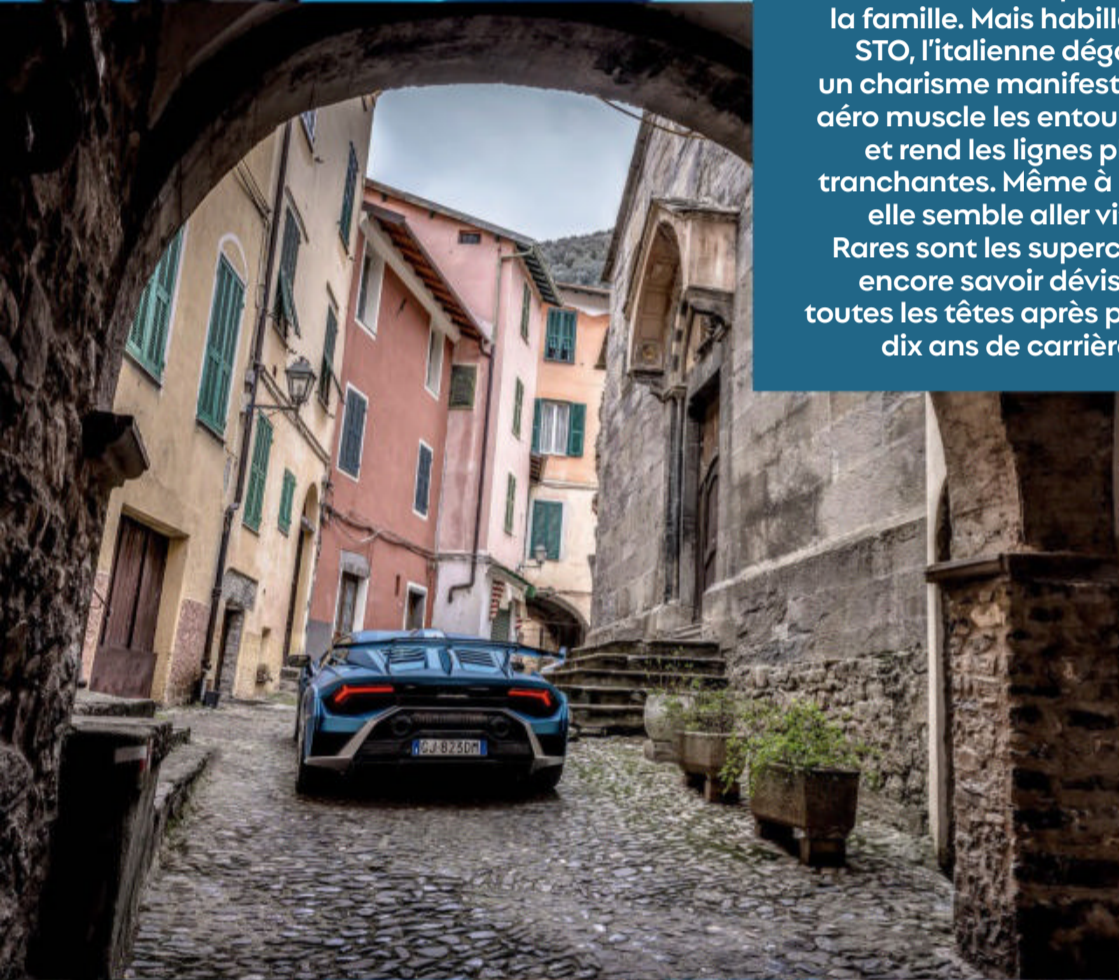


60
ANNIVERSARIO

L'habitacle très sportif nous plonge dans un univers de carbone et d'Alcantara. Mais la technologie embarquée et les éléments de confort n'ont pas quitté le navire. Le baquet limite les réglages de la position de conduite. Heureusement, elle est parfaitement calibrée.



Chez Lamborghini, l'Huracán est la "petite" de la famille. Mais habillée en STO, l'italienne dégage un charisme manifeste. Son aéro muscle les entourures et rend les lignes plus tranchantes. Même à l'arrêt, elle semble aller vite. Rares sont les supercars à encore savoir dévisser toutes les têtes après presque dix ans de carrière.



TECHNIQUE

Moteur : **V10 atmosphérique à 90°, 40 S** Cylindrée : **5 204 cm³**
Puissance maxi : **640 ch à 8 000 tr/mn**
Couple maxi : **57,6 mkg à 6 500 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 7 rapports à double embrayage**
Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/de série + Torque Vectoring**
Poids annoncé : **1 339 kg à sec** Rapport poids/puissance : **2,1 kg/ch**
L - l - h : **4 547 - 1 945 - 1 220 mm** Empattement : **2 620 mm**
Pneus AV & AR : **245/30 & 305/30 R 20**
(Pirelli Winter Sottozero 3 sur notre modèle d'essai) Réservoir : **80 l**
Prix de base : **299 295 €** Prix des options/malus : **50 000 /50 000 €**
Prix du modèle essayé : **399 295 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

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



craindre le pire sur un trajet comme celui-ci – on y reviendra. Passé Isolabona, la route est à nous. Heureusement, l'enrobé est frais, de quoi hausser le rythme sans serrer les fesses.

Par rapport à une Performante, déjà passée par la case régime, la STO s'est encore délestée de 43 kg. Sa carrosserie est composée à 75 % de fibres de carbone, et son modelage est unique. Toute la partie avant est d'un seul tenant, regroupant capot, bouclier et ailes sous l'appellation Cofango (comme la Miura). Un travail qui permet de gagner du poids, de peaufiner l'aérodynamisme (direction du flux d'air hors des passages de roue, refroidissement des freins) et de faciliter l'accès aux entrailles lors des roulages sur circuit. Mais ce n'est pas tout : pare-brise aminci et allégé de 20 %, jantes en magnésium, usage intensif du carbone à bord (même pour les tapis de sol !)... Avec seulement 1 339 kg revendiqués à sec, l'exercice est une formalité pour les 640 ch et 57,6 mkg de couple (à 6 500 tr/mn). Mais sur ces petites routes, ce n'est évidemment pas la puissance, formidablement exploitée, qui sidère, mais la manière dont cette Huracán vous met en prise avec le monde extérieur. Les pif-paf s'enchaînent, suivis d'épingles qui vous sautent au visage. Ne craignez pas d'être en retard sur vos impulsions au volant, l'Huracán STO braque avant que vous ayez eu le temps de dire ouf. Sa direction est plus directe et se débarrasse surtout de la démultiplication variable de l'Huracán Evo (qui facilite la vie lors d'une conduite plus olé olé).

Un rapport fixe qui augmente la précision de placement du train avant, au millimètre près. Avec la STO, on sait où on va, ce qu'il se passe et comment gérer la situation, ce qui déclenche à son volant un sentiment de confiance inhabituel pour une supersportive de sa trempe. D'autant plus que toute la hargne est envoyée à l'arrière, sur un essieu capable de braquer jusqu'à 6° pour la faire tourner comme une girouette. Et plus le rythme s'accélère, plus l'envie irrépressible de passer plus vite gagne du terrain, exacerbée par les performances, la sonorité et la célérité de la transmission robotisée, qui bat un tempo irréprochable. On a beau la provoquer, la STO demeure impassible. L'inertie ? Connaît pas.

Le surbraquage ? Même pas peur. Reste un ESP étonnamment tatillon en sortie de virage, surtout pour cette sportive au grip phénoménal. La pause photo suivante apportera des réponses. Notre STO est équipée de pneus hiver Pirelli Winter Sottozero 3 (245/30 à l'avant, 305/30 à l'arrière), ce qui s'avérera une aubaine pour la suite des aventures.

Valse sur la neige

Passé ce premier exercice plutôt concluant, la route se poursuit et forme un grand arc de cercle à la frontière de la Ligurie et du Piémont. On finira par rejoindre la côte, mais passage préalable par le col de San Bernardo pour admirer la vue depuis le banc géant #205. The Big Bench, c'est un projet communautaire lancé et soutenu par Chris Bangle ! L'ancien designer automobile, installé dans le Nord de l'Italie, a construit un premier banc géant (2 m de haut, 4 m de large) pour contempler le paysage. Un projet qui a fait des émules, puisque plusieurs centaines de bancs ont depuis vu le jour. Fin de la parenthèse. En grim pant toujours plus haut au cœur du Piémont, on ne s'attendait pas en revanche à trouver de la neige fin mars. Serein grâce aux enveloppes adaptées de notre STO, on dépasse quelques touristes coincés et médusés de nous voir poursuivre l'ascension. L'occasion est trop belle pour ne pas accorder une danse à la sublime italienne. Si cette pistarde pur jus sera impossible à contraindre sur notre trajet, cette virée à la montagne aura au moins été l'opportunité de mettre en exergue son équilibre remarquable. Elle répond illico, sans une once de paresse et avec une belle progressivité à la moindre sollicitation. Et nul besoin de prendre des risques inconsidérés pour absolument tout ressentir à bord de cette Huracán sans filtre. Son bloc atmosphérique permet par ailleurs une précision chirurgicale dans l'envoi des gaz. Bref, une petite récréation divertissante mais ô combien didactique !

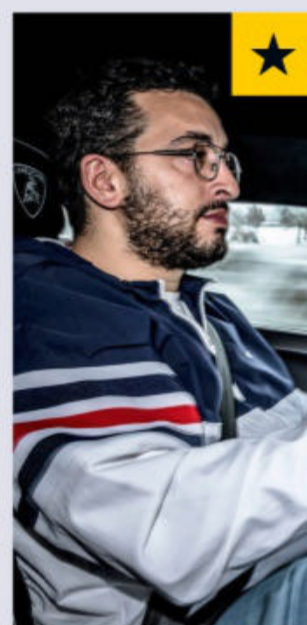
Retour sur la côte, à La Spezia, au sud de Gênes. Un point de départ idéal pour aller admirer les Cinq Terres, ces villages typiques de la région, hautement colorés et suspendus aux falaises qui plongent dans

L'HURACÁN STO, C'EST UN PEU CETTE EX TOXIQUE
DONT ON A EU DU MAL À SE PASSER. **ELLE FAIT SOUFFRIR
VOS VERTÈBRES ET SAIT VOUS POMPER TOUTE
VOTRE ÉNERGIE, MAIS ON EN REDEMANDE.**



la mer. Impossible de s'y rendre en voiture, alors pour notre photo souvenir, ce sera à Porto Venere, qui a un petit parfum de Portofino, le Saint-Tropez italien. Mais pas le temps de lambiner. La route est encore longue jusqu'à Sant'Agata, et notre envie de prolonger le plaisir brutal à bord de cette Huracán STO semble intacte. En route vers le nord, donc, à travers le parc national de l'Apennin toscan-émilien. Les sommets alentour grimpent à plus de 2 000 m, et le tout est gorgé de lacs de haute montagne et de prairies. Les routes sont plus larges et laissent davantage de possibilités à notre Lamborghini pour exprimer le fond de sa pensée. La santé du V10 n'a encore une fois d'égale que son timbre, caverneux, et qui résonne haut et fort jusque de l'autre côté de la falaise. Nul besoin d'annoncer mon arrivée quand Greg se poste au bord de la route pour capturer l'instant. Ça prend déjà une autre dimension dès 5 000 tr/mn, mais l'ascension jusqu'au rupteur a de quoi mettre en transe. Je bascule en mode Trofeo. Non pas que la configuration STO soit trop timide pour le contexte, mais uniquement pour avoir la mainmise, par les palettes au volant, sur la transmission, aussi indulgente pour descendre un rapport quel que soit le régime qu'expéditive pour passer celui du dessus. Le terrain de jeu paraît idéal pour nous, pauvres voyageurs privés de circuit. Mais la traversée du jour s'annonce rude. Le revêtement devient subitement très inégal, criblé de nids-de-poule par endroits et de raccords mal ébavurés. De quoi craindre un désordre général dans le comportement de la STO, elle qui s'était jusqu'à présent montrée irréprochable. Effectivement, le plus petit gravillon s'incruste dans le postérieur, et notre corps tout entier semble lui aussi devoir absorber la moindre compression. Mais qu'on ne s'y trompe pas : la rigueur de l'amortissement de cette Huracán STO, même sur une surface si esquinée, est remarquable. Elle réemploie la technologie MagneRide 2.0, capable de faire évoluer en quelques millisecondes la viscosité de l'huile à l'intérieur du tube grâce à la présence de minuscules particules métalliques. De quoi adapter en permanence les besoins de maintien de caisse et de verrouiller de manière autoritaire le voyage de la suspension, tout en développant un fort pouvoir d'absorption. Peu importe la nature de l'obstacle, la STO l'aspire (et nous aussi) et conserve une droiture imperturbable, même en appui. Un tuning idéal qui permet de favoriser également la motricité, très

rarement prise en défaut sur une route quelque peu humide. Une fois les limites d'adhérence appréhendées, la confiance regagne l'habitacle. Pour tempérer cette fougue, le freinage fournit un travail colossal. Doté de la technologie CCM-R, le système Brembo est à mille lieues d'approcher ici ses limites. En utilisation piste, il profite déjà d'une résistance à la chaleur nettement supérieure, en comparaison avec des carbone-céramique classiques. Lors de cette traversée, il dévoile surtout un ressenti à la pédale remarquable et un dosage aussi précis que naturel. Bref, un excellent travail. A la fin de chaque décélération, le V10 vous recrache toute sa hargne, la transmission vous met une torgnole à chaque passage de rapport, pendant que vous subissez, plus qu'elle, les aspérités de la route. L'Huracán STO, c'est un peu cette ex toxique dont on a eu du mal à se passer. Elle fait souffrir vos vertèbres et sait vous pomper toute votre énergie, mais on en redemande. C'est qu'elle a cette surnoise manière de tout vous dire, sans filtre, mais avec une adresse implacable. Une personnalité aussi flamboyante que son allure. ●



L'avis de Walid Bouarab

Presque dix ans de production et une fin de carrière en apothéose. Lamborghini a multiplié les versions plus extrêmes pour l'Huracán. Mais rien n'indiquait que la marque pousserait le vice encore plus loin. Son V10 d'anthologie trouve place dans un châssis peaufiné dans le moindre détail. La STO est une éclatante démonstration de savoir-faire de la part de Lamborghini, signant là une sportive qui restera dans les mémoires. Flamboyante mais jamais excessive, sensationnelle tout en faisant preuve d'une rigueur remarquable.



**PEU IMPORTE L'OBSTACLE, LA STO L'ASPIRE,
NE DRIBBLE JAMAIS DE SES QUATRE ROUES
ET CONSERVE **UNE DROITURE IMPERTURBABLE,
Y COMPRIS EN APPUI.****



Le Mans Circuit Bugatti

28 août

Roulage libre GT + 800 kg

Succès : n'attendez pas pour prendre votre place !

Sport
auto
EXPERIENCE

SAISON 2023 !

Inscriptions billetteries :

<https://bit.ly/BilletwebSAE>

En collaboration
avec

XP DEVELOPPEMENT

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

Billetterie ouverte !

Inscription newsletter

Sport Auto Experience :

<https://bit.ly/SportAutoExperience>





ESSAI Lamborghini Miura SV (1971)

ÉTERNELLE

Lamborghini nous a proposé
de reprendre le volant
de l'une des toutes dernières Miura SV produites.
**L'occasion parfaite pour vérifier
à quel point ce chef-d'œuvre est intemporel.**

Par **Laurent Chevalier**
Photos **Andrea Casano**

E

n se glissant dans la Miura SV après avoir conduit une Countach, on régresse dans le temps mais ça donne l'impression de faire un bond en avant. En clair, c'était mieux avant : autant la Countach est exigeante et parfois abrupte sur le plan de la conduite, autant la Miura est fluide et presque facile. A commencer par son poste de pilotage, basique mais moins radical que celui de sa remplaçante, avec une visibilité périphérique bien

supérieure. C'est d'autant plus étonnant que la Miura n'est pas seulement une sculpture, c'est une authentique voiture de course. A son propos, notre José Rosinski décrivait en 1967 « *une conception étroitement dérivée des enseignements de la compétition* », avant de poursuivre : « *Cette auto est la perle rare de la construction automobile actuelle. Il n'est pas besoin d'être grand prophète pour deviner qu'elle marque une date décisive dans l'Histoire.* » Et le même José de se demander comment la marque Lamborghini pouvait avoir enfanté d'un tel pur-sang sans qu'il se soit jamais illustré sur circuit. Il faut rappeler que le célèbre ingénieur en chef Giampaolo Dallara, fils de la compétition et père de l'actuelle Dallara Stradale, a mis tout son savoir-faire dans la Miura.

Forever young

Plus de cinquante ans après, le chef-d'œuvre n'a pas vieilli. Au contraire. Comme le disait Pablo Picasso, « *ça prend du temps de rajeunir* ». Nous y voilà : la Miura donne aujourd'hui des leçons à ses contemporaines, en agilité et en légèreté. A partir du moment où elle entre en mouvement, la Miura est comme un poisson dans l'eau. Tout le contraire des Countach ou des premières Diablo. C'est d'abord une question de légèreté (1 245 kg annoncés), mais aussi et surtout de répartition des masses et d'équilibre. Si la Miura est une voiture de course, elle surprend tout d'abord par ses manières civilisées. Son niveau de filtrage est excellent, à l'heure où la moindre GTi est verrouillée au bitume de façon caricaturale. La Countach paraît résister à l'inscription comme un pur-sang refuse l'obstacle quand la Miura plonge littéralement dans les virages. Tout en donnant le sentiment de téléphoner l'intégralité de ses réactions, et en gardant une stabilité impériale avec une sécurité active largement supérieure à celle de ses contemporaines. C'est d'autant plus flagrant que l'état des routes de notre parcours d'essai, bombé, en dévers et/ou ●●●

LA MIURA DONNE AUJOURD'HUI DES LEÇONS
À SES CONTEMPORAINES, EN AGILITÉ ET EN LÉGÈRETÉ.
**À PARTIR DU MOMENT OÙ ELLE ENTRE EN
MOUVEMENT, C'EST UN POISSON DANS L'EAU.**





LA MIURA N'EST PAS SEULEMENT BELLE À COUPER LE SOUFFLE, ELLE RESTE IMPRESSIONNANTE SUR LE PLAN DYNAMIQUE.

dégradé, est très variable. Là où une Diablo première série louvoierait en tentant de suivre sa trajectoire comme un missile à tête chercheuse, la Miura reste impassible. Quant au rythme à haute vitesse, c'est José Rosinski qui en parlait le mieux : « *J'ai dû me contenter de 268 km/h chrono par une aube brumeuse, sur une chaussée encore humide et parsemée de flaques, et en semant la terreur parmi les propriétaires de Fiat à moitié endormis. Mais le seul fait d'avoir pu chronométrer cette vitesse dans des conditions aussi précaires, sans se battre avec la voiture et en conservant une marge de sécurité suffisante, prouve abondamment l'efficacité, le degré de mise au point et la valeur de la conception exceptionnelle de la Miura.* » A l'approche de la vitesse maxi en revanche, c'était une autre histoire (lire encadré page 51).

Aujourd'hui, ce qui surprend le plus, c'est de voir à quel point la Miura est stable et équilibrée. Quant au fameux V12 transversal, c'est une perle. Son réveil reste old school à souhait : il faut s'acharner sur le démarreur en attendant patiemment d'ouvrir les douze corps de Weber, sans hésiter sur les coups de gaz à la pédale pour éviter le calage. Avant d'écraser l'embrayage sans ménagement en empoignant le levier, pour passer la première, sans trop forcer. Si l'huile de boîte est trop froide pour l'engager, ne pas insister et démarrer en deuxième. Le 3,9 litres a largement assez de couple pour ne pas broncher. L'accélération vaut ensuite son pesant d'or. Tout comme sa sonorité, même si elle est moins bestiale et féroce que les monstres qui lui ont succédé. Ses bruits de distribution et les sifflements des engrenages moteur/boîte ont quelque chose de suranné et de magique. Et sont totalement au-dessus du lot. A l'image de l'auto, de son aura et des sensations qu'elle distille. ●

L'AVIS DE LAURENT CHEVALIER

Plus de cinquante ans après sa sortie, la Miura reste d'une beauté fascinante, mais pas seulement. C'est aussi et surtout par sa maniabilité et son agilité qu'elle surprend encore aujourd'hui. En clair, elle demeure ce qu'elle a toujours été : un croisement entre une vraie voiture de course et une sculpture.



TECHNIQUE

Années de production : **1966-1973**

Exemplaires produits : **Miura P400 (273 ex.), P400 S (338 ex.), P400 SV (150 ex.)**

Moteur : **V12 à 60°** Cylindrée : **3 929 cm³** Puissance maxi : **385 ch à 7 850 tr/mn** Couple maxi : **40,7 mkg à 5 500 tr/mn**

Transmission : **roues AR, 5 rapports mécaniques** Autobloquant/antipatinage : **de série/non**

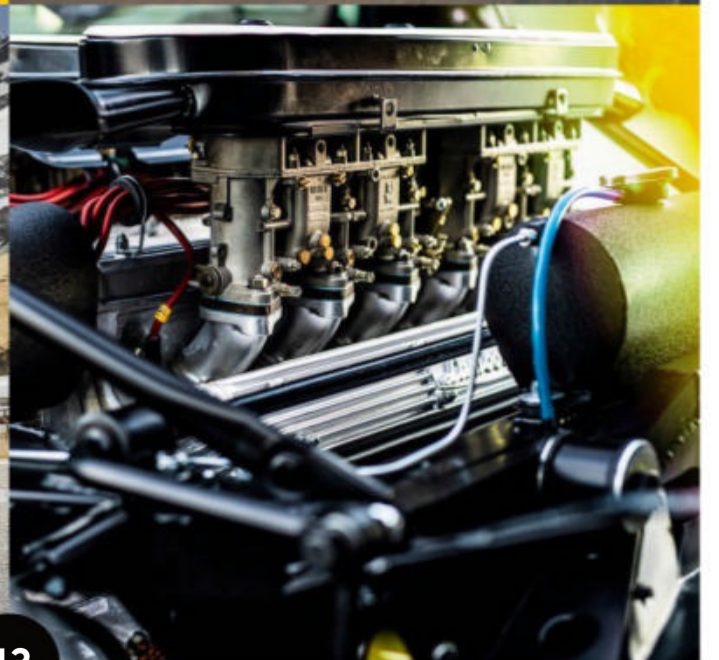
Poids : **1 245 kg à sec** L - l - h : **4 360 - 1 780 - 1 060 mm** Empattement : **2 504 mm**

Voies AV/AR : **1 412/1 541 mm** Pneumatiques AV & AR : **215/50 & 225/60 VR 15** V. max. : **290 km/h**



60
ANNIVERSARIO

L'une des surprises de l'habitacle de la Miura concerne la visibilité qu'offrent les surfaces vitrées. La position de conduite est à l'ancienne et le maintien latéral des sièges fait sourire. En revanche, le comportement a étonnamment bien vieilli. Elle est beaucoup plus facile à prendre en main que la Countach, par exemple.





Countach "25° anniversaire" (1990)

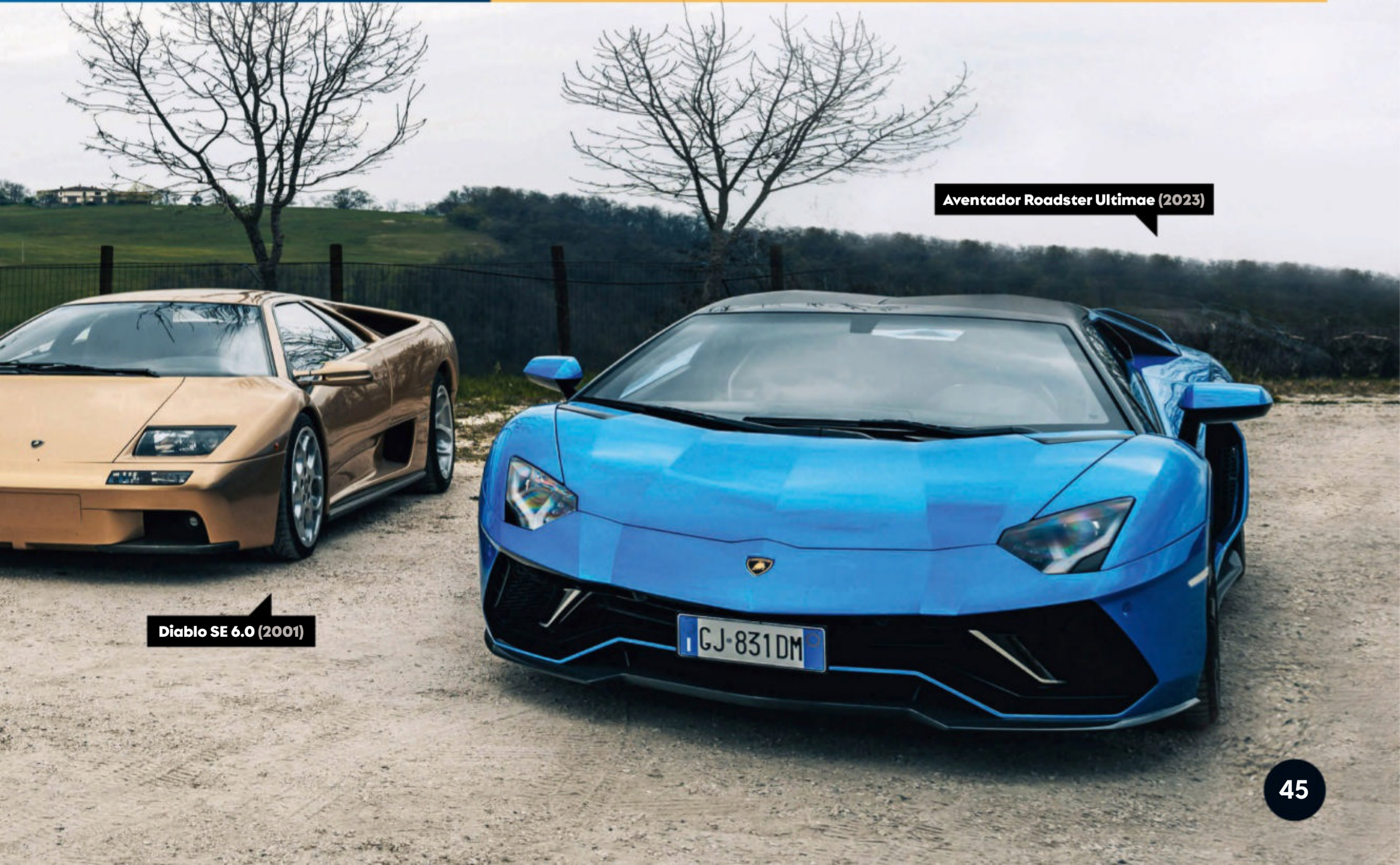


ESSAIS Le mythe des V12

PHÉNIX

Lamborghini est né avec un V12 en 1963, avant d'en faire sa signature pendant six décennies. **Pour célébrer cet anniversaire, nous avons pris le volant de trois chefs-d'œuvre de la lignée. Depuis la Countach jusqu'à l'Aventador Ultimaé, un voyage dans le temps... au cœur du réacteur.**

Par Laurent Chevalier Photos Andrea Casano



Aventador Roadster Ultimaé (2023)

Diablo SE 6.0 (2001)



IL FAUT SE BATTRE CONTRE LA DIRECTION ET ANTICIPER LA FAIBLESSE DE SON FREINAGE. MAIS CE N'EST RIEN COMPARÉ AU TORRENT D'ÉMOTIONS DANS LEQUEL LA COUNTACH VOUS IMMERGE.



TRAITS DE GÉNIE



Une apparition. En l'observant descendre du camion qui la conduit depuis Sant'Agata jusqu'à notre parcours d'essai, j'ai des palpitations. Ou plutôt des visions. Des flash-back qui juxtaposent des images

ancrées dans mon imaginaire, depuis les compilations de posters jusqu'à cette scène du film *Rain Man* où l'on voit une 5000 S sortir d'un conteneur, accrochée à une grue comme si elle volait dans les airs. Je fais partie de ces nombreux gamins qui ont grandi avec la Countach en point de repère. Depuis l'âge de 8 ans, quand je suis tombé devant une photo qui m'a laissé bouche bée comme si j'avais vu la Vierge. Hy-pno-ti-sé. Si je vous dis ça, ce n'est pas pour vous raconter ma vie. C'est pour vous expliquer qu'il ne faut pas compter sur moi pour dire du mal de la Countach. Je n'y arrive pas. Même si, objectivement, il y aurait matière à... Tout ce qui suit est donc subjectif. Position de conduite ? Efficacité ? Tenue de route ? Pff, la Countach est au-dessus de tout ça, c'est une fusée ! Et surtout une sculpture, ce qui signifie que c'est à vous de vous adapter et non pas l'inverse. Passons sur le manque de visibilité trois quarts arrière qui oblige presque à reculer à l'aveugle pour sortir du parking du point de départ de notre parcours d'essai. J'oublie l'essentiel : les secondes de bonheur absolu, comme suspendu, lorsque le V12 démarre. Cela fait partie de ces moments oubliés, comme de poser un saphir sur un disque à sillons et écouter toutes les imperfections qui multiplient les émotions. Comme ces bruits de poussière dans les haut-parleurs qui captent l'attention, avant que la musique ne démarre. Ça commence avec le coup de clé prolongé

dans le Neiman, nécessaire au démarreur pour enflammer patiemment tous les cylindres. Sûrement des secondes de perdues aux yeux des utilisateurs de Tesla, mais c'est de la magie pour ceux qui ont de l'essence dans les veines. Puis la Countach s'ébroue et vous fait entrer en transe, avec un ralenti sourd, sifflant et envahissant, qui ferait passer une supersportive moderne pour une berline quelconque.

Aux anges

Embrayage en butée, première en bas à gauche et le manège décolle. La position de conduite ? J'ai dit que je ne critiquerai pas, donc je ne vous en parlerai pas. A moitié couché, décalé, tordu, mais aux anges. Je ne m'attarderai pas non plus sur l'ergonomie ou la finition, avec d'improbables boutons de réglage des sièges cachés sous un couvercle dans les pontons ou des vis fichées à même le cuir pour maintenir l'instrumentation. Notre modèle d'essai bénéficie pourtant de toutes les améliorations effectuées au cours des quinze ans de carrière de la Countach, en sa qualité de tout dernier

exemplaire produit (658^e de la série 25th, sur les 1 999 exemplaires produits au total). Qu'importent ces imperfections puisque le charme opère ? Le V12 est grandiose, magnétique et intemporel. Il vous prend aux tripes, vous berce ou vous renverse pendant qu'il vous lave les tympans. Au fur et à mesure de l'accélération, ce 5,2 litres génère une double sensation : celle d'une force surhumaine, tout en vous donnant l'impression étrange de prendre part à l'effort. En clair, de vous placer au cœur de l'action. C'est d'autant plus rare aujourd'hui, quand la plupart des sportives modernes s'efforcent à vous faciliter la vie et finissent par vous détacher de l'excitation. La Countach, elle, transpire l'émotion et vous fera même mouiller la chemise en vous battant contre la précision relative de son train avant, sa direction de camion ou la faiblesse de son freinage. Mais ce n'est rien comparé au torrent d'émotions dans lequel elle immerge dès qu'elle se met en mouvement. Ni à la subjugation qui s'ensuit lorsque vous vous décidez à souffler, en sortant de son baquet pour la contempler. ●

TECHNIQUE & PERFORMANCES

Moteur : **V12 à 60°, 5 167 cm³** Puissance maxi : **455 ch à 7 000 tr/mn**
Couple maxi : **51 mkg à 5 200 tr/mn** Transmission : **roues AR, 5 rapports mécaniques**
Autobloquant/antipatinage : **de série/non** Poids annoncé : **1 490 kg à sec**
Rapport poids/puissance : **3,2 kg/ch** L - l - h : **4 140 - 2 000 - 1 070 mm** Empattement : **2 500 mm**
Voies AV/AR : **1 536/1 606 mm** Pneumatiques AV & AR : **225/50 & 345/35 ZR 15**
Carburant : **120 l/v. max. : 295 km/h** 0 à 100 km/h : **5"0**

PRODUCTION & NOMBRE D'EXEMPLAIRES

De 1973 à 1990 : Countach LP 400 (152 ex.), **LP 400 S** (235 ex.),
LP 5000 S (323 ex.), **Quattrovalvole** (631 ex.), **25^e anniversaire** (658 ex.)

Notre modèle d'essai est la toute dernière Countach sortie des chaînes de montage en 1990. 33 ans après, le caractère du moteur et les sensations sont toujours aussi extrêmes.



PUR JUS



Un coup d'œil suffit à s'assurer que la boîte est au point mort avant de démarrer la Diablo.

Juste vérifier que le levier est pile au milieu de la grille métallique. Mais impossible de résister à l'envie d'empoigner

la boule de métal, pour faire tinter la tige dans son cerclage. Un simple son, trois fois rien. Comme un signal de Pavlov, qui laisse entendre qu'on va passer du bon temps. Le genre de détail oublié depuis la marée des commandes robotisées, elle-même emportée par la vague des boîtes à double embrayage. Soyons clairs : aucune cascade d'automates, aussi rapide soit-elle, ne remplacera jamais le bonheur de décomposer le mouvement, de guider le levier dans une grille métallique et d'écouter la réaction en chaîne du moteur qui reprend son souffle avant de recommencer à chanter. Comme s'il fallait ajouter du piment au caractère brut de décoffrage du V12. Plus de deux décennies n'ont pas eu la moindre incidence sur la perception de son tempérament. Ce 6 litres à 48 soupapes, né en 5,7 litres, n'a en effet pas pris une ride. S'il est plus progressif que celui des toutes premières Diablo, il ressemble toujours à une marmite de lave en fusion. D'une part, en matière de vibrations avec des vagues de tremblements qui vous remontent jusque dans la colonne vertébrale à bas régime. Et d'autre part, en matière de sonorité avec des grognements rauques de bête féroce qui mutent peu à peu en chant

de soprano à mesure que le rythme augmente. Avec en point d'orgue, une sorte de déphasage à 5 000 tr/mn, qui donne l'impression d'ouvrir un double fond et d'intensifier la sonorité et la poussée. Autant dire que ce moteur reste parmi les plus expressifs, communicatifs et enthousiasmants de toute la production automobile. Et peu importe qu'il soit aujourd'hui rattrapé par une BMW M4 CS sur le plan de la puissance. Rien ne pourra jamais égaler ni remplacer les sensations distillées par ce chef-d'œuvre.

Age de raison

Sur le plan dynamique, la Diablo 6.0 bénéficie de nombreuses améliorations par rapport aux versions précédentes. Rappelons qu'il s'agit du tout premier modèle de série

entièrement conçu sous le contrôle d'Audi. Ainsi, les voies avant et arrière sont nettement élargies, le châssis est rigidifié et les suspensions sont revues pour un meilleur filtrage et des réactions plus progressives. Sans parler de la transmission intégrale temporaire désormais de série. Tout cela participe à corriger une partie des erreurs de jeunesse de la Diablo, sans la faire rentrer dans le rang, rassurez-vous. La position de conduite demeure atypique et éprouvante à la longue, même si on n'a qu'une seule envie quand on est à bord : c'est d'y rester ! En clair : même après vingt-cinq ans de sportives modernes et le nombre incalculable de pétards à mèche plus ou moins courte qui nous sont passés entre les mains, la Diablo demeure un monstre sacré au caractère totalement envoûtant. ●

TECHNIQUE & PERFORMANCES

Moteur : **V12 à 60°, 5 992 cm³** Puissance maxi : **550 ch à 7 100 tr/mn**
Couple maxi : **67,4 mkg à 5 500 tr/mn** Transmission : **intégrale, 5 rapports mécaniques**
Autobloquant/antipatinage : **de série/non** Poids annoncé : **1 625 kg à sec**
Rapport poids/puissance : **2,9 kg/ch** L - l - h : **4 460 - 2 040 - 1 105 mm** Empattement : **2 650 mm**
Voies AV/AR : **1 610/1 670 mm** Pneumatiques AV & AR : **235/35 & 335/30 ZR 18**
Carburant : **100 l V. max. : 320 km/h** 0 à 100 km/h : **3"8**

PRODUCTION & NOMBRE D'EXEMPLAIRES

De 1990 à 2001 : Diablo (873 ex.), **Diablo VT** (529 ex.), **Diablo SE** (157 ex.), **Diablo SV** (346 ex.), **Diablo VT Roadster** (468 ex.), **Diablo SVR** (34 ex.), **Diablo GT** (83 ex.), **Diablo GTR** (32 ex.), **Diablo 6.0** (337 ex.), **Diablo SE 6.0** (44 ex.)



MÊME APRÈS LE NOMBRE INCALCULABLE DE PÉTARDS À MÈCHE PLUS OU MOINS COURTE QUI NOUS SONT PASSÉS ENTRE LES MAINS, LA DIABLO RESTE ABSOLUMENT SENSATIONNELLE.



ÇA S'EST PASSÉ DANS SPORT AUTO...



L'ESSAI LE PLUS LONG EN LAMBORGHINI

N° 539. Décembre 2006

La Murciélago, première Lamborghini entièrement conçue sous l'ère Audi, marquait un tournant dans l'histoire du constructeur. Notamment pour ses qualités de voyageuse assumées, qui tranchaient avec l'aspect plus radical des Diablo. Ce qui, évidemment, nous a donné l'envie de vérifier par nous-mêmes, au cours d'un essai marathon de la LP 640 en 2006. La direction ? Plein nord ! Va pour le cercle arctique, soit sept jours et 5 000 km à travers le Danemark,

la Suède et la Finlande en compagnie du fameux V12 atmo 6,5 litres de 640 ch. C'est tout droit jusqu'à Copenhague, à droite à Stockholm et encore tout droit jusqu'à Rovaniemi. Sans compter le détour accéléré pour échapper au gyrophare scandinave qui a fait demi-tour après qu'on l'a croisé, oups. Ni la boucle finale jusqu'à Napapiiri, le village officiel du père Noël. Tout cela d'affilée et à bon rythme lorsque les conditions le permettaient. Cet essai longue durée

atteste des progrès flagrants de la Murciélago, par rapport à ses aînées, en matière d'accessibilité et de polyvalence. Malgré ses performances extrêmes et le caractère toujours débordant du V12, sa conduite reste tout à fait maîtrisable, même avec une météo aléatoire. Après une semaine non-stop et sans ménagements, notre Murciélago ne montre aucun signe de faiblesse. Pour nous, c'est la preuve définitive que la fiabilité des Lamborghini n'est plus à démontrer.



En version 6.0, la Diablo est le premier modèle de série à avoir été entièrement produit sous le contrôle d'Audi. Cette fin de carrière est couronnée par une montée en puissance du V12.



APOGÉE

Passer du baquet de la Diablo à celui de l'Aventador Ultimae n'est pas un simple bond dans le temps, c'est un saut dans l'hyper-espace. Et je ne parle pas uniquement de la puissance de son V12 (255 ch de plus que celui de la Diablo 6.0) ni de la force irrésistible avec laquelle il vous projette en avant. On y reviendra. Pour le moment, la différence qui saute aux yeux, c'est la rapidité avec laquelle l'auto plonge dans les virages. Comme aux J.O. : avec triple salto et sans la moindre éclaboussure. L'écart de comportement avec les Countach, Diablo et Murciélago est absolument sidérant. A trois niveaux : l'inscription dans les virages, la neutralité en matière de grip dans les appuis et la capacité à remettre plein gaz du tac au tac à la sortie. Soit vingt-cinq ans de progrès techniques qui pourraient se résumer en six lettres : LSD pour Lamborghini Dynamic Steering et RWS pour Rear Wheel Steering. Bon d'accord, je fais des raccourcis, mais je vous assure que ces systèmes changent la vie. Primo, la direction dynamique gomme la paresse caractéristique reçue en héritage en entrée de virage, et deuzio, les roues arrière directrices font pivoter l'Aventador pour en faciliter la sortie. Le jour et la nuit. Pour mémoire, ces roues arrière toupies inaugurées sur la Centenario pivotent dans le sens inverse des roues avant jusqu'à 130 km/h, puis dans

le même sens que les roues avant pour favoriser la stabilité quand la vitesse augmente. Inutile de recourir à la théorie de l'empattement virtuel pour en constater les bienfaits : ça fonctionne vraiment ! Il suffit d'un enchaînement de virages à basse vitesse pour en avoir la preuve. C'est d'autant plus enthousiasmant que ça permet de mieux profiter du reste, c'est-à-dire de l'essentiel... ce V12 qui n'a cessé de se bonifier avec le temps : un diamant parmi les diamants.

Au sommet de son art

La sonorité du 6,5 litres ? Tout le contraire du ronflement monocorde d'une Bugatti, à l'opposé du sifflement strident d'une Pagani, à l'inverse du chuintement d'une Koenigsegg. C'est du Bowie à cappella. Un chant à vous glacer le sang, avec des vibratos qui prennent aux tripes à bas régime avant de se distendre pour muter

en son cristallin jusqu'au rupteur. Ce n'est pas seulement une question de vocalises, mais bien de capacité à fabriquer des sensations. C'est d'autant plus rare à l'heure de l'avènement des moteurs électriques. Cette dichotomie à l'ère des batteries sonne comme une piqûre de rappel : peu importe l'accélération... Tout ce qui compte, ce sont l'émotion, les vibrations et le son. Sur ces points, le V12 est une ode à la vie. En soufflant constamment sur les braises pour le porter à 780 ch, Sant'Agata parachève son prodige. C'est là que réside le tour de force de Lamborghini au cours de toutes ces décennies. Dans le fait d'avoir su intensifier un tempérament déjà entier à l'origine, tout en le rendant toujours plus accessible. A force d'évolution, le fer de lance de Lamborghini est devenu agile et utilisable, sans édulcorer son caractère. Le chef-d'œuvre de Sant'Agata reste ce qu'il a toujours été : une drogue dure. ●

TECHNIQUE & PERFORMANCES

Moteur : **V12 à 60°, 6 498 cm³** Puissance maxi : **780 ch à 8 500 tr/mn**
Couple maxi : **73,4 mkg à 6 750 tr/mn** Transmission : **intégrale, 7 rapports robotisés à simple embrayage** Autobloquant/Antipatinage : **de série (AR)/de série, déconnectable**
Poids annoncé : **1 600 kg à sec** Rapport poids/puissance : **2,05 kg/ch**
L - l - h : **4 868 - 2 010 - 1 136 mm** Empattement : **2 700 mm** Voies AV/AR : **1 720/1 680 mm**
Pneumatiques AV & AR : **255/30 ZR 20 & 355/25 ZR 21**
Carburant : **85 l V. max. : 355 km/h 0 à 100 km/h : 2"9**
Prix de base : **443 840 €** Prix des options/malus : **31 800/50 000 €**
Prix du modèle essayé : **525 640 €**
Série limitée à 350 exemplaires en Coupé et 250 en Roadster



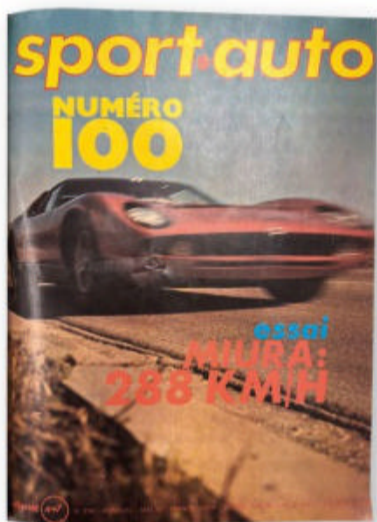
A l'arrivée de ce grand détour temporel, on redécouvre l'Aventador dans sa version Ultimae. Ce qui surprend le plus par rapport à ses aînées, c'est le moteur mais pas seulement. Ce sont aussi et surtout l'agilité et la stabilité de conduite.



LA SONORITÉ DU V12 ? TOUT LE CONTRAIRE DU RONFLEMENT MONOCORDE D'UNE BUGATTI, À L'OPPOSÉ DU SIFFLEMENT STRIDENT D'UNE PAGANI, À L'INVERSE DU CHUINTEMENT D'UNE KOENIGSEGG. C'EST DU BOWIE A CAPPELLA.



ÇA S'EST PASSÉ DANS SPORT AUTO...



NOS PLUS GROSSES FRAYEURS EN LAMBORGHINI

N° 100. Mai 1970

Lamborghini est né en 1963 et *Sport Auto*, un an plus tôt. Ce qui explique que nous ayons eu l'occasion de conduire toutes les autos de Sant'Agata, en long, en large et en travers. La quasi-totalité de ces dizaines et ces dizaines d'essais s'est très bien passée. Mais il y a eu des exceptions. La première d'entre elles concerne la Miura S en 1970, au volant de laquelle José Rosinski a failli s'envoler à 280 km/h, alors qu'il en mesurait la vitesse maxi sur l'autoroute italienne (autres temps, autres mœurs). « La Miura manquait terriblement d'appui aérodynamique et elle devenait d'une légèreté inquiétante », écrivait-il dans

son essai de l'époque, avant d'avouer, lors d'une interview pour la rubrique Histoires d'autos en 2009, avoir décollé du train avant à fond de cinquième au cours de cette même mesure. Plus de peur que de mal pour l'ami José, donc, tout comme la nuit où il a voulu allumer les phares escamotables du prototype de la Countach en 1975 avant de se rendre compte que les optiques avaient été oubliées au montage. Plus récemment, cette fois, lors de l'essai d'une Aventador SV Roadster de l'usine, sur la route de Gréolières dans les Alpes-Maritimes, en plein cagnard de l'été 2016. Au moment de freiner juste avant une épingle : coup de patin et... rien ! Plan B :

pied au plancher, pompage acharné... et toujours rien ! Entre le rocher d'un côté et le dévers de l'autre, gros coup de volant d'urgence et surtout énorme coup de chance. L'Aventador récalcitrante passe le virage miraculeusement sans sous-virer, avant de s'arrêter des dizaines de mètres plus loin au milieu de la chaussée. L'usine nous avouera que son liquide de frein est entré en ébullition car il a perdu de ses qualités en raison de la température, et de l'usage extrême lors des essais précédant notre reportage. Je me souviens de ce coup de chaud comme si c'était hier. Moralité, mieux vaut garder de la marge, même avec des autos en excellent état apparent.



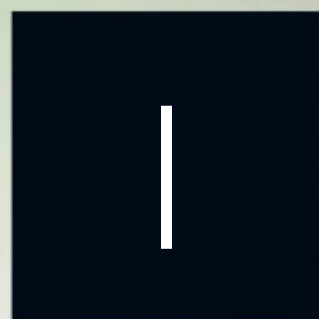
L'AVIS DE LAURENT CHEVALIER

Ce voyage dans le temps à bord des Countach, Diablo et Aventador Ultimae permet de constater à quel point la passion est restée le nerf de la guerre à Sant'Agata. Quel que soit son niveau de puissance, le V12 a toujours conservé son tempérament trempé et sa sonorité inimitable. Et si les performances et l'efficacité ont grimpé en flèche, c'est surtout l'accessibilité de conduite qui progresse à la vitesse grand V. Sans jamais renier une once de caractère.

MÊME RECETTE...

... mais pas le même résultat. La Golf GTI en est à sa 8^e génération, et celle qui a inauguré le segment des compactes énervées a tout pour plaire : moteur performant, polyvalence exacerbée et look consensuel. **Mais une GTI, sur le papier, c'est une auto de caractère, et si on s'en tient à ce critère, la Focus ST a des arguments sérieux.**

Par Sylvain Vétaux Photos Greg



I y a le bouclier noir et alvéolé, les autocollants sur les bas de portière, les roues Estoril de 19 pouces, le becquet bien marqué et la double sortie d'échappement, de laquelle émanent quelques ronflements. Mais rien qui n'attire vraiment l'œil ou fasse tourner la tête. Normal, c'est une Golf GTI, et la discrétion, depuis plus de quarante ans, c'est son dada. A bord, le conducteur est assis haut et doit se familiariser avec une planche de bord principalement numérique. C'est épuré, à défaut d'être pratique. Ainsi, pour déconnecter l'ESP, point de commande physique : il faut naviguer dans les paramètres, réussir à trouver l'onglet Freins et intimer au contrôle de stabilité l'ordre de rouppiller. Pareil pour le launch control. Dans un passé pas si lointain, il suffisait de basculer sur le mode Sport de la boîte DSG pour lancer cette procédure de départ. Mais ça, c'était avant. Désormais, il est nécessaire au préalable de faire taire les aides à la conduite, en s'apercevant d'ailleurs que les premiers mètres ne sont guère probants : les pneus cirent un peu en première, le système engrène la deuxième dans un à-coup peu rassurant, et les 5^e6 promises pour s'acquitter du ●●●



Pour la photo, la Focus colle aux basques de la Golf, mais dans la vie de tous les jours, l'allemande, avec sa transmission plus réactive et son moteur plus véloce, devance l'américaine sans peine. Dommage que les sonorités de ces quatre cylindres n'aient pas été davantage travaillées.



MATCH Ford Focus ST vs Volkswagen Golf GTI Clubsport

NIVEAU CHAIR DE POULE, ON EST PROCHE DE L'ÉPISODE D'HALLOWEEN DE L'ÂNE TROTRO. SI LA FOCUS ST A AU MOINS LE MÉRITE DE CRÉPITER DAVANTAGE AU LEVER DE PIED QUE LA GOLF, CELLE-CI NE CHANTE PAS FAUX : C'EST JUSTE QU'ELLE MURMURE À PEINE.

0 à 100 km/h se transforment en 5"9. Le mille ? 24"7, comme une RS 4 V8 de 2007. Pour se déplacer vite, bien et sans risquer le tête-à-queue dès qu'il pleut, la Golf GTI Clubsport semble ce qu'il existe de mieux.

Avec son Vert Méchant (« Mean Green » en V.O., 1 250 €), la Ford passe moins inaperçue. La position de conduite est meilleure que dans la Golf, mais l'ergonomie laisse, là encore, à désirer. Et si la Focus ST n'a pas succombé au tout-tactile, le conducteur peine à retrouver ses petits. Comme la Golf, l'américaine a un launch control, qui est plus facile à activer (par le volant) mais ne sert... à rien. S'il régule le régime au couple maxi de 3 000 tr/mn (comme sur la Golf), vous avez ensuite le choix entre fusiller l'embrayage ou les pneus, qui apprécient moyennement les plus de 40 mkg du 2,3 litres turbo. Mécaniquement, la berline pourvue de la plus grosse cylindrée est également celle qui développe le moins de chevaux. Avec sa boîte mécanique, il n'y a hélas pas de miracle pour la Ford, qui se fait humilier en accélération. Je serais d'ailleurs curieux de savoir comment les pilotes maison arrivent à franchir la barre des 100 km/h en 5"7 alors que nous avons toutes les peines du monde à descendre sous les 7"... Ce chrono est d'autant plus étonnant qu'en 2019, nous avons chiffré cette même Focus ST en 6"5. Notre modèle du jour manquait-il de kilomètres pour délivrer tout son potentiel ? Est-ce la faute aux pneus Pirelli PZero badgés Ford Performance, pourtant en parfait état ? A l'anneau de vitesse totalement sec mais

peut-être pas au mieux de son grip ? Au conducteur complètement perdu avec trois pédales et incapable de démarrer promptement ?

Bonnet blanc...

... et blanc bonnet. S'ils diffèrent dans leurs cotes (les pistons du 2.3 Ford font 87,6 mm de diamètre alors que ceux du 2.0 Volkswagen se contentent de 82,5 mm), les deux moteurs distillent peu ou prou les mêmes sensations. La suralimentation se réveille vers 2 500 tr/mn, et les deux blocs se coupent la chique à 6 500 tr/mn. Niveau chair de poule, on est proche de l'épisode d'Halloween de l'âne Trotro. Et ne comptez pas sur la sonorité de ces quatre pattes pour titiller votre fibre sportive. La Focus ST a au moins le mérite de crépiter davantage au lever de pied ou au passage des vitesses. La Golf, elle, ne chante pas faux : c'est juste qu'elle murmure à peine. Etienne Daho, sors de cet échappement ! J'exagère (encore une fois) car à partir du mode Sport, le silencieux ronronne davantage. En matière d'agrément, le moteur Volkswagen pourrait en séduire beaucoup avec son côté plus on/off et ses meilleures capacités de relance. Le 2,3 litres n'est pas un mauvais compagnon, et on lui reconnaît même une tessiture agréable qui rappelle un peu un flat 4. Certes, tout ceci est très artificiel (par les enceintes), mais il faut savoir se contenter de peu. Au chapitre mécanique, malgré ses lacunes en accélération, le moteur Ford gagne la manche ●●●



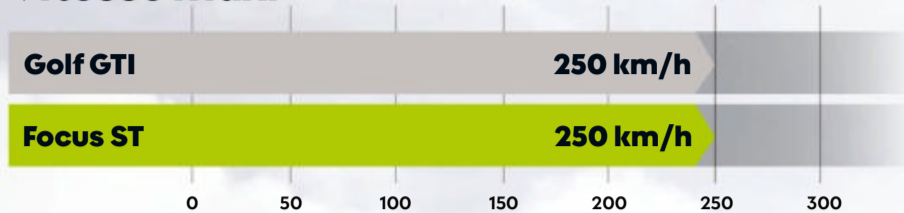
La Focus ST distille davantage de sensations et sa position de conduite est plus sportive. En revanche, son ergonomie est farfelue. Le guidage de la boîte de vitesses manuelle ne souffre d'aucun grief, à l'inverse de l'amortissement, qui impose beaucoup de rythme pour travailler correctement.



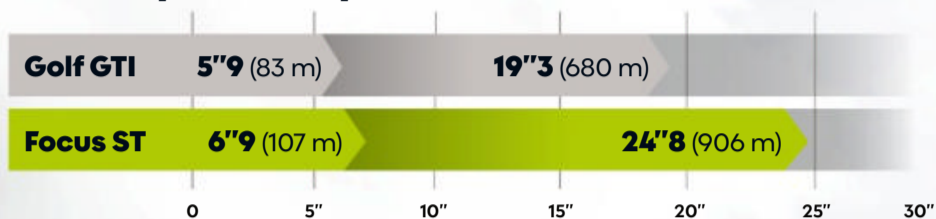
MATCH Ford Focus ST vs Volkswagen Golf GTI Clubsport

PERFORMANCES MESURÉES

Vitesse maxi



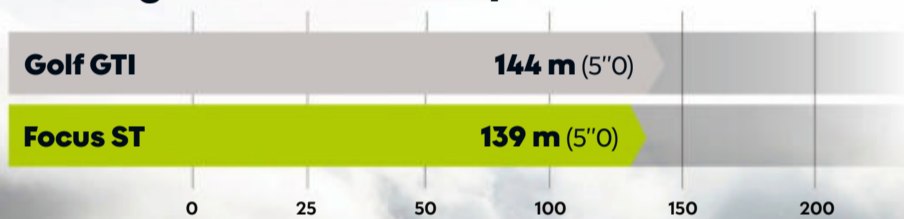
0 à 100/200 km/h



400 m/1 000 m D.A.



Freinage de 200 à 0 km/h

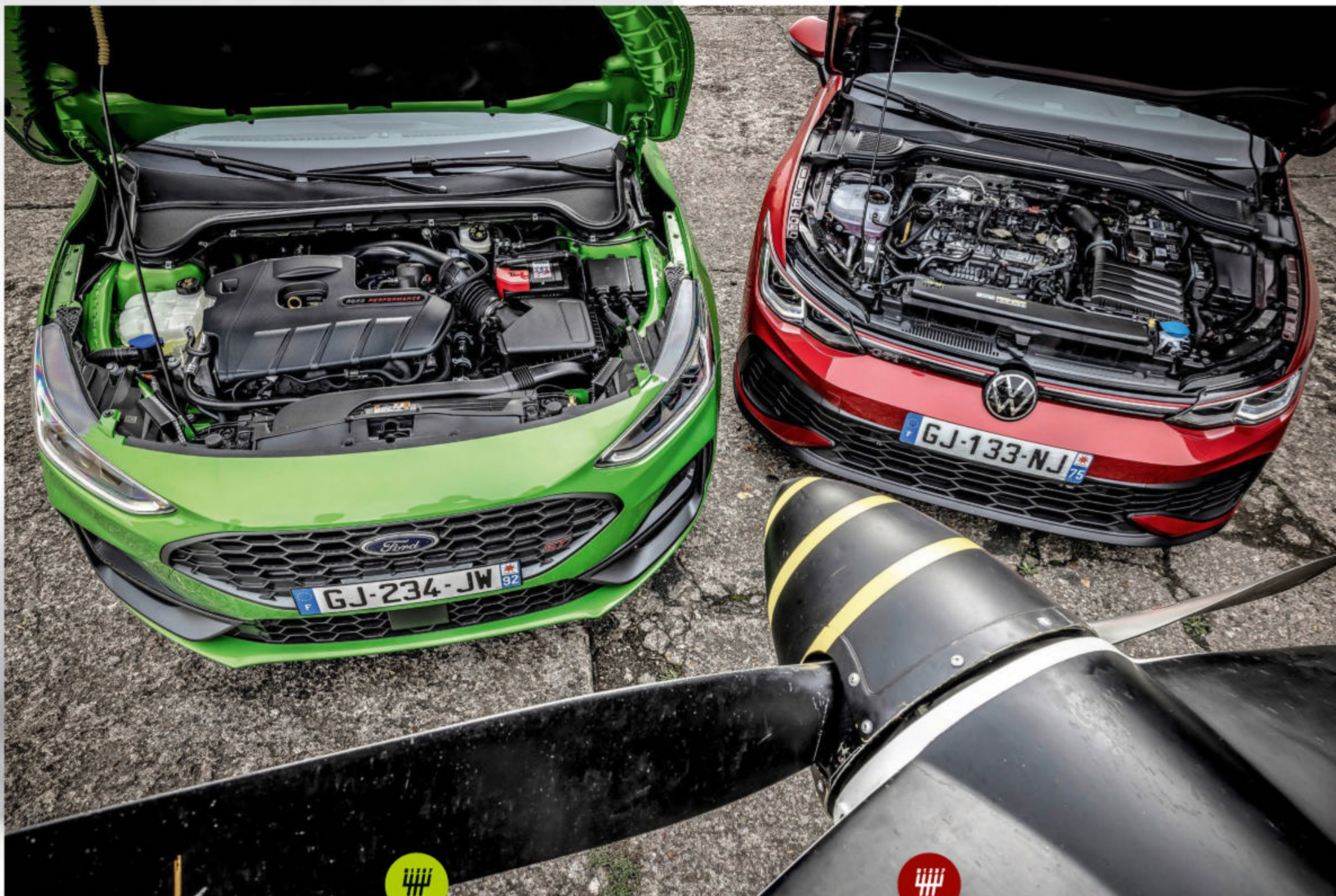


d'une courte tête, notamment pour ses capacités en reprise et sa boîte de vitesses plaisante à manier. Notez que dès le mode Sport, l'électronique gère elle-même le petit coup de gaz. Gadget appréciable car le pédalier n'est pas parfaitement agencé pour le talon-pointe. Mais si pour vous la performance est la priorité numéro 1, alors le 2 litres Volkswagen satisfera vos besoins.

Par le passé, les Ford badgées ST suscitaient notre intérêt, avec notamment un pouvoir directionnel très efficace et un arrière-train volage. En 2023, tout dépend comment vous voyez le verre. Pour le guidage du train avant, c'est toujours du très bon. Certes, la concurrence est limitée, mais le différentiel piloté eLSD (une commande hydraulique se charge d'ouvrir ou de fermer deux embrayages) de la Ford est probant. Sa rivale allemande, elle, compte sur un pilotage électronique pour endiguer les assauts du couple. Le XDS est, à l'usage, moins efficace que son homologue de chez Ford. Dans la Focus, les remontées de couple sont plus violentes, mais la ST est aussi plus accrochée à la corde dès que le rythme augmente. Le transfert du couple sur la roue extérieure est très marqué, imposant de bien cramponner le volant, dont l'assistance, plus lourde que sur la Golf, gomme un peu trop les remontées d'informations. Attention : vous n'avez pas l'impression, au volant de la GTI, d'être derrière une brouette surchargée qui refuse le braquage, mais la direction plus dense et l'accroche du train avant de la Focus permettent à cette dernière de devancer la Golf d'une courte tête si l'on s'en tient à l'inscription en virage. Je disais que par le passé, les ST avaient le fessier léger. Si vous voyez le verre plutôt à moitié vide, vous regretterez le verrouillage de l'arrière. Le conducteur ressent bien ●●●

SI POUR VOUS LA PERFORMANCE EST LA PRIORITÉ NUMÉRO 1, ALORS LE 2 LITRES VOLKSWAGEN SATISFERA VOS BESOINS.





Ford Focus ST

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S** Cylindrée : **2 261 cm³**
 Puissance : **280 ch à 5 500 tr/mn**
 Couple : **42,8 mkg à 3 000 tr/mn**
 Transmission : **roues AV, 6 rapports manuels**
 Antipatinage : **de série déconnectable**
 Autobloquant : **de série piloté**
 L - l - h : **4 393 - 1 848 - 1 454 mm**
 Empattement : **2 700 mm**
 Poids vérifié : **1 461 kg (62 % AV, 38 % AR)**
 Pneumatiques : **235/35 R 19**
 Prix de base : **41 700 €**
 Prix des options/malus : **5 550/10 980 €**
 Prix du modèle essayé : **58 230 € (malus compris)**

Volkswagen Golf GTI Clubsport

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S** Cylindrée : **1 984 cm³**
 Puissance : **300 ch à 5 300 tr/mn**
 Couple : **40,8 mkg à 2 000 tr/mn**
 Transmission : **roues AV, 7 rapports double embrayage**
 Antipatinage : **de série déconnectable**
 Autobloquant : **de série électronique**
 L - l - h : **4 295 - 1 789 - 1 465 mm**
 Empattement : **2 628 mm**
 Poids vérifié : **1 472 kg (63 % AV, 37 % AR)**
 Pneumatiques : **235/35 R 19**
 Prix de base : **51 150 €**
 Prix des options/malus : **5 535/5 105 €**
 Prix du modèle essayé : **61 790 € (malus compris)**





Ambiance cossue et technologique. Dans la GTI, quasiment tout est tactile, et assez peu sportif. Vos lombaires apprécieront le moelleux de la suspension, pilotée sur 15 niveaux, mais pour ce qui est du plaisir de conduite, la Golf est toujours trop timorée. Elle se rattrape avec son moteur performant et souple, à défaut d'être rageur.





MATCH Ford Focus ST vs Volkswagen Golf GTI Clubsport

FINALEMENT, CE SONT BIEN DEUX ÉCOLES DE LA COMPACTE SPORTIVE QUI S'AFFRONTENT. **MAIS POUR CE QUI EST DES SENSATIONS, C'EST LA FORD QUI EN DONNE LE PLUS.**

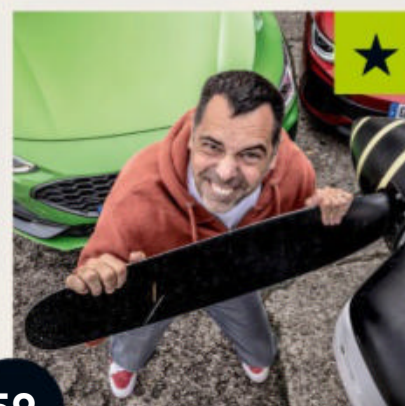
un modeste accompagnement au transfert de charge, mais rien qui oblige à corriger au volant. La Golf est du même acabit, mais ceci ne nous surprend guère, la GTI n'ayant jamais été survireuse.

A la culotte

Jusque-là, les deux compactes se marquent à la culotte. La balance penche franchement du côté de Volkswagen si on évoque la qualité de l'amortissement. La Focus n'était pas équipée du pack Circuit ST (suspension KW ajustable, disques de frein de 18 pouces et quelques détails cosmétiques à 3 600 €) mais du pack Performance (suspension pilotée et modes de conduite à 1 050 €), qui offre déjà un confort très relatif pour un usage quotidien : dos-d'âne, plaques d'égout et autres irrégularités du bitume se font sentir dans les lombaires et le volant. Avec son amortissement piloté (DCC) sur 15 niveaux, la Clubsport est bien plus vivable : les nids-de-poule ne vous tassent pas les disques vertébraux, et même lorsque le programme le plus raide est sélectionné, elle ne vous donne jamais l'impression de subir l'état de la chaussée. Revers de la médaille : la rigidité de la Ford joue en sa faveur sur les changements d'appui répétés, avec une propension à moins endurer les délestages. L'un des points noirs de l'allemande est le côté intrusif de ses aides électroniques. Notre modèle d'essai (peut-être un exemplaire isolé) n'a pas arrêté de nous signaler, avec force bips et autres alertes sonores, de bien rouler au milieu de la voie, intervenant de façon véhémement dans la direction si son injonction n'était pas suivie d'effet. Pire : dans le flux sur autoroute, le radar anticollision a jugé être trop près de la voiture de devant (pourtant à une grosse trentaine de mètres) et a déclenché un freinage d'urgence. Merci à l'automobiliste derrière moi d'avoir eu le réflexe de piler... De freinages, justement, il en fut question à Mortefontaine. La GTI Clubsport dispose de disques avant montés sur des bols alu (comme certaines Audi), mais les distances d'arrêt

déçoivent : 144 m au premier jet, 149 m au second, et pas l'envie d'en faire un troisième. Il s'agit d'un défaut récurrent sur les GTI, la Clubsport 45 que nous avons supertestée (voir SA n° 721) effectuant l'exercice en 152 m. La Ford est plus rassurante dans les situations d'urgence : trois tirs groupés à 139, 140 et 140 m. Le mordant des plaquettes est plus franc et l'amplificateur de freinage moins intrusif que sur la Golf. Finalement, ce sont bien deux écoles de la compacte sportive qui s'affrontent. Tunique rouge : la GTI qui fait tout parfaitement bien, à commencer par tenir en respect des malotrus, mais pour laquelle on peine à s'émouvoir et qui fait hélas payer trop chèrement son équipement et sa finition soignée. Veste fluo verte : la ST est moins onéreuse mais aussi plus vieillotte et alambiquée dans sa présentation et souffre d'une suspension moins conciliante. Mais pour ce qui est des sensations, c'est elle qui en donne le plus. Elle remporte donc ce duel, d'une courte tête. ●

Nous tenons à adresser nos plus vifs remerciements aux responsables de l'aérodrome de Melun-Villaroche qui ont permis la réalisation de ce reportage.



L'avis de Sylvain Vétaux

Elle est moins chère, plus volubile mais aussi moins polyvalente au quotidien. Toutefois, malgré ses performances décevantes, c'est bien la Focus ST qui a notre faveur. La Golf ne démerite pas et livre une copie quasi parfaite. Peut-être un peu trop d'ailleurs...



SUPERTEST Mercedes-AMG GT 63 S E Performance 4Matic+

3615 QUI N'EN VEUT ?

Vous souvenez-vous de ce drôlissime pastiche des Deschiens, au siècle dernier, parodiant une émission de télé-achat ? Si c'est le cas, vous verrez le lien entre le titre et la supertestée du jour.

A quoi sert en effet une énormissime berline hybride de 843 ch aux allures de reprise de justice ? Probablement pas à faire du circuit. Et pourquoi pas ?

Par Sylvain Vétaux Photos Florian Grout

L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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

"Elle a du caractère, même si je regrette la sonorité trop feutrée. Et son comportement est juste extraordinaire compte tenu du gabarit."

Christophe Tinseau

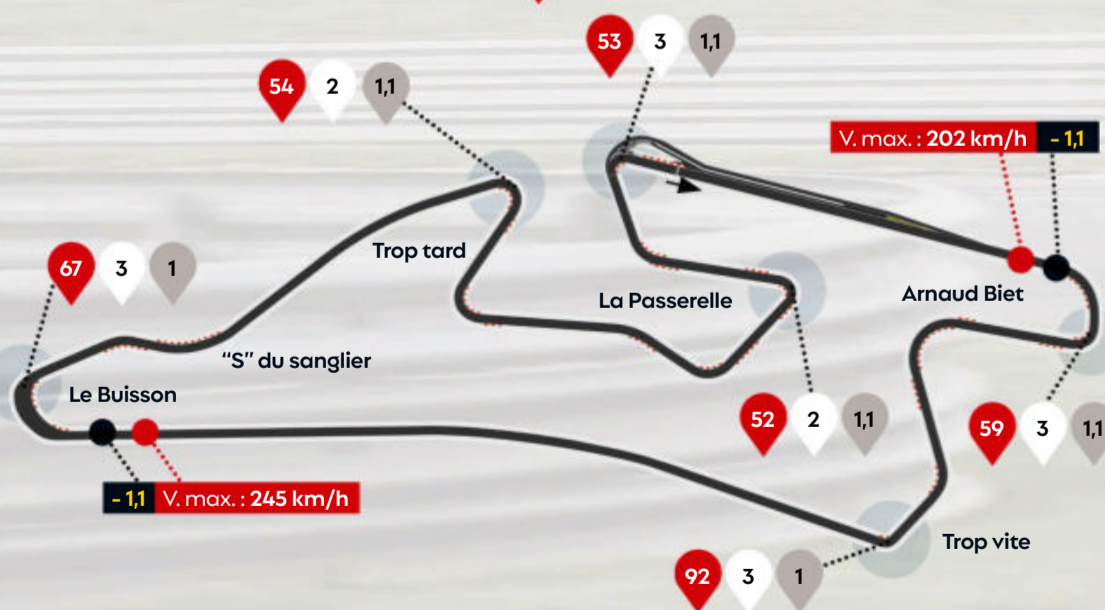


Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 15 virages ■ Largeur de piste : environ 11 m
- Conditions de piste : 18 °C, beau temps, piste sèche
- Pneus : Michelin Sport 4 S (rodés)

C 'est typé propulsion, mais l'auto m'a surpris par son train avant. En général, les berlines de cette taille-là, elles ne tournent pas. Mais là, franchement, j'ai été bluffé, et l'avant est exceptionnel ! J'avais une légère appréhension sur les freins, surtout après ce que tu m'avais dit, mais ils ont tenu le coup sur tous mes tours, que ce soit chrono ou pour les actions." Bizarrement, ils auront été en effet plus fiables que la mécanique. "La pédale de frein est molle et réclame un dosage assez peu naturel, mais pour ce qui est de l'endurance, il n'y a rien à reprocher." Christophe ne raffolant pas des transmissions intégrales, nous supposons que son meilleur tour a été réalisé en mode propulsion. "Tu veux rire ? Il y a un tel couple en deux roues motrices que je n'aurais jamais pu faire un temps aussi bon. Et comme le 4Matic+ est vraiment typé propu, il y a déjà de quoi s'occuper au volant." Notre ami n'a-t-il pas eu à endiguer le renvoi de couple sur le train avant, facteur de trajectoires plus arrondies ? "Pas du tout. Si tu conduis propre, sans vouloir amuser la galerie,

la transmission sur le train avant est bien faite, et la voiture se comporte de manière agile et précise. J'en suis le premier étonné." Et si les photographes veulent davantage de fumée ? "Je n'ai pas souvenir d'avoir eu une voiture de série avec ce côté on/off à la remise des gaz. Elle est lourde, longue, et quand elle part, c'est brutal et elle t'emmène loin. Dès que tu reprends l'accélérateur, tu te prends un patinage monstre !" Conseil donc aux amateurs de glisse : privilégiez les grands parkings plutôt que les épingles du Turini. La boîte de vitesses n'a cependant pas enthousiasmé le pilote. "A la montée, ça va à peu près, mais au rétrogradage, je trouve ça lent. En revanche, j'étais en 3^e dans presque tous les virages. Pas besoin de tomber la deux : la voiture tourne naturellement bien, et il y a tellement de couple qu'être sur le rapport supérieur calme le train arrière." Christophe n'est donc pas déçu que nous lui ayons fourni cette drôle de machine. "Pas le moins du monde ! Elle a du caractère, même si je regrette la sonorité trop feutrée. Et son comportement est juste extraordinaire compte tenu du gabarit."



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

SUPERTEST Mercedes-AMG GT 63 S
E Performance 4Matic+



ardi matin, chez DM Performance. Julien, responsable du banc de puissance, voit arriver l'immense AMG (5,05 m) d'un œil noir. « Je viens de voir le dossier de presse : ils annoncent presque 150 mkg en cumulé. Je ne suis pas sûr que le banc les encaisse. On ne va pas prendre le risque, hein ? » Aïe, il commence mal, ce supertest. Et ce n'est que le début. En raison des multiples radars dont elle dispose, il faut trouver

le menu caché qui permet de tout déconnecter, sans quoi la GT 63 S E Performance risque d'opérer un freinage d'urgence une fois sanglée sur les rouleaux. Nous faisons hélas chou blanc, et comme je sens Julien presque soulagé de ne pas avoir pu mesurer le supertanker, direction Mortefontaine. L'hybridation est comme on les aime : elle ajoute ce punch immédiat, et sa batterie (89 kg de lest), logée au-dessus de l'essieu arrière, se recharge rapidement en utilisation quotidienne. D'une capacité de 6,1 kWh, elle délivre une puissance nominale de 70 kW, avec un pic de 150 kW pendant dix secondes.

Bon chrono, gommages médiocres

Petit détour par la balance, dont les plateaux frémissent à l'approche des roues de 21pouces de notre modèle (20 pouces de série). Je vérifie qu'un sanglier ne soit pas caché sous la voiture, mais non : 2 375 kg ! No comment... Le premier launch control est d'autant plus choquant. Le paquebot n'accélère pas : il téléporte. Trois petites secondes pour attraper les 100 km/h, 9"8 pour doubler la mise. Juste pour recentrer le débat : la GT 63 S E Performance pulvérise le 0 à 100 km/h aussi rapidement qu'une 600 LT, et pour franchir les 200 km/h, une McLaren F1 ne va pas plus vite. Bref, dans la catégorie des énormes transporteurs de troupes avec plein de chevaux dedans, il n'y a pas plus vélocé. Aller vite en ligne droite, ce n'est pas compliqué. Aller vite sur la piste, ça réclame autre chose qu'un pétard à mèche courte sous le capot et une pile électrique à l'arrière. Cap sur la Vienne.

L'AMG est éligible aux Michelin Sport Cup 2, mais, alors que Mercedes France est évidemment au courant que nous allons avec son auto sur circuit, elle n'a pas jugé pertinent de l'équiper des semi-slicks.

Christophe Tinseau devra se contenter de Sport 4 S, rodés à point, tout comme les plaquettes de frein. Le toucher de la pédale de gauche est déplaisant : peu d'attaque, un mordant qu'il faut chercher loin et



TEMPS DE RÉFÉRENCE

Classement de Sport Auto

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

	1'32"24	Saleen GT1 (Larbre Competition)
1 ^e	1'39"30	Chevrolet Corvette Z06 *
2 ^e	1'42"80	Porsche 911 GT3 * (Type 992)
3 ^e	1'43"28	BMW M4 CSL *
4 ^e	1'44"65	Porsche Cayman GT4 RS
5 ^e	1'46"70	Porsche 911 GTS (Type 992)
6 ^e	1'47"68	Mercedes-AMG GT 63 S E Performance
7 ^e	1'48"34	BMW M4 Competition
8 ^e	1'49"16	Alpine A110 S
9 ^e	1'49"54	Aston Martin Vantage F1 Edition
10 ^e	1'50"48	Audi R8 Performance RWD
11 ^e	1'51"55	Audi RS 3
12 ^e	1'52"97	Cupra Leon VZ 300
13 ^e	1'53"53	Ford Mustang Mach 1
14 ^e	1'53"60	Mercedes-AMG CLA 45 S Shooting Brake
15 ^e	1'55"05	Volkswagen Golf GTI Clubsport
16 ^e	1'55"70	BMW M240i
17 ^e	1'55"81	Toyota GR Yaris
18 ^e	1'57"80	Hyundai i20 N
19 ^e	2'00"40	Toyota GR86
20 ^e	2'01"19	Ford Fiesta ST

* Mesures réalisées avec des Michelin Sport Cup 2 R.

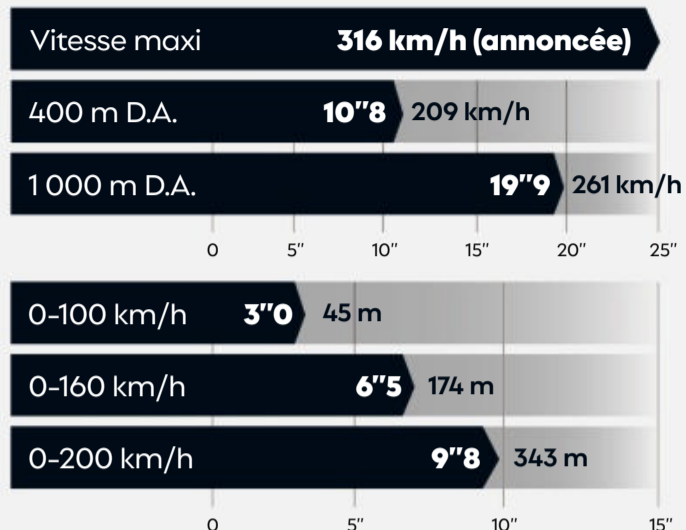
En fonction du rapport de la transmission, c'est jusqu'à 150 mkg que doivent encaisser les Michelin Pilot Sport 4 S. Alors forcément, à la reprise de l'accélérateur dans les virages serrés, Christophe se laisse parfois submerger par la déferlante. Les photographes adorent, les pneus, moins...



NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Mortefontaine (Ceram)

EN PISTE



REPRISES

100 à 140 km/h en Drive **2"2 (76 m)**

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h **NC**

CONSOMMATIONS

En conduite sportive **18,2 l/100 km**

En conduite extrême **26,1 l/100 km**

Autonomie sportive **370 km**

Autonomie extrême **250 km**

WLTP (mixte) **7,9 l/100 km**

VITESSE MAXI

1 Avec 843 ch, les 316 km/h promis par Mercedes semblent presque trop frileux. Nous n'avons pas pu vérifier cette valeur, mais on constate, au-delà de 250 km/h, une baisse sensible du punch. A allure de TGV, la qualité de la suspension frise le sans-faute, sans talonnements sur les compressions et avec une retenue maîtrisée.

ACCÉLÉRATIONS

2 Notre radar enregistre un petit dixième de plus que celui d'AMG pour franchir les 100 km/h, mais avouez que lorsqu'on pèse près de 2,5 t avec son conducteur, 3"0 est un chrono qui mérite toutes les louanges. Pour l'exemple, la GT 63 S E Performance est sous les 20" aux 1 000 m D.A. : c'est la seule berline de notre base de données à réussir cet exploit !

FREINAGES

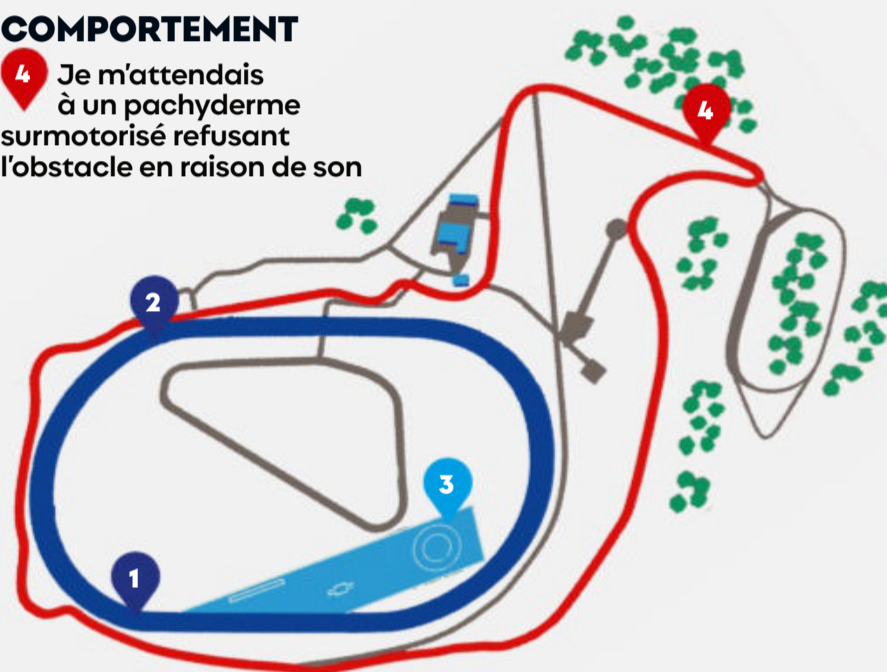
3 Le feeling à la pédale n'incite guère à la confiance, surtout lorsqu'on se souvient de la masse à stopper. Faute d'aire plane sèche lors de notre venue, impossible d'avoir des distances d'arrêt, mais sur le circuit du Val de Vienne, Christophe Tinseau, pourtant freineur tardif, n'a jamais rencontré de souci, que ce soit dans l'intensité de la décélération ou quant à une éventuelle allonge de la course de la pédale.

COMPORTEMENT

4 Je m'attendais à un pachyderme surmotorisé refusant l'obstacle en raison de son

poids et n'arrivant pas à endiguer son couple de chalutier, et je me suis retrouvé au volant d'une berline qui vire à plat, ne lâche pas la corde, motrice avec maestria et me décolle la pulpe de la boîte crânienne à chaque remise des gaz. Ajoutez à ça un équilibre étonnant et une suspension qui accepte aussi bien les longs périples sur petite route, et vous comprendrez pourquoi la GT 63 S E Performance nous a laissés comme deux ronds de flan...

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



Ce taxi-là, mieux vaut ne pas chercher à faire la course avec ! L'immense familiale a des capacités de relance qui défient l'entendement, et seules des supersportives pourront lui tenir tête. Alors avis aux propriétaires de Ferrari, Lamborghini ou encore Aston Martin : vérifiez que le logo sur la malle arrière de l'AMG ne soit pas rouge, sous peine d'être vexé.



SUPERTEST Mercedes-AMG GT 63 S E Performance 4Matic+

l'impression d'écraser une éponge imbibée (doser le dégressif n'est pas simple). Malgré cette sensation désagréable, Christophe ne connaîtra aucun souci de décélération. Il améliorera même, chose rare, son chrono lors d'une seconde tentative. « Tu m'avais fait peur à me dire que ça freinait mal. J'ai pu décaler ma prise de freins de quelques mètres et aller plus vite. »

Comme par hasard, c'est ma faute...

Il fait 18 °C, il y a tout juste une brise, et notre pilote s'élanche. Depuis les stands, le souffle des deux turbos est audible dans la ligne droite opposée. Les crissements de pneus dans les virages qui suivent aussi. Pas bon signe pour le chrono. Le météore noir mat franchit la ligne : 1'48"50.

Ça le place juste derrière une M4 Competition, beaucoup moins puissante mais également bien plus svelte. « J'ai trop de pression dans les pneus », regrette Christophe au talkie. Pit-stop, passage chez le pneumologue, qui rectifie, au carré, les valeurs préconisées par notre ami (à savoir 2,4 bar au lieu des 3,5 affichés par l'ordinateur de bord), et c'est reparti pour les tours de manège. Taïaut ! Dès la sortie du double droit Arnaud Buet, l'AMG crie son agonie, au point qu'on se demande si elle n'a pas terminé sa course dans le bas-côté. Que nenni : 1'47"68, soit une amélioration de huit dixièmes.

La plantureuse familiale n'est qu'à une seconde d'une 992 GTS, aux gènes de pistarde éprouvés. Nous vous le disions : aller vite en ligne droite ne réclame que de la puissance, ce qui ne fait pas défaut à l'AMG, mais s'en sortir avec les honneurs sur la piste suppose que tout le reste suive. Revue de détail, à commencer par cette motorisation ahurissante. S'il y a une doléance qu'on peut lui adresser, c'est de ne pas flatter les esgourdes à la hauteur de ses prestations. Si le V8 biturbo grommelle comme on s'y attend, ses montées en régime sont orchestrées par une sonorité rauque agréable mais pas poignante. A l'inverse des relances. L'affichage, personnalisable jusqu'à l'indigestion, nous montre que le couple maximal est quasi instantané, et ça se ressent. N'en rajoutons pas : nous avons déjà éprouvé une oppression de la cage thoracique plus importante dans une Chiron ou une 765 LT, mais qu'une auto si pachydermique arrive à nous retourner ainsi l'estomac, c'est nouveau.

Quid de la batterie en usage extrême ? Elle se vide intégralement au bout de deux tours. Ça peut paraître mauvais dans l'absolu, mais comme ●●●

BANC DE PUISSANCE


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



L'incertitude quant à la capacité du banc à encaisser le couple de l'AMG et l'impossibilité de totalement déconnecter les aides à la conduite nous ont hélas contraints à avorter notre séance de mesures sur les rouleaux.



SI LE V8 GROMMELLE COMME ON S'Y ATTEND, SES MONTÉES EN RÉGIME SONT ORCHESTRÉES PAR UNE SONORITÉ RAUQUE AGRÉABLE MAIS PAS POIGNANTE.



**CE PAQUEBOT EST-IL
FAIT POUR LE CIRCUIT ?
CONTRE TOUTE ATTENTE,
OUI, MAIS À CONDITION
DE RESPECTER
SCRUPULEUSEMENT
LE PROGRAMME.**

SUPERTEST Mercedes-AMG GT 63 S E Performance 4Matic+

Mercedes revendique 12 km d'autonomie, rien d'étonnant. Surtout, il suffit de deux autres tours à un rythme juste sportif pour presque refaire le plein d'électrons et remettre une pièce dans la machine. Ce système d'auto-recharge est beaucoup plus efficace que le branchement sur une borne où le chargeur de l'AMG ne tolère que 3,7 kW, ce qui signifie au minimum une heure pour un « plein » à 80 % ! Le système est efficace et chauffe peu, mais comme notre métier, c'est l'information, nous nous devons de vous dire que nous avons rencontré quelques problèmes. A l'issue d'une séance de photos, la GT 63 S E Performance a refusé de démarrer. Enfin si, mais uniquement le moteur électrique de 204 ch. Dès qu'on a cherché à réveiller le V8, il a hoqueté avant de caler. Pas de fuites, une température des fluides normale : impossible de savoir d'où vient la panne. Pendant deux heures, l'AMG nous a fait faux bond avant de redémarrer, pour une raison inconnue, juste après le déjeuner. Mais le bonheur a été de courte durée : vers 15 heures, rebelote et cette fois dix de der. L'allemande terminera ce supertest sur un plateau...

Ça tourne !

Avant ce triste épilogue, nous avons pu tirer quelques enseignements. Lorsque l'ESP est déconnecté, ne comptez pas que sur la transmission intégrale pour vous sortir d'un mauvais pas. La déferlante sur l'essieu arrière déstabilise violemment ce dernier à la remise des gaz, et il faut être réactif avec le volant, sans trop en donner non plus sous peine de reprise de grip frontal préjudiciable. Il est aussi possible de museler le 4Matic+ et de transformer la limousine en pure propulsion. Vous devinez sans peine le résultat. « *A ne pas mettre entre toutes les mains* », résume Christophe Tinseau. La boîte de vitesses 9G Speedshift MCT AMG préfère que le conducteur lui réclame le pignon supérieur plutôt qu'il rétrograde, avec une latence assez sensible dans ce cas, surtout sur piste. La Mercedes-AMG GT 63 S E Performance 4Matic+ (il me fallait le placer en entier au moins une fois) est une usine à gaz à la richesse technologique presque infinie. Que ceux qui voudraient en savoir plus sur ses roues arrière directrices, sa suspension pneumatique multichambre, son autobloquant piloté et tous ses modes de conduite aient la gentillesse de refeuilleter les papiers de Jacques Warnery et d'Yves Maroselli (voir SA n^{os} 724 et 729). La question à laquelle nous devons répondre aujourd'hui est la suivante : ce paquebot est-il fait pour le circuit ? Contre toute attente, oui, mais

à condition de respecter scrupuleusement le programme. Sur une session de cinq tours, les deux premiers s'opèrent tambour battant, sans retenue. Le mordant du train avant est inversement proportionnel à celui des freins. L'assistance de la direction ne fait pas suffisamment remonter d'informations, mais la faible démultiplication et le grip frontal nous ont bluffés. Pas de sous-virage, même en cas d'inscription trop rapide, et un guidage rigoureux quel que soit l'appui. Comme toutes les roues sont motrices et directrices, les portions serrées du Vigeant n'effraient pas l'allemande. Les deux tours suivants se font à allure plus tranquille, histoire de refroidir les disques en carbone-céramique et de calmer la fièvre dans les pneus. Pour la dernière rotation, et avant d'aller s'éponger le front dans les stands, c'est de nouveau gaz en grand. Le roulis est si bien maîtrisé qu'on a l'impression de mener une auto moins lourde d'une grosse demi-tonne. J'en reste coi, quoique ça me coûte. Le dynamisme et l'agilité, deux termes qui n'ont en principe rien à faire dans une phrase où on évoque une auto de près de 2 400 kg, forcent l'admiration et m'imposent de revoir mon jugement. Qui n'en veut de ce missile, aussi à l'aise dans la longue portée que pour dévier de sa trajectoire promptement ? Moi, assurément. A condition qu'il démarre... ●



L'avis de Sylvain Vétaux

Ce devait être un lot de consolation pour profiter d'une disponibilité du Vigeant. Finalement, l'AMG en a séduit plus d'un, dont moi. Elle est beaucoup trop lourde, mais son obésité se fait à peine sentir. Et puis sous ses airs de B.C.B.G. dévergondée se cache une vraie caractéristique, dont les accélérations tiennent en respect des ultra-sportives. Pourquoi ne pas lui accorder la note maximale alors ? Car naïvement, j'attendais d'une auto facturée plus de 220 000 € un peu plus que 15 tours de piste avant de tomber en rade...



TECHNIQUE

Moteur : **V8 biturbo, 32 S + moteur électrique** Position : **AV, longitudinale (AR pour l'électrique)** Cylindrée : **3 982 cm³**
Alésage x course : **83 x 92 mm** Rapport volumétrique : **8,6** Régime maxi : **7 000 tr/mn** Puissance maxi thermique : **639 ch à 5 500 tr/mn**
Puissance au litre : **160 ch/l** Couple maxi thermique : **91,7 mkg à 2 500 tr/mn** Couple au litre : **23,4 mkg/l** Puissance maxi électrique : **204 ch**
Couple maxi électrique : **32,6 mkg** Puissance cumulée : **843 ch** Couple cumulé : **103 à 149,8 mkg en fonction du rapport**
Capacité de batterie : 6,1 kWh Chargeur embarqué : 3,7 kW Temps de recharge : NC
Transmission : **intégrale débrayable, 9 rapports auto sans convertisseur de couple** Autobloquant : **de série piloté** Antipatinage : **de série, déconnectable**
SCx/Cx : **0,77/0,32** Suspensions AV/AR : **pseudo-McPherson, amortisseurs avec ressorts pneumatiques pilotés, barre antiroulis/essieu multibras, amortisseurs avec ressorts pneumatiques pilotés, barre antiroulis** Direction : **crémaillère, assistance électrique variable**
Freins AV/AR : **disques carbone-céramique ventilés et percés (420 mm), étriers 6 pistons/disques carbone-céramique ventilés et percés (380 mm), étriers monopiston flottant** Poids constructeur/contrôlé : **2 305/2 374 kg** Répartition AV/AR : **49/51 %**
Rapport poids/puissance : **2,8 kg/ch** L - I - h : **5 054 - 1 953 - 1 450 mm** Empattement : **2 951 mm** Voies AV/AR : **1 669/1 664 mm** Réservoir : **72 l**
Pneumatiques AV & AR : **265/40 & 295/35 ZR 20 (275/35 & 315/30 ZR 21 sur modèle d'essai)**
Prix de base : **220 550 €** Options/malus : **13 850/20 073 €** Prix du modèle essayé : **254 473 €** (malus compris)



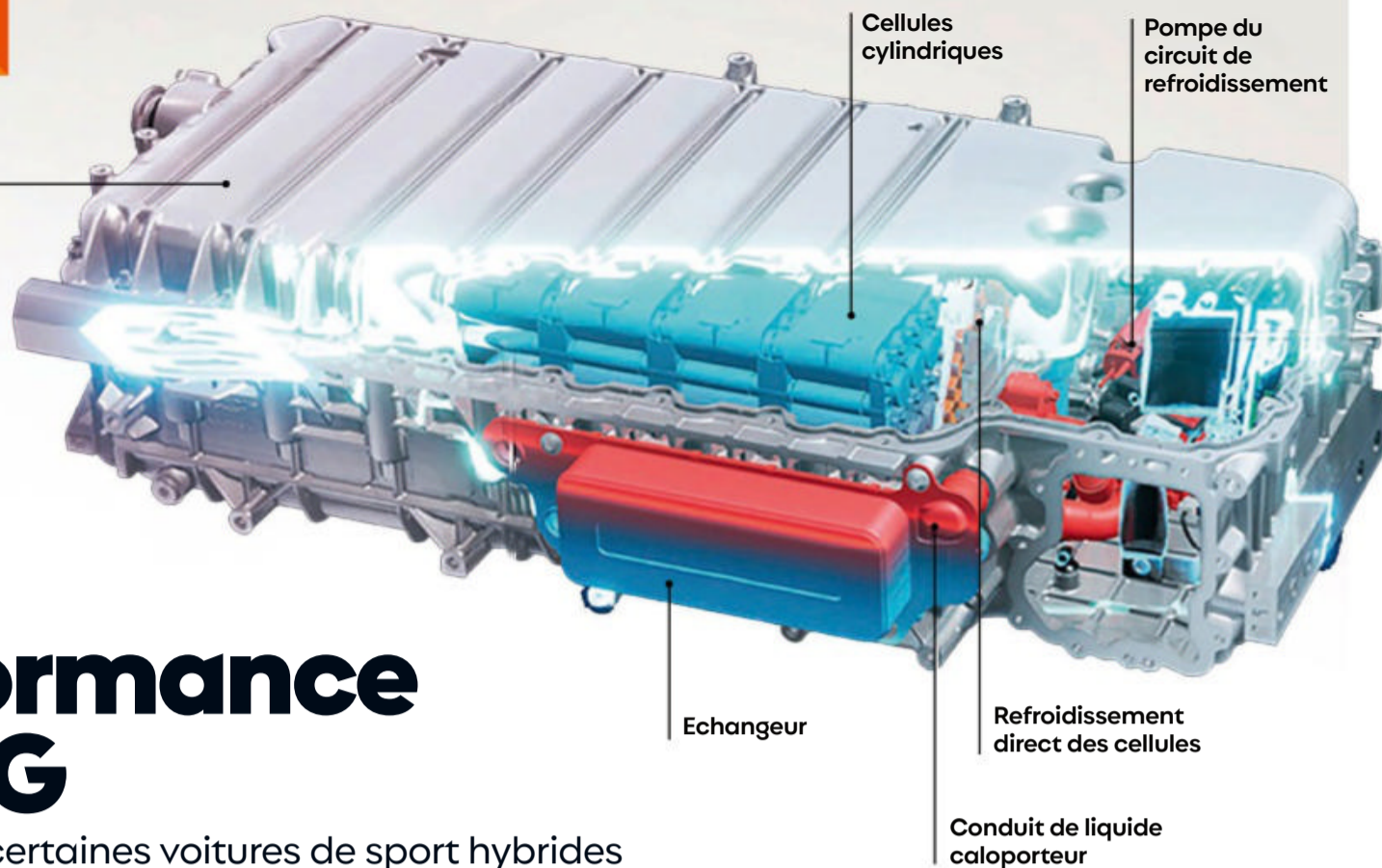
Par Yves Maroselli

Carter en aluminium léger et résistant

**Mercedes-AMG
GT 63 S E Performance**

La batterie haute performance de chez AMG

Pour augmenter leur puissance, certaines voitures de sport hybrides refroidissent les cellules de leur batterie par immersion. **Explications.**



À QUOI ÇA SERT ?

Choisies pour leur haute densité en énergie, les batteries lithium-ion de type NMC (nickel-manganèse-cobalt) ont une température de fonctionnement optimale comprise entre 15 et 35 °C.

En dessous, leur puissance chute, tandis qu'au-dessus, c'est leur durée de vie qui est réduite, potentiellement radicalement puisque des risques d'incendie apparaissent à partir de 70 °C. Or les forts courants produits ou reçus par les cellules de ces batteries et les réactions électrochimiques qui les accompagnent génèrent de la chaleur. Pire, cette quantité de chaleur augmente avec la puissance développée, qu'elle soit négative (en cas de recharge rapide ou de freinage régénératif appuyé) ou positive (en cas de forte accélération). D'où la nécessité d'utiliser un système de refroidissement d'autant plus performant que le niveau de sollicitation de la batterie

est élevé. Ce dernier est généralement présenté en exprimant la puissance en multiple de la capacité de batterie (C). Ainsi, alors que ce ratio dépasse rarement 4 ou 5 C pour une voiture électrique même performante, il peut se montrer nettement plus élevé pour une voiture de sport hybride. Il atteint par exemple 16 C pour la récente Ferrari 296 GTB dont la batterie de 74,5 kWh alimente un moteur électrique de 122 kW (166 ch), voire 24 C pour la Mercedes AMG GT 63 S E Performance, dont la batterie d'une capacité de seulement 6,1 kWh parvient à développer 150 kW (204 ch).



COMMENT ÇA MARCHE ?

Les batteries des voitures électriques et de la plupart des voitures hybrides se contentent d'un système de refroidissement liquide dit « indirect ». Cette appellation indique que le liquide

caloporteur refroidi par un radiateur ou un échangeur avec le circuit de climatisation n'entre pas directement en contact avec les cellules de la batterie, mais plutôt avec une plaque dans laquelle les cellules sont fixées. Ce système permet d'utiliser un fluide à haute capacité calorifique comme de l'eau additionnée de glycol, mais présente le désavantage de ne refroidir qu'une partie des cellules. Pour aller plus loin et parvenir à un refroidissement plus homogène et efficace, il est aussi possible de s'inspirer de la course avec un refroidissement direct consistant à immerger complètement les cellules dans le fluide caloporteur. C'est l'option qu'ont retenue les concepteurs du système E Performance de la Mercedes-AMG. Comme en Formule E, le fluide caloporteur est ici de type diélectrique, c'est-à-dire non conducteur afin d'éviter tout risque de court-circuit intempestif.



VONT-ILS TROP LOIN ?

Avant Mercedes-AMG, McLaren avait déjà utilisé un système de refroidissement par cellules immergées pour la batterie de la Speedtail, capable de développer une puissance de 313 ch (230 kW) pour une capacité de 1,65 kWh, soit un ratio de 140 C. Et la marge de progression apparaît encore importante dans ce domaine sachant que les batteries employées en Formule 1 peuvent dépasser 200 C. ●



NOTRE AVIS

Outre une augmentation de leur puissance, l'amélioration du refroidissement de leurs batteries va aussi permettre d'alléger les futures voitures de sport hybrides, ce qui aura pour effet de réduire le handicap de poids.



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-Ile 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.



A bord de la Mégane R.S. Ultime, le moindre virage prend des allures de récréation ou de grand huit si son pilote décide de hausser le ton. Les roues arrière directrices offrent une incroyable agilité dans les passages sinueux et les pneumatiques semi-slicks apportent un excellent grip sur le sec.



ESSAI Renault Mégane R.S. Ultime

TOURNÉE D'ADIEUX

Ajouter quelques options à une Mégane R.S. Trophy ne change pas grand-chose. Même si elle est limitée à 1 976 exemplaires. **Sauf que cette version Ultime marque la fin de cette compacte mythique et de la griffe Renault Sport. Une page se tourne.**

Par Jacques Warnery Photos Yann Lefebvre





A l'exception d'une plaque numérotée signée par Laurent Hurgon, l'habitacle de cette version Ultimate est strictement inchangé par rapport à celui d'une Mégane R.S. classique. Le grand écran central permet d'accéder aux divers menus de conduite.



CE TYPAGE CIRCUIT
FAIT MERVEILLE
SUR UN BILLARD.
**PLUS LA ROUTE
TOURNE ET PLUS
LA MÉGANE R.S.
FAIT ÉTALAGE
DE SES TALENTS.**



es strappings sur le toit, le capot, le bouclier arrière, les portes et les ailes ou encore le losange de calandre légèrement redessiné pour intégrer le nouveau graphisme Renault ne changent rien. La petite plaque numérotée et signée par le pilote d'essai Laurent Hurgon non plus, même si elle nous rappelle que notre exemplaire est le neuvième sur les 1 976 qui seront produits. 1 976 en clin d'œil à l'année de création de

l'entité Renault Sport disparue en mai 2021 et dont la Mégane R.S. Ultime est le tout dernier modèle. Cette prestigieuse lignée apparue en 2004 est vite devenue l'une des références, pour ne pas dire la référence chez les compactes sportives traction. C'est même elle qui le 23 juin 2008, lançait cette fameuse chasse au chrono sur le Nürburgring, avec la radicale R26R.

Repartir au volant de notre poussin jaune implique d'ajouter entre 14 871 et 16 149 € à une facture déjà salée. En ajoutant les jantes Fuji 19 pouces allégées, les pneumatiques semi-slicks Bridgestone S007 et la déco précitée, l'Ultime en profite pour faire passer la note de 49 650 € à 53 450 € par rapport à une Trophy classique. La ficelle est grosse, mais vu que ce sera la dernière, Renault aurait tort de s'en priver. Sûre des talents de sa progéniture, la firme au losange n'a pas jugé utile de retoucher quoi que ce soit d'autre pour livrer un dernier baroud d'honneur. C'est peut-être regrettable, mais les bonnes

options dont cette version Trophy est dotée en font la plus affûtée des Mégane 4 R.S. si on laisse de côté la radicale et éphémère Trophy R. S'installer dans ses baquets moins rembourrés qu'un ascète annonce du vrai sport. La suspension raide comme la justice et sa faculté à lire le revêtement dans vos vertèbres à basse vitesse aussi. Ceux qui connaissent la compacte au losange savent que le châssis Cup monté d'office sur les Trophy et donc sur l'Ultime n'est pas un tendre. Il s'offre comme toujours un ensemble ressorts, amortisseurs et barres anti-roulis raidis de respectivement 30 %, 25 % et 10 % par rapport à celui d'une Mégane R.S. classique sortie depuis du catalogue. Les saignées peuvent alors engendrer quelques réactions sèches et les routes bosselées abordées à rythme soutenu demandent de la poigne derrière le volant. Surtout qu'en l'absence de système piloté, aucun mode confort ne vient au secours de cet amortissement passif.

Un défaut qu'il compense par sa capacité à encaisser les pires traitements et par son incroyable maîtrise des mouvements parasites. Ce typage circuit fait merveille sur un billard. Plus la route tourne et plus notre Mégane R.S. fait étalage de ses talents. Surtout dans les virages lents dans lesquels elle s'inscrit avec une remarquable aisance. La poupe se place d'un simple coup de volant et devient délicieusement joueuse si son pilote décide d'en rajouter avec un lever de pied de l'accélérateur ou en rentrant sur les freins. Outre son train avant particulièrement mordant, le secret de cette agilité supérieure à celle de ses rivales tient comme toujours dans ses





Les freins bimatière permettent de gagner 1,8 kg par roue, et les jantes Fuji allégées participent à la performance générale. Les sièges baquets empruntés à la Trophy offrent un bon maintien mais sont particulièrement fermes au quotidien.



TECHNIQUE

Moteur : **4 cylindres en ligne**
Cylindrée : **1798 cm³**
Puissance maxi : **300 ch à 6 000 tr/mn**
Couple maxi : **42,8 mkg à 3 200 tr/mn**
Transmission : **roues AV, 6 rapports à double embrayage**
Antipatinage/autobloquant : **de série (mécanique)/de série (déconnectable + contrôle de trajectoire)**
Poids annoncé : **1 426 kg**
Rapport poids/puissance : **4,75 kg/ch**
L - l - h : **4 364 - 1 875 - 1 441 mm** Empattement : **2 672 mm**
Réservoir : **50 l** Pneus : **245/35 ZR 19**
Prix de base : **53 450 €**
Prix du malus : **14 881 €**
Prix du modèle essayé : **68 331 €** (pas d'options, malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **255 km/h** 0 à 100 km/h : **5"7**



CONTRAIREMENT À SA RIVALE HONDA CIVIC TYPE R, LA MÉGANE PRIVE SON CONDUCTEUR DU PLAISIR OFFERT PAR LE MANIEMENT D'UNE BONNE BOÎTE MANUELLE.



roues arrière directrices qui tournent dans le sens contraire des roues avant jusqu'à 60 km/h, voire jusqu'à 100 km/h sur le mode de conduite Race. Au-delà de cette vitesse, elles pivotent alors dans l'autre sens, afin de favoriser la stabilité dans les passages rapides.

Tournez, manège

Ce système baptisé « 4Control » participe à l'efficacité et au caractère ludique de cette Mégane R.S. Ultime. Ses pneumatiques semi-slicks qui lui permettent de s'accrocher au bitume sec comme une teigne aussi. A condition qu'ils soient suffisamment chauds pour jouer les pots de colle. Après être entré en virage en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire, notre poussin jaune en ressort tout aussi vite. Le différentiel à glissement limité de type Torsen associé au grip des Bridgestone S007 et au train avant à pivot indépendant contribue à une impressionnante motricité pour une traction de 300 ch. L'effet autobloquant du différentiel en question, qui autorise le nez à mordre la corde à la remise des gaz n'est sans doute pas assez marqué, mais le train avant costaud ne rend pas les armes et n'élargit pas la trajectoire. A moins bien sûr d'en faire des tonnes.

Il ne lui manque qu'un ressenti de conduite un peu plus naturel dans sa direction et dans son système 4Control pour égaler celui de la toute dernière Honda Civic Type R, dont le châssis imperturbable préfère les grandes courbes. Contrairement à sa rivale nipponne, notre petite française prive aussi son pilote du plaisir offert par le maniement d'une bonne boîte manuelle. Elle impose depuis quelque temps une boîte à double embrayage EDC à six rapports qui permet de conserver les deux mains sur le volant. Un peu hésitante dans son mode de conduite Normal, elle devient plus agitée en Sport et plus inspirée

au moment de jouer des palettes en mode Manuel. L'expérience est probablement moins gratifiante mais guère frustrante étant donné la vitesse à laquelle les virages arrivent. Le 1.8 turbo de 300 ch rend peut-être 29 ch au 2.0 Honda, mais il n'est pas spécialement du genre timide. Son petit coup de mou en dessous de 2 500 tr/mn est largement compensé par son tonus à mi-régime et son caractère volontaire à l'approche de la zone rouge pour un moteur suralimenté. Encore faut-il se mettre sur le mode Race pour profiter des 7 000 tr/mn autorisés et d'une sonorité parfaitement évocatrice sur les 500 derniers tr/mn. Vu que les freins répondent toujours présents malgré un feeling spongieux, difficile donc de résister au plaisir d'essorer la mécanique avant le prochain virage ! ●



L'avis de Jacques Warnery

Son ressenti et la capacité de son train avant à encaisser les appuis sont peut-être en deçà d'une Honda Civic Type R, mais son agilité rend toujours aussi admiratif. Cette version Ultime qui s'apparente à une Trophy dotée des options sportives, de stickers et d'une plaque facturés au prix fort ne change guère la donne. Mais la fin de la Mégane R.S. laisse un petit pincement au cœur.





FONDATION



DU
PATRIMOINE

Tous mobilisés pour le patrimoine !

Organisme à but non lucratif, reconnu d'utilité publique, la Fondation du patrimoine est le **premier acteur de la générosité en faveur du patrimoine**. Sa priorité est la sauvegarde du patrimoine local, non protégé et en péril, dans toute sa diversité : véhicules, locomotives, moulins, théâtres, fabriques, lieux de culte, maisons d'illustre ou milieux naturels.

**Faites
un don**



En ligne : sur notre site sécurisé : fondation-patrimoine.org



Par chèque : à envoyer à : Fondation du patrimoine,
153 bis, avenue Charles de Gaulle - 92200 Neuilly-sur-Seine

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

78 C'EST LA MIENNE...

Porsche 911 GT2 RS Manthey Racing

Cette version de GT2 RS, équipée du kit complet Manthey, revendique la place de deuxième voiture la plus rapide sur la boucle nord du Nürburgring. Il n'en existe que deux exemplaires en France. Jean-Philippe est propriétaire de l'un d'eux. Il nous raconte son expérience.



80

À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos



82

ACHETER UNE OCCASION

Bentley Arnage



86

GUIDE D'ACHAT

Notre sélection de sportives

C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal
Photos Greg



Mécanicien multicarte, Jean-Philippe aime autant restaurer des mobylettes que tutoyer les 300 km/h sur le circuit de Dijon-Prenois à bord de sa rarissime **Porsche 911 GT2 RS Manthey.**



P

Pourquoi j'ai craqué

Je suis mécanicien de formation, j'ai fait mon apprentissage chez Ferrari à Clermont-Ferrand

à la fin des années 80, donc j'apprécie les autos de Maranello. Mais chaque fois que je croisais des Porsche dans les ateliers, même à de très gros kilométrages, j'étais bluffé par leur état de fraîcheur. Par la suite, j'ai commencé à collectionner des voitures. Des populaires françaises, des BMW, chez qui j'étais aussi mécano, et je n'imaginai pas à l'époque pouvoir me payer une Porsche. En 2018, un ami me fait essayer une 991.2 GT3, et j'ai eu le coup de foudre. Je me mets en quête d'un exemplaire à boîte mécanique, modèle avec lequel j'ai goûté à la piste lors de track days. Cette voiture extraordinaire réunit tous les critères des passionnés, c'est une sorte de graal. Une année plus tard, la GT2 RS est arrivée et j'ai encore craqué. Après quelques sorties sur piste, j'ai souhaité optimiser le châssis. A ce moment-là, Manthey-Racing, propriété de Porsche, avait battu le record sur le Nürburgring. C'est pour cela que je les ai contactés.

Le jour où je l'ai vue

Chez Manthey, soit vous choisissez la carte (amortisseurs, jantes, kit aéro), soit vous optez pour le kit complet. Alors bien

sûr, la somme peut paraître considérable (aux alentours des 100 000 €, NDLR), mais le service est absolument irréprochable. Suivant l'utilisation prévue, ils adaptent le châssis à votre convenance. Nous avons configuré la déco par e-mail et leurs conseils sont avisés. La modification ayant eu lieu au milieu de l'hiver, la voiture a fait l'aller-retour dans une remorque fermée. J'étais en liaison directe avec le chauffeur pour être présent à son arrivée. J'étais scotché en la voyant !

Si c'était à refaire

Sans hésitation ! Le comportement de la voiture est transfiguré, et je ne remercie jamais assez l'autre propriétaire français de GT2 RS Manthey (qui roulait beaucoup au Nürburgring) pour ses nombreux conseils. Et pour m'avoir poussé à faire des folies. La 911 est à la fois plus facile, plus confortable, fait mieux travailler les pneus. Le seul point négatif concerne la hauteur. Elle est basse et les ailettes aérodynamiques sur le plancher plat compliquent l'utilisation sur route. Les seules routes que j'emprunte sont celles qui me conduisent vers le circuit. J'utilise principalement la voiture à Dijon et à Magny-Cours. Sur ces tracés rapides, le plaisir est immense. Les temps au tour valent ceux de certaines hypercars, pour la moitié du prix et un coût d'entretien vraiment raisonnable.

Mais aussi et surtout une fiabilité sans faille. Autre détail important : le kit profite de la garantie constructeur, ce qui rassure étant donné le prix des pièces.

Et si je la remplaçais...

C'est bête à dire, mais j'ai réalisé tous mes rêves automobiles (Countach, Bugatti d'avant-guerre) et je suis bien conscient de ma chance ! Je ne pense pas remplacer ma GT2 RS Manthey qui m'apporte totale satisfaction. Mais si une 992 GT2 RS pointe le bout de son nez, et que Porsche veut bien allouer un exemplaire à un vrai passionné, je ne dirai pas non ! (rires.) J'ai eu l'occasion de rouler en 992 GT3 et le nouveau train avant est démentiel. Le châssis est supérieur en tout point et accepte plus de carrossage, améliorant l'efficacité sur piste. ●

NOTRE AVIS

La GT2 RS Manthey reste aujourd'hui la deuxième voiture la plus rapide sur la boucle nord du Nürburgring derrière une certaine Mercedes-AMG One. Cette GT2 RS optimisée prouve la pertinence des kits Manthey-Racing mais démontre également que l'on peut rendre une Porsche de série, aussi performante soit-elle, encore plus redoutable.

Porsche 911 GT2 RS "Manthey-Racing"

Année : 2018
Kilométrage : 21 000 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : flat 6, biturbo, 24 S
Cylindrée : 3 800 cm³
Puissance maxi : 700 ch à 7 000 tr/mn
Couple maxi : 76,5 mkg de 2 500 à 4 500 tr/mn
Transmission : propulsion,
7 rapports, boîte simple embrayage
Poids : 1 545 kg (UE)
V. max. : 340 km/h 0 à 100 km/h : 2"8 *

BUDGET

Prix du neuf à l'époque : 419 000 €
avec pack Weissach + kit Manthey
(hors options et carte grise)
Prix de la voiture actuellement : 510 000 €
Prix le plus bas pour ce modèle : 480 000 €
Coût d'une révision annuelle : 1 600 €
Coût de 4 pneus : 2 500 € (semi-slicks)



"Sur les tracés rapides, le plaisir est immense. Les temps au tour valent ceux de certaines hypercars pour la moitié du prix et un coût d'entretien vraiment raisonnable."

À VOTRE AVIS

Rubrique coordonnée par Jean-Eric Raoul



POUR NOUS CONTACTER...

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

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

Facebook www.facebook.com/sportautomag



renforcer notre surprise et notre admiration pour la prestation globale de l'américaine.



Confort inutile

Fidèle lecteur, je m'étonne toujours en lisant vos essais de modèles « radicalisés » comme l'Alpine A110 R de certaines phrases disant globalement qu'il n'y avait pas grand-chose à retirer de plus en termes de poids sur le modèle d'origine. Pourtant, du poids inutile, j'en vois beaucoup en examinant les photos de l'habitacle ! Sur un modèle destiné principalement à faire des track days, on peut tout à fait vider la caisse tout en restant dans les limites de l'homologation : enlever toutes les moquettes, le ciel de toit avec ses insonorisants, retirer le système audio/GPS, mettre des vitrages en plexi avec juste une trappe coulissante (rappelez-vous les premières F40 !), enlever le pare-soleil passager, mettre juste

une plaque de carbone et une sangle pour ouvrir les portières, etc... Pour la climatisation, personnellement, je l'ai toujours démontée. A part faire de l'endurance, je n'en vois pas l'intérêt : ça pèse un âne mort ! La mettre en option me paraît être une bonne idée pour ceux qui voudraient absolument l'avoir. Rappelez-vous les 911/964 RS N-GT ou les 993 RS Clubsport par exemple ! En voilà des voitures adaptées aux track days (O.K., la 964 était une spéciale d'homologation...). A part la McLaren 620R (et encore), je trouve que les dérivés radicaux de modèles sportifs actuels sont bien trop fournis en équipements de confort inutiles sur piste (et sur route !). Qu'une A110 S ou une 911 GT3 aient quelques équipements de confort, pourquoi pas. Mais les A110 R ou 911 GT3 RS devraient être allégées au maximum pour davantage d'efficacité. Et que l'on ne me parle pas de problèmes liés au multiplexage, cela est tout à fait possible.

Matthieu Huet

La difficulté consiste à savoir où l'on place le curseur entre l'usage routier et l'efficacité sur piste. Réaliser une pure pistarde conduirait en effet aux mesures radicales que vous préconisez. Mais alors, l'usage routier deviendrait une vraie punition, ne serait-ce que pour rallier

Erreur de calcul

Ayant lu avec intérêt l'essai de la Corvette Z06, une question me tourmente (bien qu'il y ait sans doute des interrogations plus cruciales...) Quelle est la différence réelle de temps au tour sur le circuit du Vigeant, par rapport à la Porsche GT3 ? L'article mentionne plusieurs fois 2"5, mais les temps indiqués sont 1'39"30 pour la Corvette et 1'42"80 pour la Porsche, ce qui me semble

correspondre à 3"5 (sauf erreur de calcul de ma part).

Louis-Vincent Perrinel

A la relecture des articles avant publication, nous examinons soigneusement l'orthographe, la grammaire, nous faisons en sorte que tout soit compréhensible... mais nous ne refaisons pas toujours les calculs. Erreur fatale ! Car, en effet, l'écart de temps au tour entre la Corvette Z06 et la 911 GT3 est bien de 3,5 secondes, à la faveur de la première. A ce niveau, c'est un gouffre, qui ne fait que

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.



Aston Martin Valkyrie

Tout a commencé dans le train vers Monaco quand je lisais votre essai de l'Aston Martin Valkyrie, dans le dernier numéro de Sport Auto. Je ne me doutais pas à ce moment-là que, trois heures plus tard, j'allais croiser le monstre ! Du délire !

Eytan Lahmi (@eytan_supercars)

le circuit où s'ébattre le week-end. Ces voitures sont homologuées pour la route, ce qui en fait tout l'intérêt. Si l'on finit par décider de les promener d'un circuit à l'autre sur une remorque, parce qu'elles seraient trop insupportables à utiliser sur route au-delà de quelques kilomètres, à quoi bon s'offrir une GT immatriculée ? Autant viser directement des engins faits pour la piste, bien plus efficaces.



La crise a bon dos

Depuis septembre 2022, la Porsche 911 GT3 RS, déjà pas très bon marché à la base, a subi une augmentation de prix de 19 000 €, passant de 234 977 à 253 454 € sans option ni malus. Comment justifier un tel dérapage ? Surtout que, dans le même temps, Porsche publie des résultats financiers particulièrement réjouissants (pour les actionnaires), avec notamment une marge annoncée à 18 %. Sur ladite GT3 RS, cela représente un bénéfice d'environ 45 000 €, et encore, sans la kyrielle des options indispensables. Certes, ces modèles ne se dévaluent pas et, même, prennent de la valeur à l'instant où ils apparaissent sur le marché de l'occasion. Je ne regrette évidemment pas les funestes années 80, quand Porsche était à la limite de la faillite. Ces bénéfiques copieux leurs permettent de nous concocter des engins

toujours plus savoureux. Mais tout de même, viendra peut-être un moment où les clients seront lassés d'être pris pour des vaches à lait, vous ne croyez pas ?

S. Hiflade

Ce mouvement d'augmentation des prix n'est, hélas, pas le propre de Porsche. Des marques bien plus grand public ont également passé, ces derniers mois, des variations de tarifs assez coquettes, tout en publiant parallèlement des résultats financiers confortables. On peut, dans ce cas, penser que les problèmes de crise ukrainienne, d'augmentation des matières premières ou d'embouteillages logistiques ont bon dos. Un bon test sera de surveiller les mouvements de prix lorsque les choses rentreront plus ou moins dans l'ordre sur le marché mondial de l'énergie et des matières premières. Les tarifs seront-ils revus à la baisse ? On peut prendre les paris dès aujourd'hui...



Totale aberration !

Le terme même de comparatif entre les Alpine A110, Hyundai i20N et Toyota GR Yaris est une totale aberration. De plus, il y a récédive de votre part. On peut comprendre que vous n'avez plus grand-chose à vous mettre sous la dent, hormis des véhicules à 200 000 ou 2 000 000 € ! Par ce biais, Sport Auto perd son âme et son bon sens. Cette dernière qualité



se fait certes de plus en plus rare. Par ailleurs, vous raillez souvent ceux qui vous accusent de favoriser les Porsche. Mais pour ma part, je crains que quelles que soient les qualités et les défauts de l'actuelle Alpine A110, vous n'en usiez jusqu'à l'écoeurement.

Paul Chapuis

Au moins, le propos est clair ! Reprenons les choses dans l'ordre. La confrontation des trois voitures que vous évoquez n'était évidemment pas un comparatif classique, frontal, d'autos directement comparables. Il s'agissait au contraire de mettre en perspective des philosophies radicalement différentes, qu'il s'agisse de style ou de technique,

dans une enveloppe de prix encore raisonnable. En clair, l'idée était de savoir s'il était possible d'avoir autant de plaisir avec ces trois solutions différentes. Par ailleurs, vous nous reprochez de faire quasi systématiquement gagner l'Alpine dans les comparatifs. C'est vrai. Mais nous plaçons non coupables. Le responsable, c'est Alpine, qui a réussi à nous concocter une voiture absolument unique, sans concurrence réelle et qui, en dépit de son âge, continue de nous émerveiller par sa facilité et la vaste gamme des plaisirs qu'elle procure chaque fois que nous en prenons le volant. Ce n'est quand même pas de notre faute si, à Dieppe, ils ont rendu une copie exceptionnelle...



www.facebook.com/sportautomag



Court jus

Avec l'Alpine A290_β, faudra-t-il une recharge tous les cinq tours au Paul Ricard ?...

Richard Colombe



Ferrari Monza SP2

Derrière deux bus de la RATP, boulevard Berthier à Paris... une divine surprise : une Ferrari Monza ! Il y avait malheureusement trop de trafic pour profiter d'une petite accélération.

Dominique Benoit



Aston Martin DB12

Bonjour, j'ai croisé il y a trois semaines ces prototypes des futures Aston Martin, visiblement les remplaçantes de la DB11, sur l'autoroute A7 au niveau de Montélimar.

Tim_spotting

ACHETER UNE OCCASION

Texte & Photos
Thomas Riaud

Bentley Arnage

De 1998 à 2009 A partir de 35 000 €

Sœur jumelle de la Rolls-Royce Silver Seraph, l'Arnage se pose comme une gardienne du temple des Bentley. **Aujourd'hui, elle s'affiche à des prix attractifs, mais gare aux coûts d'entretien !**

Pendant des décennies, Bentley a dû suivre en drapeau la destinée de Rolls-Royce, son propriétaire depuis 1931. L'Arnage, qui succède à la Brooklands, est ainsi une copie conforme de la Rolls-Royce Silver Seraph. Toutes deux sont présentées en 1998, une année charnière qui scelle le divorce entre les deux marques. Rolls-Royce est revendu à BMW et Bentley à Volkswagen. Des accords passés – et du choix fait par l'ancien propriétaire des deux constructeurs, le groupe Vickers – subsiste une singularité dans l'histoire de Bentley : les premières Arnage se voyaient dotées du V8 4.4 BMW, porté à 354 ch grâce à Cosworth – autre entité de Vickers –, la Rolls-Royce Seraph optant pour un V12 5,4 litres également signé BMW. Même si objectivement l'Arnage est bien née, et se comporte honorablement avec le moderne V8 BMW, les irréductibles réclament le retour du V8 maison, le fameux 6.75 d'origine Rolls-Royce. Un bloc né en... 1959 sur la Silver Cloud qui, bien que sans cesse réactualisé, n'est plus aux normes de l'époque.

C'est à grands frais que Volkswagen va le rajeunir, pour le réintroduire en septembre 1999. Ce V8 de 405 ch salué pour son silence de fonctionnement accuse encore près de 300 kg de plus que le bloc BMW, ce qui a obligé les ingénieurs à renforcer le châssis, les suspensions, les freins, et à monter des roues de 18 pouces au lieu de 17. Cette version destinée aux puristes est baptisée Red Label, celle animée par le bloc BMW restant au catalogue sous l'appellation Green Label jusqu'en 2000. En 2002, la voiture bénéficie d'un léger restylage. Le V8 Rolls-Royce reçoit deux turbos (Arnage T, 450 ch). Une Arnage R remplace la Red Label et stagne à 406 ch. Début 2007, le V8 gagne des améliorations sensibles : augmentation de l'alésage à 6,8 litres et des turbos d'origine Mitsubishi se substituent aux turbos Garrett de l'Arnage T, portant la puissance à 506 ch (et 1 000 Nm !), tandis qu'une boîte ZF à 6 rapports remplace l'antédiluvienne boîte GM à 4 rapports. Quant à la R d'entrée de gamme, elle délivre désormais 457 ch. En 2009, l'Arnage est arrêtée au profit de la Mulsanne, développée par Volkswagen.

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE ET STRUCTURE

Le poids de l'Arnage s'explique en partie par le recours à une classique coque autoporteuse en acier. Cela comprend également les ouvrants, ce qui permet au moins de la confier, en dehors de spécialistes, à un bon carrossier indépendant, pour une éventuelle réparation. D'origine, le rendu des peintures et des vernis est irréprochable. Il en va de même des ajustages entre les divers éléments. Un aspect bâclé ou imparfait doit vous alerter : l'exemplaire en question a été victime d'un choc et mal réparé. Sachez que l'Arnage est peu sujette aux problèmes de corrosion, du moins si elle n'a pas séjourné trop longtemps en bord de mer et à la montagne (sel) sans avoir été lavée.

02. TRANSMISSION

Cette propulsion opte pour une boîte automatique d'origine General Motors, comprenant seulement 4 rapports, excepté la version dotée du bloc BMW, qui bénéficie d'une boîte plus moderne à 5 vitesses. La transmission GM nommée « Hydra-Matic » ne doit provoquer aucun effet de patinage, et les vitesses doivent s'enclencher sans à-coups. Réputée fiable, cette boîte peut néanmoins fuir au niveau du carter en cas de longue immobilisation. Elle réclame au minimum une vidange avec un changement de la crépine tous les 100 000 km, ce qui coûte 600 € environ chez un indépendant. Après le restylage, une boîte ZF à 6 rapports, plus réactive, prend le relais. Celle-ci ne présente aucune faiblesse particulière et doit, elle aussi, être vidangée tous les 100 000 km au maximum.

03. IDENTIFICATION

L'Arnage reçoit son numéro de série, qui doit correspondre à celui indiqué sur la carte grise, sur une plaque métallique fixée dans l'embrasure de la portière conducteur.

04. ENTRETIEN

Si l'Arnage est abordable en occasion, son entretien est resté à la hauteur de sa démesure, surtout avec le V8 maison, bien plus lourd. Juste en entretien courant, prévoyez 2 500 € environ pour parcourir 10 000 km... si tout va bien, sans compter le carburant et l'assurance.

05. INTÉRIEUR

Les personnalisations étant déclinées à l'infini, il n'y a pas deux Arnage identiques. Mais il y a des fondamentaux, basés sur de la moquette épaisse, des bois précieux et du cuir pleine fleur. Des matériaux nobles, parfaitement assemblés, qui vieillissent très bien si l'on en prend un minimum soin, ce qui implique de nourrir les cuirs, et d'éviter de laisser séjourner l'auto en plein soleil, nuisible aux vernis. La dotation de série, riche pour l'époque, ne comprend pas toujours le GPS, qui a souvent été rapporté en accessoire de façon plus ou moins discrète. La faiblesse récurrente concerne les moteurs des lève-vitres, notamment des portes arrière, qui deviennent inopérants avec les charbons qui collent car pas assez sollicités. Trouver ces moteurs est de plus en plus compliqué, et ils coûtent près de 500 € pour l'avant, et 800 € pour l'arrière. A noter qu'il y a eu en 2006 une série limitée Diamond Series produite à 60 exemplaires, et en septembre 2008, une Final Series basée sur l'Arnage T, produite à 150 exemplaires, toutes étant suréquipées.

Les essais de Sport Auto

- N° 436 (05/98) **Contact** Arnage
- N° 450 (07/99) **Match** Arnage vs Mercedes Classe S 500 Limousine
- N° 454 (11/99) **Essai** Arnage Red Label
- N° 457 (02/00) **Comparatif** Arnage Red Label vs Daimler Super V8 vs Rolls-Royce Silver Seraph
- N° 484 (05/02) **Contact** Arnage T
- N° 541 (02/07) **Contact** Arnage T



**EN ENTRETIEN COURANT, PRÉVOYEZ 2 500 €
POUR PARCOURIR 10 000 KM, SI TOUT VA BIEN, SANS COMPTER
L'ASSURANCE NI LE BUDGET CARBURANT.**



06.

MOTEUR

Globalement, c'est du costaud ! Tous les V8 utilisés disposent d'une distribution par chaîne et doivent tourner comme des horloges, sans émettre de fumée suspecte. N'en déplaise aux puristes, les versions les plus fiables sont les blocs signés BMW. Sur les Red Label, il peut y avoir des soucis de joint de culasse à l'approche des 100 000 km, ce qui implique une intervention très coûteuse en raison des trente-cinq heures de main-d'œuvre, plus les pièces (prévoyez 10 000 € à Paris). Sur les modèles T, une usure de l'arbre à cames et des poussoirs est fréquente, et le remplacement de l'ensemble nécessite également beaucoup de main-d'œuvre (7 000 à 10 000 €). Les sondes de température moteur et lambda présentent, elles aussi, des défaillances (1 500 € par sonde). Bentley préconise une révision tous les 16 000 km, dans la limite de dix-huit mois (1 000 € chez un indépendant). Tous les 50 000 km environ, il faut procéder à une révision plus complète comprenant le remplacement de tous les fluides, boîte et pont, de tous les filtres et de toutes les courroies avec en prime celui du thermostat et des bougies : comptez à peu près 3 500 €.

Les versions

Arnage

1998 à 2000

Moteur : V8 biturbo, 4 398 cm³
354 ch à 5 500 tr/mn
Transmission : 5 rapports auto
Poids : 2 330 kg V. max. : 240 km/h

Arnage Red Label

1999 à 2002

Moteur : V8 biturbo, 6 750 cm³
405 ch à 4 000 tr/mn
(457 ch sur version « R » en 2007)
Transmission : 4 rapports auto
Poids : 2 667 kg V. max. : 250 km/h

07.

TRAINS ROULANTS

2 330 kg pour la version dotée du V8 BMW et 2 667 kg pour une Red Label : un tel poids met à mal les silentblochs du train avant, à refaire avec la géométrie tous les 60 000 km (3 000 €). Cela affecte aussi les triangles de suspension et les barres stabilisatrices (4 000 € et 1 800 € pour le remplacement). Les pneus s'usent vite, notamment à cause du ripage provoqué par la direction. Seuls Avon et Pirelli proposent des enveloppes répondant aux indices de charge et de vitesse du constructeur. Ces pneus difficiles à trouver valent dans les 500 € pièce, en 17 et 18 pouces. Les freins sont aussi fortement sollicités, surtout ceux situés à l'avant qui s'usent trois fois plus vite qu'à l'arrière (700 € les disques et 650 € de plaquettes sans la main-d'œuvre pour l'avant, 800 € de disques et 280 € de plaquettes pour l'arrière). Enfin, le vieillissement des caoutchoucs peut causer des soucis d'étanchéité, en particulier sur les crémaillères de direction. A surveiller, le coût d'un remplacement étant exorbitant.

Arnage T (phase 1)

2002 à 2007

Moteur : V8 biturbo, 6 750 cm³
450 ch à 4 200 tr/mn
Transmission : 4 rapports auto
Poids : 2 520 kg V. max. : 270 km/h

Arnage T (phase 2)

2007 à 2009

Moteur : V8 biturbo, 6 750 cm³
507 ch à 4 200 tr/mn
Transmission : 6 rapports auto
Poids : 2 585 kg V. max. : 288 km/h



LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« L'Arnage reste la dernière Bentley conçue avec Rolls-Royce, avant la séparation des deux marques. A ce titre, elle prendra peut-être de la valeur à l'avenir. En attendant, c'est plutôt le contraire qui se passe, l'Arnage se dénichant à des prix désormais attractifs en occasion. C'est tout le problème. Elle peut tomber entre des gens qui ne suivent pas un entretien rigoureux. Avant d'acheter, assurez-vous que l'exemplaire a toujours été suivi, mais aussi qu'il roule régulièrement, l'Arnage détestant l'inaction. Ses autres ennemis sont son poids important, qui use les trains roulants, et son âge qui affecte d'autres postes. Avec leur moteur bourré de couple (Red Label et T surtout), une bonne tenue de route et un bon freinage, ces limousines sont particulièrement aimées des pilotes de course ! »

Pascal Rajon de Paris-Londres Automobiles
(06.30.89.76.86 ou 09.81.46.72.73).



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Peu répandu en France, le réseau Bentley n'a plus les compétences pour vendre ce modèle qui est déjà un youngtimer. Quant à l'entretien, les prix y sont prohibitifs sans que cela soit pour autant justifié. A oublier...

Les spécialistes du haut de gamme

C'est une bonne piste pour faire un achat sécurisé, mais quitte à payer le prix fort, il vous faudra choisir un spécialiste, connu et reconnu. Exigez le meilleur : une auto irréprochable, entièrement révisée et bénéficiant d'une garantie totale.

Les particuliers

Les prix y sont souvent plus attractifs, mais sauf vice caché, tout recours reste difficile. Limitez les risques en sélectionnant un modèle qui appartient depuis longtemps à la même personne, qui roule fréquemment, et qui a été entretenu avec soin régulièrement, chose vérifiable au moyen des factures produites.

Le club

Le RREC, plus connu sous le nom de Rolls-Royce Enthusiasts' Club, ouvert également aux Bentley anciennes et récentes (www.rrecfrance.com), est le club le plus important. Plus proche de nous, il existe aussi le Bentley Drivers Club de France (83, av. Foch, 75116 Paris), spécifique aux Bentley.

Merci à l'expert Philippe Sana pour ses précieux conseils (01.48.52.10.58), ainsi qu'à Paris-Londres Automobiles (06.30.89.76.86), spécialiste des anglaises, pour les prix communiqués, et à Autology pour le prêt du modèle photographié, qui est proposé à la vente (06.14.60.71.42). Les prochains dossiers seront consacrés à la Renault Clio R.S. (Mk IV) puis à la BMW i8.

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 5 juin pour la Clio et le 25 juin pour l'i8.

REMPLENER UN JOINT DE CULASSE, C'EST TRENTE-CINQ HEURES DE MAIN-D'ŒUVRE. PLUS LES PIÈCES : PRÉVOYEZ 10 000 € À PARIS.

BUDGET

Prix : environ 40 000 €

Les exemplaires les moins chers ne sont pas à éviter, puisqu'il s'agit généralement des modèles dotés du 4.4 BMW salué pour sa fiabilité, sa légèreté et ses coûts d'entretien moindres. Comptez 35 000 € pour un exemplaire de 1998 de 128 000 km. Pour une Red Label antérieure au restylage (clignotants verticaux dans les ailes avant), prévoyez 40 000 € pour un exemplaire approchant les 70 000 km. Quant aux ultimes Arnage T, les plus désirables, elles tutoient les 70 000 € avec 50 000 km au compteur.

Coût des pièces

Pneus AV/AR :
1 000 € par train
(18 pouces) vers 40 000 km.
Amortisseurs AV/AR :
4 000 € par train vers 100 000 km.
Disques AV/AR :
700/800 € vers 30 000 km.
Plaquettes AV :
650 € le jeu vers 25 000 km.
Echappement :
1 800 € (silencieux)
vers 100 000 km.
Révision petit service :
1 000 € (16 000 km/18 mois)
Révision grand service :
3 500 € tous les 50 000 km.

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise.

Coût de l'assurance

Cas d'une Bentley Arnage Red Label de 69 000 km, année 2000, valeur 40 000 €.

■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Cabourg.
Cotisation annuelle : 1 100 € T.T.C. (franchise de 3 920 €).

■ CONDUCTEUR B

Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Cabourg.
Cotisation annuelle : 922 € T.T.C. (franchise de 3 920 €).

Tarifs : Rémy Parisseaux.

Tél. : 02.43.23.45.40.

LE CHOIX DE SPORT AUTO

Seuls trois critères comptent : l'état, l'état et l'état ! Mieux vaut un exemplaire un peu kilométré mais qui roule souvent – et qui a été suivi régulièrement – qu'un autre qui a été longtemps remisé. Pour contenir le budget, les premiers modèles équipés du V8 BMW sont recommandés.

VERDICT

L'Arnage semble un dinosaure avec ses V8 gloutons, son habitabilité limitée rapportée au gabarit et son poids digne... (tiens !) d'un SUV électrique ! Mais elle témoigne d'une époque révolue dont certains excès nous manquent déjà...

LES ATOUTS

- Moteur inépuisable
- Finition et confort ■ Chic

LES FAIBLESSES

- Entretien prohibitif
- Encombrement/habitabilité
- Poids très élevé





GUIDE D'ACHAT

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

Par Jean Bourquin Photos Archives Sport Auto & DR

LE COUP DE CŒUR DU MOIS



Chevrolet Corvette Z06

- V8 ■ 5 460 cm³ ■ 645 ch
- Poids : 1 679 kg * ■ 0 à 100 km/h : 3"1 ■ CO₂ : NC
- Prix de base : env. 200 000 € ■ Malus : 50 000 €

Elle n'est pas encore homologuée pour l'Europe, la Z06, mais notre première prise en main annonce du grand. Du très grand. Et du très éloigné de la Stingray, dont elle ne garde pas le V8 6.2 de 482 ch. Moins de cylindrée et beaucoup plus de chevaux : voici la prochaine terreur des circuits,

à donner de l'urticaire à la Porsche 911 GT3. Mention excellentissime pour le train avant, qui fait preuve d'une réactivité peu commune. Le plus surprenant, pour autant, c'est encore la facilité d'utilisation de cette sportive d'élite sur route ouverte...

★★★★☆ 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	54 950 €	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	1 110 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	250 km/h	4"7	23"4	152	62 500 €	2 049 €	★★★★☆	N° 677/681/695/733/736
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 *	-	155	110 000 €	2 205 €	★★★★☆	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.



Ecart 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'Aéroport

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

MARQUES/MODÈLES

Aston Martin www.astonmartin.com

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
VANTAGE 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.												
VI2 VANTAGE	700 ch	1 795 kg *	VI2 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 *	VI2 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 *	VI2 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 plasticité 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.												
VALKYRIE	1 155 ch	1 270 kg *	VI2 + 1 élec.	6 505 cm ³	355 km/h *	3"0 *	-	543	2 700 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 735



LA QUATRIÈME DIMENSION

1 125 ch pour 1 275 kg revendiqués, la couleur est annoncée. Et c'est sans parler des montées fulgurantes du VI2 très haut dans les tours, des décélération dantesques et de la direction précise à un degré inconnu en ce bas monde. L'impression d'irréalité domine.

↑ Stabilité totale. Accélération dantesques démentielles.

↓ Casque antibruit obligatoire...

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 enroule volontiers les courbes en repoussant les aides. Un joujou extra.												
TT RS ICONIC EDITION	400 ch	1 475 kg	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	280 km/h *	3"7 *	-	204	119 225 €	25 349 €	★★★★☆	N° 735
Le TT RS à l'identique (rien à redire) et en beaucoup plus cher... Et pourquoi cela ? Réponses : un équipement livré sans compter et des ziguigouis esthétiques survalorisés. Futur collector.												
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
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.												


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

BMW www.bmw.fr

128ti	265 ch	1 448 kg	4 en ligne turbo	1 998 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 impressionnante, 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...												


MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
M4 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.												
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.	↓ Filtrage suspension.
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.												
XM	653 ch	2 710 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	4 395 cm ³	250 km/h *	4"3 *	-	33	178 000 €	0 €	★★★☆☆	N° 736
Une formidable et atypique familiale, à prendre comme telle, jamais en proie au roulis à un point qui force le respect. Le côté « M », pour le sport, de cet éléphantique SUV nous échappe, en revanche.												

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	42 354 €	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	57 954 €	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. Jouissive, 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	111 530 €	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	1 490 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h	5"6	24"5	176	46 000 €	7 851 €	★★★★☆	N° 726/735
Dynamique et polyvalente, la Leon VZ 300 est une sportive en mode traction de premier plan pour un usage quotidien. Guère à son avantage sur circuit, en revanche, malgré des chronos canon.												

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
L'asphalte, en rien d'autre, que ce cabriolet en mode hybride sillonne sans marquer sa différence avec le coupé malgré son surpoids de 70 kg. A ce degré d'excellence, c'en est sidérant.												
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.												
PUROSANGUE	725 ch	2 033 kg *	V12	6 496 cm ³	310 km/h *	3"3 *	-	393	384 229 €	50 000 €	★★★★★	N° 735

	CRITIQUE DE LA RAISON PURE Certes, le crypto-SUV Purosangue se tient loin des armoires à glace du type Porsche Cayenne. Ce n'est pas une ballerine comme Ferrari en a le secret, non plus. Roulis interdit de séjour et V12 grandiose, toujours est-il. Respect, au final, sans tomber amoureux.										↑ ADN Ferrari préservé. V12 en majesté. Equilibre général.	↓ Poids.
------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	------------------------------------------------------------	----------


Performance et Endurance

200 dimensions du 13" au 19"

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



PLATIN
☆☆☆ TYRES



 Marque allemande

MARQUES/MODÈLES

Ford www.ford.fr

	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
FIESTA ST **	200 ch	1 203 kg	3 en ligne turbo	1 497 cm ³	232 km/h *	6"4	26"8	146	28 890 €	1 074 €	☆☆☆☆☆	N° 732
C'était l'une des dernières petites GTI abordables. A l'imparfait, car la Fiesta ST est sur le départ. Mille regrets, au vu des bonnes vibrations qu'elle livre sans compter. Limitée sur circuit.												
PUMA ST	200 ch	1 358 kg *	3 en ligne turbo	1 497 cm ³	220 km/h *	6"7 *	-	149	35 950 €	1 386 €	☆☆☆☆☆	N° 727
Les 200 ch répondent présents, la boîte de vitesses est étagée selon de sains principes, la direction est centrée serrée, la réactivité du châssis surprend : tout bon pour le petit SUV siglé Ford.												
MUSTANG GT	450 ch	1 743 kg *	V8	4 951 cm ³	250 km/h *	4"6 *	-	256	58 400 €	29 200 €	☆☆☆☆☆	N° 678
450 ch pour la Mustang « de base », aujourd'hui équipée de la BVA10 sans autre choix possible. Ce qu'il est permis de regretter... Entre autres atouts, l'échappement actif fait bien respirer le V8.												
MUSTANG MACH 1	460 ch	1 774 kg	V8	5 038 cm ³	260 km/h	5"7	24"0	284	68 400 €	34 200 €	☆☆☆☆☆	N° 717/720
Un V8 5.0 sans suralimentation, au garde-à-vous dès les plus bas régimes. On en redemande. Châssis en rapport, simple et équilibré. Insuffisant toutefois pour faire de cette Mustang une pistarde.												

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	
NOUVELLE RÉFÉRENCE Les sportives en mode traction se font rares, et parmi celles qui restent encore en activité, la nouvelle Civic Type R fait aujourd'hui référence. Châssis efficace, toucher de route communicatif et mécanique explosive : on prend, malgré le malus.													
											Précision de conduite. Moteur/boîte. Ergonomie.		Trop sérieuse.

Hyundai www.hyundai.com

i20N	204 ch	1 237 kg	4 en ligne turbo	1 598 cm ³	230 km/h	6"6	26"9	158	28 900 €	2 726 €	☆☆☆☆☆	N° 715/733/736
Une petite teigne comme on n'en fait plus, qui, contre toute attente, tient son rang sur la piste. Cette pépite 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	136 700 €	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 /733/735
Il y a le V6 domestiqué, le zeste de confort qui va bien et la tonne et demie accusée sur la balance. Il y a une boîte mécanique, aussi, qui fait de l'Emira une GT d'un genre très particulier.												

Maserati www.maserati.fr

	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
GRANTURISMO TROFEO	550 ch	1 795 kg *	V6 biturbo	2 992 cm ³	320 km/h *	3"5 *	-	230	225 650 €	50 000 €	★★★★☆	N° 734
	BIEN NÉE La GranTurismo, qui fut propulsion, se convertit à la transmission intégrale et hérite du V6 biturbo de la MC20 amputé d'une grosse poignée de chevaux. Le précédent V8 4.7 passe à la trappe. Ça le fait, et même très bien, l'ensorcellement en moins.										 V6 biturbo efficace. Equilibre typé propulsion. Finition de qualité.	 Nous préférons le V8 « atmo »...

Ghibli Trofeo	580 ch	1 969 kg *	V8 biturbo	3 799 cm ³	326 km/h *	4"3 *	-	283	156 300 €	50 000 €	★★★★☆	N° 711/723
Un V8 qui opère en mode dragster, on prend. Au prix de menues défaillances au chapitre de la rigueur... Les saveurs atypiques qu'offre cette berline contrebalancent le manque de sportivité.												
Levante Trofeo	580 ch	2 170 kg *	V8 biturbo	3 799 cm ³	300 km/h *	4"1 *	-	318	178 750 €	50 000 €	★★★★☆	N° 691
Le SUV siglé Maserati se donne les moyens de ses ambitions en faisant sien un V8 fourni par Ferrari. Un vrai régal. De quoi faire pardonner le manque de précision de l'engin et sa boîte auto trop lisse.												
MC20	630 ch	1 495 kg *	V6 biturbo	3 000 cm ³	326 km/h *	2"9 *	-	261	235 200 €	50 000 €	★★★★☆	N° 713/723
La MC20 vaut pour sa légèreté, son homogénéité et sa précision jamais prise en défaut. Une sportive facile à prendre en main, au résultat, bien servie par son V6 3.0 aussi énergique que musical.												
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
Il s'en défendent, mais les ingénieurs ont bel et bien versé une dose d'assouplissant sur la suspension du cabriolet MC20 Cielo. Inattendue prise de roulis au résultat. Le V6 pousse très fort.												

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'anglais 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 décapulée, 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	115 182 €	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	224	81 867 €	40 934 €	★★★★☆	N° 656/660/705
Avec un 4 cylindres certes, mais de 2,5 litres de cylindrée, le coupé Cayman S 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	93 070 €	44 085 €	★★★★☆	N° 698
Dans la gamme de la 718 devenue succincte, le Cayman GTS se distingue par son « 6 à plat » de 400 ch. Ce coupé frise le génie à la conduite, l'extrême efficacité de son comportement aidant.												
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	159 052 €	50 000 €	★★★★☆	N° 723/727/736
Glisser le bloc de la 911 GT3 dans les entrailles du 718 Cayman ? Ça le fait, avec le zeste de sauvagerie que la GT3 n'est pas en mesure d'offrir. Au prix d'un amortissement coulé dans le béton...												
718 Boxster S PDK	350 ch	1 451 kg	4 à plat turbo	2 497 cm ³	285 km/h	4"1	22"3	224	83 907 €	41 954 €	★★★★☆	N° 652/656/661
Un 4 cylindres dans les entrailles d'une Porsche : un scandale ? S'il n'a pas le caractère d'un flat 6, ce bloc n'est pas déplaisant : 7 000 tr/mn, entre autres... Et quel dynamisme, sans dégrader le confort !												
718 Spyder	420 ch	1 440 kg	6 à plat	3 995 cm ³	301 km/h	4"4	22"3	251	102 339 €	50 000 €	★★★★☆	N° 691/707
Le Boxster devient Spyder quand il reçoit le flat 6 4.0 de 420 ch. Une mécanique à la hauteur du châssis, et ce serait encore mieux avec beaucoup de kilos en moins. Capote compliquée à manier.												
911 Carrera	385 ch	1 505 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	293 km/h *	4"0 *	-	233	124 885 €	50 000 €	★★★★☆	N° 708
La 911 Carrera « de base » donne accès au mythe et se savoure. Prix allègrement à la hausse, comme pour l'ensemble des 911 (sauf Sport Classic). 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	140 485 €	50 000 €	★★★★☆	N° 685/692/699
Née en 2019, la 911 numérotée 992 occupe plus de place au sol que sa devancière et a pris du poids. Rien n'y fait, c'est toujours de la balle. La 911 domine les débats, y compris avec ce bloc de 450 ch.												

Style et Qualité

Jantes homologuées TÜV du 14" au 21"

platinwheelsfrance www.platin.fr



PLATIN WHEELS

Marque allemande

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
911 CARRERA GTS 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.	480 ch	1 628 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	311 km/h *	3"4	20"9	244	158 175 €	50 000 €	★★★★★	N° 724
911 SPORT CLASSIC 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.	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
911 TURBO S 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.	650 ch	1 661 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	330 km/h *	2"6	19"1	271	250 260 €	50 000 €	★★★★★	N° 701/703
911 TURBO CABRIOLET 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.	580 ch	1 759 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	320 km/h	2"9	-	275	231 066 €	50 000 €	★★★★★	N° 711/733
911 TARGA 4S 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.	450 ch	1 675 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	304 km/h *	3"6 *	-	243	162 805 €	50 000 €	★★★★★	N° 705
911 GT3 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.	510 ch	1 480 kg	6 à plat	3 996 cm ³	318 km/h *	3"3	-	294	196 554 €	50 000 €	★★★★★	N° 714/716/718
911 GT3 PACK TOURING Et c'est quoi le Pack Touring ? Réponse, un spoiler rétractable qui limoge l'aileron attribué à la GT3 standard. La robe est plus discrète mais le châssis n'en garde pas moins son côté pistard.	510 ch	1 439 kg	6 à plat	3 996 cm ³	318 km/h *	4"0	21"2	292	196 554 €	50 000 €	★★★★★	N° 731/732
911 GT3 RS	525 ch	1 450 kg	6 à plat	3 996 cm ³	296 km/h *	3"2	-	305	253 454 €	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 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.	480 ch	2 020 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	300 km/h *	3"9 *	-	275	147 896 €	50 000 €	★★★★☆	N° 727
PANAMERA TURBO S 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.	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
PANAMERA TURBO S E-HYBRID 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.	700 ch	2 350 kg *	V8 biturbo + 1 élec	3 996 cm ³	315 km/h *	3"2 *	-	61	200 977 €	0 €	★★★★☆	N° 716
TAYCAN 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.	408 ch	2 050 kg	1 moteur élec.	-	230 km/h *	5"4 *	-	0	96 080 €	0 €	★★★★☆	N° 712
TAYCAN TURBO S 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.	761 ch	2 295 kg	2 moteurs élec.	-	260 km/h *	2"8	20"1	0	201 440 €	0 €	★★★★☆	N° 695/702/710
TAYCAN SPORT TURISMO GTS 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.	598 ch	2 310 kg *	2 moteurs élec.	-	250 km/h *	3"7 *	-	0	144 786 €	0 €	★★★★☆	N° 720
TAYCAN SPORT TURISMO TURBO S 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.	761 ch	2 295 kg	2 moteurs élec.	-	260 km/h	2"9	20"1	0	202 400 €	0 €	★★★★☆	N° 730
CAYENNE TURBO COUPÉ 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.	550 ch	2 175 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	286 km/h *	3"9 *	-	305	159 790 €	50 000 €	★★★★☆	N° 695

Praga www.pragaglobal.com

BOHEMA 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.	700 ch	982 kg	V6 biturbo	3 799 cm ³	300 km/h *	2"3 *	-	-	1 200 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 734
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------	--------	------------	-----------------------	------------	-------	---	---	-------------	----------	-------	--------

Rolls-Royce www.rollsroycemotorcars.com

WRAITH 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.	632 ch	2 360 kg *	V12 biturbo	6 592 cm ³	250 km/h *	4"5 *	-	365	321 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 622
DAWN 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.	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 592 cm ³	250 km/h *	5"0 *	-	372	367 600 €	50 000 €	★★★★☆	N° 666
PHANTOM 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...	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 749 cm ³	250 km/h *	5"3 *	-	329	463 200 €	50 000 €	★★★★★	N° 673
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 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.	483 ch	1 849 kg	2 moteurs élec.	-	261 km/h *	3"3	21"8	0	53 990 €	0 €	★★★★☆	N° 716
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------	----------	-----------------	---	------------	-----	------	---	----------	-----	-------	--------

Toyota www.toyota.fr

GR YARIS Tout est là, du 3 cylindres 1.6 qui monte dans les tours au son du clairon à la transmission intégrale réellement permanente. Torrent de sensations fortes à la clé et position de conduite à revoir.	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° 708/710/719/736
GR 86 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.	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
GR SUPRA 3.0 BVM Son premier mérite ? Exister. La greffe d'une boîte mécanique, dont la commande est guidée dans les règles, ragailardit la Supra 3.0, les correctifs apportés au châssis aidant. Plaisir garanti.	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

Volkswagen www.volkswagen.fr

GOLF GTI CLUBSPORT 4S 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.	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
GOLF R 20 ANS 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.	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

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 |

DEUX NOUVEAUX TRACK DAYS XP DÉVELOPPEMENT AU CALENDRIER !



■ Après un Track Day haut en couleur à Magny-Cours en collaboration avec **Xavier Pompidou**, l'équipe Sport Auto Experience est heureuse de le retrouver sur 2 nouvelles dates :

- 22 juin au circuit du Mas du Clos
- 12 juillet à Dijon-Prenois

Ces journées de roulage libre sont limitées à 20 véhicules pour plus de confort. Venez partager un moment intense avec votre GT et nos équipes entre Gentlemen Drivers.



Billetteries et informations : <https://bit.ly/BilletwebSAE>

ABSOLUT CARS CONSULTING OUVRE UNE CONCESSION SUR MONACO

■ Unique revendeur Aspark à Monaco, en France, Belgique et Luxembourg, Absolut Cars Consulting vous accueille sur Besançon depuis 2009 et vient d'ouvrir une toute nouvelle adresse à Monaco. Spécialisée dans l'importation et l'exportation de Supercars et d'Hypercars, l'équipe vous accompagnera dans la recherche d'un véhicule exceptionnel et irréprochable et assurera un suivi méticuleux de l'achat à sa livraison grâce à ses nombreuses années d'expérience.



Absolut Cars Consulting France | 4 Chemin de la Vierge, 25720 Beure | +33 3 70 21 97 47
Absolut Cars Consulting Monaco | 47/49 Boulevard d'Italie, 98000 Monaco | +377 999 225 20
www.absolutcarsconsulting.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

03/17, 363 km, Rosso Corsa, cuir beige, toit Pano, Lift, Gtie power
24 mois
320.000 €

F599 GTB

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

458 Italia

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

Portofino

07/18, 12.300 km, Rosso Corsa, cuir noir, pack carbone int., volant Led, française, Gtie 24 mois
239.900 €

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 Scuderia

2008, 11.500 km, Rosso Corsa, int noir, 2^{ème} main, étriers rouges, écussons. **279.900 €**

F430

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

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

Romarc Meyer / r.meyer@ets-cavallari.mc

Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



992 Targa 4S
06/21, 9 590 km, Noir, Tout Cuir bicolore Noir & Rouge, 209 900 €



992 Carrera 4 GTS Coupé
12/21, 3 599 km, Noir Intense, Pack Intérieur GTS Craie, 234 900 €



991 Targa 4 GTS
01/18, 45 790 km, Gris Quartz, Tout Cuir Noir, 159 900 €



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



991 Carrera S Cabriolet
05/13, 44 669 km, Blanc, Tout Cuir Naturel Espresso, 114 900 €



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



981 Boxster Black Edition
11/15, 42 490 km, Noir, Sièges Sport Cuir Noir, 59 900 €

Taycan Turbo S
02/20, 17 400 km, Noir Intense, Tout Cuir Club Noir, 157 900 €

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

Macan GTS Carrera S Cabriolet
10/17, 75 890 km, Blanc Carrara, Cuir GTS & Alcantara Noir, 69 900 €

Cayenne Turbo S E-Hybrid
10/19, 59 860 km, Gris Quartzite, Tout Cuir Noir, 149 900 €

Panamera 4S
06/14, 46 190 km, Noir Basalte, Tout Cuir Noir, 62 900 €

Panamera GTS
07/19, 42 900 km, Noir, Tout Cuir Noir, 114 900 €

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



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



OFFICIAL FERRARI DEALER MODENA SPORT

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

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



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 812 Superfast

Année : 2020
Km : 2 052
Couleur extérieure : Grigio Silverstone
399 900 €



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 Roma

Année : 2020
Km : 7 320
Couleur extérieure : Blu Roma
274 900 €



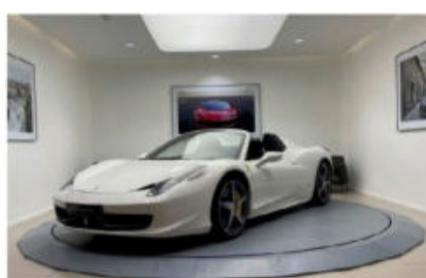
Ferrari California T

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



Ferrari 488 Pista

Année : 2019
Km : 9 907
Couleur extérieure : Giallo Modena
459 900 €



Ferrari 458 Spider

Année : 2012
Km : 54 879
Couleur extérieure : Bianco Avus
219 900 €



Ferrari 488

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

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



ferrariapproved.com

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

95



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



GranCabrio 4.7 BVA 11/11
47.149 km, bleu métal, cuir beige, sièges chauffants, Bose, Radars Av. et Arr... **84.900 €**



Grecale Trofeo 530 cv 11/22
13.250 km, grigio Lava, cuir Rosso, Packs (Assist. Cond. + Avancé et voyage), T.O Pano..... **159.900 €**



Grecale GT 300 cv 07/22
13.042 km, blue Intenso, cuir nero, Packs (Assist. Cond. + et Assist. Tech)..... **105.900 €**



Ghibli 3.0 L D 275 cv 03/16
62.500 km, nero Ribelle, cuir nero, Packs (Convenience, Business + et Premium), JA 20 Urano **44.900 €**

CLG Motors Rennes / 35 Ille et Vilaine



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



Levante Trofeo 12/20
32.000 km, blanc métal, cuir noir, T.O, sièges chauffants..... **139.800 €**



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 Teso . **89.900 €**

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 Teso **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 €**

SC by Delorme / 69 Rhône



MC20 630 cv 05/23
250 km, noir métallisé, alcantara noir, Packs carbone, Lilt, Sonus Faber, alarme... **309 900 €**



Ghibli 330 cv GranLusso 12/23
39.000 km, noir métallisée, cuir noir, Pack assistant conducteur, T.O., JA 20..... **85 900 €**



Grecale 330 cv Primaserie 07/22
13.000 km, gris métallisé, cuir rouge, Pack assistant Cond., T.O., caméra 360°... **104 900 €**



Levante Trofeo 580 cv 01/23
50 km, noir métallisé, cuir noir, T.O. Pack assistant Cond., sièges chauffants **199 900 €**

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 €**



Grecale Trofeo 04/23
5.000 km, gris métal, cuir rouge, Pack Assist. Cond +, finition carbone, JA 21 Pegaso. **166.000 €**



Grecale GT 300 cv Hybrid 04/23
5.000 km, bleu métal, cuir noir Premium, Pack Assist. Cond. +, JA 20 Eletre **111.000 €**



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

McLaren

THE FULL FORCE OF McLAREN



ARTURA

AVAILABLE NOW

McLaren Lyon
Tel 04 81 09 17 75

Consommations mixtes combinés de carburant (l/100km): 4.6l/100km,
émissions de CO2 valeur combinée pondérée (g/km): 104g/Km,
autonomie en mode électrique en ville (km) : 31Km. Pour notre
déclaration d'émissions, veuillez-vous rendre sur cars.mclaren.com

lyon.mclaren.com



Nouvelle Maserati Grecale. L'Exceptionnel au quotidien

DÉCOUVREZ LA PERFORMANCE DE GRECALE TROFEO.
FAITES DE VOTRE VIE UNE EXPÉRIENCE PUISSANTE.

SC BY DELORME
2 BOULEVARD LUCIEN SAMPAIX 69190 SAINT-FONS
04 81 09 17 75
CONTACT@SYMBOLCARS.FR

Maserati Grecale Trofeo. (530 ch/390Kw). Emissions de CO₂ en cycle mixte (g/km) 254;
Consommation de carburant en cycle mixte (l/100km) 11.2.



SC BY DELORME

Pour les trajets courts, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer.

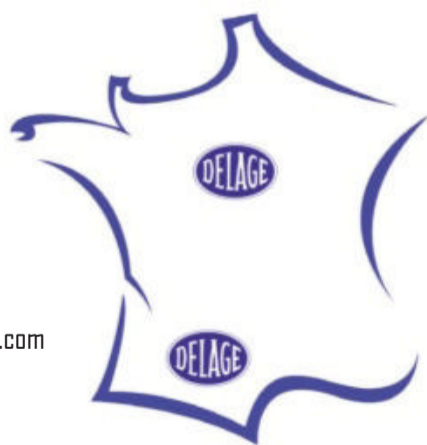


Showroom Delage Nord

D12 "LA F1 DE ROUTE"

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

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



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

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





CONTINENTAL GT S



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



**NOUVEAU DBX707
707 ch.**



ASTON MARTIN MONACO

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



AMG SL ROADSTER



AMGF 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 DB11 Volante V8
07/20 - 7.700 km - 199.000 €



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



Bentley Bentayga V8 S
12/21 - 22.000 km - 255.000 €



Ferrari 812 GTS
08/20 - 3.000 km - 525.000 €



Aston Martin DB11 V8
09/22 - 800 km - 215.000 €



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



Bentley Bentayga V8
09/20 - 35.200 km - 235.000 €



Ferrari 812 GTS
03/22 - 9.300 km - 560.000 €



Aston Martin DBS Superleggera
11/18 - 4.500 km - 290.000 €



Bentley Continental GT W12
01/20 - 1.980 km - 249.000 €



Bentley Bentayga V8 First Edition
03/21 - 19.000 km - 240.000 €



Ferrari 296 GTB
05/22 - 5.625 km - 388.000 €



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



Bentley Continental GT W12
03/19 - 11.400 km - 229.000 €



Bentley Bentayga W12
04/18 - 46.500 km - 157.000 €



Ferrari Portofino
02/19 - 8.850 km - 239.000 €



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



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



Bentley Flying Spur V8 First Edition
04/22 - 22.680 km - 245.000 €



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



Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM



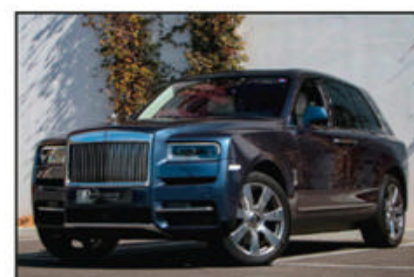
McLaren 765LT Spider
12/21 - 5.200 km - 570.000 €



Mercedes-Benz AMG GT Black Series
10/21 - 900 km - 498.000 €



Mercedes-Benz GLE 63 AMG Coupé S
07/22 - 9.000 km - 159.000 €



Rolls-Royce Cullinan
05/20 - 33.000 km - 395.000 €



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



Mercedes-Benz AMG GT 53 AMG 4Portes
02/21 - 31.000 km - 95.000 €



Mercedes-Benz AMG GT C Roadster
11/19 - 19.000 km - 169.000 €



Rolls-Royce Dawn
06/21 - 1.150 km - 445.000 €



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



Mercedes-Benz S63 AMG Coupé
03/18 - 53.000 km - 129.000 €



Mercedes-Benz S580e AMG Line
11/21 - 8.000 km - 135.000 €



Rolls-Royce Phantom Drophead
07/09 - 5.000 km - 350.000 €



Audi RS6 Avant 4.0 V8 TFSI
08/20 - 28.600 km - 145.000 €



Mercedes-Benz GLC 63 AMG S
10/19 - 33.700 km - 99.800 €



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



Land-Rover Defender 110 P525 V8
Carpathian
03/23 - 800 km - 159.000 €



Maserati Levante Trofeo
12/21 - 8.700 km - 119.000 €



Mercedes-Benz G63 Edition 463
05/17 - 46.700 km - 112.000 €



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



Range Rover P530 Autobiography
10/22 - 17.000 km - 219.000 €

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



OFFICIAL
FERRARI DEALER
SCUDERIA MONTE-CARLO



RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



LAMBORGHINI REVUELTO

La Revuelto est la première supersportive hybride HPEV (High Performance Electrified Vehicle). Avec la Revuelto, Lamborghini établit une nouvelle référence en matière de performances, de technologie embarquée et de plaisir de conduire. Le frisson ultime procuré par la Revuelto est atteint grâce à un groupe motopropulseur qui délivre 1 015 ch au total, combinant la puissance d'un tout nouveau moteur à combustion interne de 12 cylindres avec trois moteurs électriques à haute densité et une boîte de vitesses électronique transversale à double embrayage révolutionnaire.



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

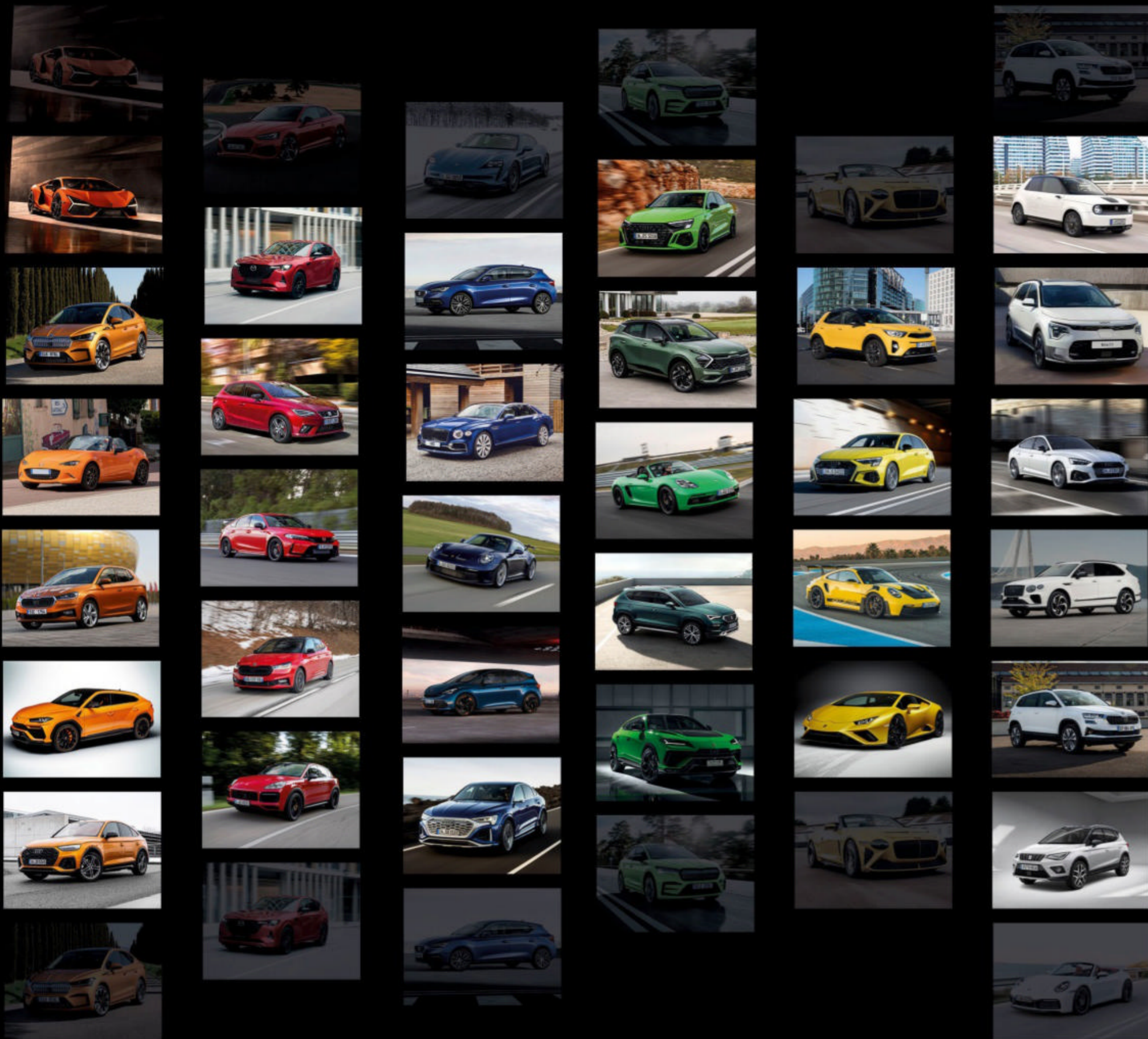
2 Chemin des Cuers
69570 Dardilly
Tel : +33 4 72 29 12 21
Mobile : +33 6 43 55 85 39
lionel.laffont@passionautomobiles.fr
lamborghini-lyon.com

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

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

Prenez la route... en couleurs et avec passion.



27 CONCESSIONS
11 MARQUES
8 VILLES

Nancy - Épinal - Colmar - Mulhouse
Dijon - Lyon - Vienne - Cannes



www.passionautomobiles.fr

Flashez pour voir nos véhicules
neufs ou d'occasion



RÉSEAUX

Pensez à coviturer #SeDéplacerMoinsPolluer

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



COLOMBO CHALLENGE



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

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



Lotus Elise 111S 160 ch RHD
01/2005, 67 120 km,
Rouge, cuir noir
PSD



Morgan Roadster 110th
05/2019, 6 830 km, 1^{ère} main,
Sport Blue, cuir Yarhood Honey,
Fr. PSD



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



Ferrari 348 TS
09/1993, 72 970 km,
Rouge, cuir noir, révisée, Fr.
PSD



Ferrari F430
03/2007, 33 200 km
Rouge Rosso Corsa, cuir noir
PSD



Ferrari F430
05/2006, 27 700 km,
Rouge Rosso Scuderia, cuir beige
PSD



Ferrari California T (Handling Speciale)
12/2016, 12 950 km,
Rouge, cuir noir. PSD



Ferrari F8 Tributo Spider
04/2022, 5 000 km, 1^{ère} main
Rouge, cuir noir
PSD

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

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

NOUVELLE LOTUS ELETRE

A commander dès aujourd'hui chez Lotus Lille

FOR THE DRIVERS



A 0 gCO₂/km



INEOS GRENADIER

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



G 276 gCO₂/km



CATERHAM 170 R

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

CATERHAM



B 109 gCO₂/km



VERBAERE
PASSION & SERVICES

VERBAERE LOMME

D.VERBAERE AUTOMOBILES

5, rue Lavoisier

03 20 90 52 52

www.verbaereauto.com

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



Distributeur
officiel à Paris

Beaumont

Automobile Paris

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



Distributeur
officiel à Paris



Mercedes AMG GT Black Séries - 09/22, 50 km, TVA, voiture déjà immatriculée en France - PSD

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



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 €**



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 €**



A3 Sportback 30 TFSI 110 ch S tronic
04/23, 10 km, tissu/cuir noir/gris, intérieur S line, Pk Esthétique Noir, virtual cockpit, LED, volant cuir contour Sport 3 branches à méplat, clé confort, **43 724 €**



Q7 S line 55 TFSI e quattro 367 ch S tronic
05/20, 66 800 km, cuir noir, Pk Assist. Route + City + Stationnement, tête-haute, Matrix LED, sgs Sport AV. électr. à mémo., Bose 3D, TO pano. verre, **89 900 €**



Q5 S line 55 TFSI e quattro 367 ch S tronic
12/20, 38 800 km, Alcantara/cuir noir/gris, Pk Assist. Route + City + Stationnement, Pk Eclairage d'ambiance, Matrix LED, sgs AV. électr. à mémo., B&O 3D, TO pano. coul., **59 500 €**



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





Distributeur Officiel
Exclusif **Aspark**



Salon
Top Marques
Stand C3

Notre sélection de sportives rares



Ferrari SF90 Coupé

2021, 3 600 km, 539 000 € TTC



Bugatti Chiron 110 ans

2019, 800 km, PSD



Ferrari SF90 Spider

2022, 100 km, 839 000 € TTC



Aspark OWL

2022, 50 km, 3 480 000 € TTC



Aston Martin Valkyrie

2023, 50 km, PSD



Ferrari GTC4 Lusso

2017, 36 500 km, 250 000 € TTC



Koenigsegg Gemera

Informations sur demande



Porsche Cayman GT4 RS

2023, 1 900 km, 279 000 € TTC



Ferrari Enzo

2004, 9 000 km, PSD



Bugatti Divo

2021, 700 km, PSD



Porsche 992 GT3 RS

2023, 50 km, PSD



Ferrari 612 Scaglietti BVM

2004, 19 900 km, 290 000 € TTC



Porsche Cayman GT4 RS

2023, 20 km, 265.000 € TTC



Maserati MC12

2005, 16 000 km, PSD



Ferrari 812 Competizione

2023, 100 km, PSD



Ferrari 550 Barchetta

2009, 300 km, PSD



4 chemin de la vierge
25720 Beure | BESANÇON
contact@absolutcarsconsulting.com
+33 3 70 21 97 47

47/49 boulevard d'Italie
98000 | MONACO
contact@absolutcarsconsultingmonaco.mc
+377 999 225 20



www.absolutcarsconsulting.com

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

L'ART DE L'AUTOMOBILE



Mercedes SLS AMG Roadster - 224 900 €, 07/12, 16 700 km, 1^{ère} m. Mc, suivi exclusif MB, Pk carbone, caméra



Porsche 997.2 Turbo S PDK - 129 900 €, 01/11, 52 500 km, Sport Chrono +, TO coul., peinture d'origine



Lamborghini Huracán Performante Spyder - 349 900 €, 07/18, 7 800 km, Lift, full XPEL, full carbone forgé



Porsche Carrera GT N°438/1270 - 1 490 000 €, 11/2004, 8 700 km, état irréprochable, dossier complet, full XPEL



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 - 254 900 € (TVA récup.), 07/21, 7 250 km, 1^{ère} m., Pack Mulliner, TO pano, B&O



Bentley Continental GT Speed W12 - 144 900 €, 11/14, 29 000 km, Pk carbone, révisée, NAIM, freins céram.



Mercedes SL 63 AMG Roadster - 259 900 €, 06/22, 1 150 km, 1^{ère} main Fr., Pk carbone, Lift, Burmester, Distronic



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 992 Targa 4 GTS PDK - 259 000 €, 12/21, 7 600 km, 36 k€ d'options, 1^{ère} main Arpajon, TVA récup



Aston Martin DBS 2+2 Touchtronic - 149 900 €, 05/10, 21 700 km, Carbon Black, B&O, entretien AM Paris



Porsche 997 Sport Classic BVM n°222/250 - 429 000 €, 07/10, 23 900 km, full opt°, révision ok, état except.

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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

RÉSEAUX



FOR THE DRIVERS



F 245 gCO₂/km



Lotus Emira en stock et disponibles chez votre concessionnaire Lotus Monaco Cavallari



Lotus Emira V6 First Edition
Neuve, Dark verdant, cuir Tan, suspension Tour, jantes Diamond cut, 99.440 €



BMW M3 Competition X-drive
01/23, 939 km, gris, cuir noir
139.900 €



Porsche Cayman 3.4 S 295 cv
05/07, 39.142 km, orange, pack Chrono, aileron et becquet. 42.900 €



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

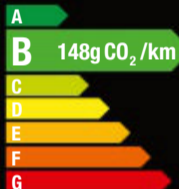
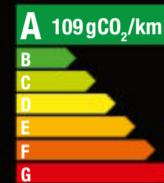


6 - 11 rue Princesse Florestine 98000 Monaco | ☎ + 377 97 97 88 15 | r.meyer@ets-cavallari.mc | www.cavallari.fr

MARCASSUS *Sport*



New Super3



New Seven 340 2.0 172 HP



Stradale

Série limitée Stradale



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

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

+33 (0) 562 122 900

Marcassus Sport TOULOUSE
26, avenue du Louron
31770 COLOMIERS

+33 (0) 562 122 900

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

www.marcassus-sport.com

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Suivez-nous !



@moteuretsens

Moteur & SENS®

NOTRE
SHOWROOM
À 30 MIN
DE PARIS



WWW.MOTEURETSENS.COM



Porsche Carrera GT
10/04 - 26 400 km - 1 275 000 €
Cuir Ascot Brown, JA, diffuseur Arr.
carbone, pédalier alu, Litronic



McLaren 600 LT Coupé
02/19 - 17 800 km - 249 900 €
Alcan. noir, MSO Pk Clubsport Pro, Lift,
harnais, Pk carbone int./ext.



Mercedes SLR McLaren 722 Edition
03/07 - 26 300 km - 549 000 €
Edition Spéciale 722, cuir/alcantara
noir, extincteur



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



Aston Martin Vantage GT12
04/16 - 3 500 km - 439 000 €
Alcantara noir, Pack carbone int./ext.,
baquets carbone, réglul, caméra recul



Ferrari 599 SA Aperta
06/11 - 7 800 km - 1 890 000 €
Cuir marron, sièges racing carbone, inserts
alu, soft-top tissu noir



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



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

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**



FRANCE SUPERCARS | 7 Rue Hedy Lamarr, 35310 MORDELLES

☎ 02 23 42 27 13 | contact@francesupercars.com | 📷 _france_supercars_

www.francesupercars.com



Bentley Continental GT Speed 625 ch
11/12 - 53 900 km - 94 500 €
JA 21' Speed, susp. pneu., réglul., caméra



Citroën Traction Cabriolet 11BL
01/39 - 37 900 km - 104 900 €
Reconstruction de grande qualité



Lotus Exige 410 Sport 20th Anniversary
12/20 - 11 200 km - 124 900 €
JA 17' AV et 18' AR, Pack carbone int./ext.



Renault Floride Cabriolet
03/62 - 96 000 km - 49 900 €
Hard-top carrosserie, capote Alpaga



Lamborghini Urus 650 ch
07/18 - 81 990 km - 258 900 €
JA Alcione 21', Pack Style, TO pano., B&O 3D



Maserati Levante Trofeo V8 Bi-Turbo
12/20 - 32 900 km - 131 900 €
JA 22' Orione, Pack Nerissimo, TO pano.



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



Maserati Levante SQ4 GranSport 430 ch
04/19 - 43 900 km - 79 900 €
JA 21', Pack Premium, TO pano., cam. 360°



Mercedes C63 AMG
11/16 - 63 900 km - 65 900 €
JA AMG, échap. Sport, int. carbone



Porsche 997 S Cabriolet
07/05 - 125 500 km - 52 900 €
JA 19', Pack Chrono, réglul., OdB, clim. auto.



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



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

SPÉCIALISTES

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



JEAN LAIN HERITAGE



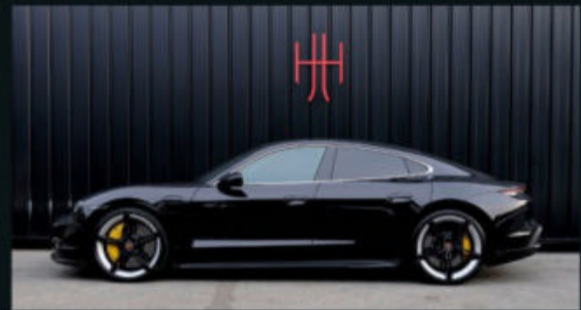
Crédit photo : Samuel Viale



PORSCHE 718 CAYMAN GT4 RS PACK WEISSACH PDK
2022 - 150 Km
241 900 €



PORSCHE 911 TYPE 992 CARRERA GTS CABRIOLET PDK8
2022 - 3 800 Km
209 900 €



PORSCHE TAYCAN TURBO S
2020 - 35 200 Km
134 900 €



NISSAN GTR R35 BLACK EDITION
2019 - 10 900 Km
136 900 €



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



FERRARI CALIFORNIA T
2016 - 23 500 Km
165 900 €



AUDI R8 V8 4.2 BVMS
2007 - 69 900 Km
71 900 €



PORSCHE BOXSTER 2.7 TYPE 981 PDK7
2015 - 54 900 Km
56 900 €



VOLKSWAGEN NEW BEETLE RSI
2003 - 30 900 Km
74 900 €

jeansebastienplaut

Un large choix de plus de 70 véhicules disponibles immédiatement !

BENJAMIN SCALZO
Responsable Commercial
bscalzo@jeanlainheritage.com
+33(0)6 08 09 98 74

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
abillault@jeanlainheritage.com
+33 (0)6 69 35 50 16



www.jeanlainheritage.com



SPÉCIALISTES

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



AC Cobra 5.0 Ford GT Backdraft Racing 427
07/03, 426 ch, 11 500 km, gris métallisé, 125 000 €



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



Porsche 928 S
06/82, 310 ch,
45 217 km d'origine,
Indian Red, 1^{ère} main,
peinture originale.
60 000 €



**Land Rover Ranger
Rover Autobiography**
06/15, 200 ch,
40 500 km, gris
métallisé, double
toit (toit rigide et toit
souple).
38 000 €



**Jeep Wrangler
Unlimited Sahara**
06/15, 200 ch,
40 500 km, gris mé-
tallisé, double toit (toit
rigide et toit souple).
38 000 €



Porsche 911 (Type 991) Coupé 3.0 L
09/16, 29.956 km, 125.900 €
Pack Sport et tout cuir



Jaguar F-Type Cabriolet 2.0 L
09/18, 13.000 km, 67.900 €
Pack cuir Premium, volant sport



Porsche 718 Spyder
03/20, 8 300 kms, 148 900 €
Bose, PK carbone int., échapp Sport



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 911 Type 993 4S
04/98, 168.000 km, 115.900 €
Clim., Sièges Elec., cuir



Porsche 911 Type 991.2 Targa 4S
10/17, 27.500 km, 156.900 €
Echap Sport, sièges Elec 18 P, Bose, JA 20



BMW M4 Pack Competition BVM
12/18, 19.500 km, 74.900 €
Cuir Merino, toit ouvrant, caméra, JA 20

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

Vos annonces

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

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

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

* Offre réservée aux particuliers, professionnels nous consulter.

Vendez
votre auto
à partir de
29€*

Pour une parution dans le prochain numéro, vos annonces doivent nous parvenir **au plus tard le jeudi 15 juin**



Ferrari GTC4 Lusso

11/16, 37.295 km, Cana di Fucile, cuir nero, volant carbone / led, toit Pano, caméra • **239.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari 488 GTB

03/18, 18.574 km, nero Daytona, cuir nero, sièges racing, volant carbone • **246.900 €**

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 F8 Spider

09/20, 13.677 km, Rosso Corsa, cuir nero, sièges racing, full carbone, Lift, caméra • **409.900 €**

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, suspension magnétique, 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 488 Spider

09/17, 59.000 km grigio Silverstone, cuir cuoio, écussons, caméra • **214.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari Portofino

10/18, 23.800 km, grigio titanio, cuir nero, volant carbone / led, Susp Magn., JA 20 • **239.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr

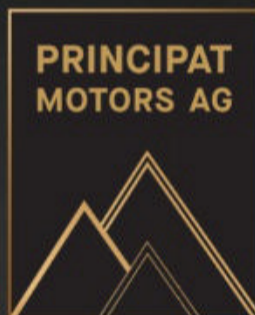


Ferrari California 30

06/12, 59.048 km, grigio Silverstone, cuir cuoio, JA 20 • **119.900 €**

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

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

ASSURANCE AUTO

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



Spécialiste
pour les
Risques
d'Assurances
en Entreprise

Nouveaux tarifs 2023

Exemples de tarifs

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



Ferrari 296 GTB

A partir de 1 500 €/an*



Ferrari 488 GTB

A partir de 980 €/an*



Ferrari 458 Spider

A partir de 780 €/an*



Lamborghini Gallardo LP560

A partir de 700 €/an*

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

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

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

N° Orias : 14000184

**Ferrari Testarossa**07/86, 54.459 km, Rosso Corsa, cuir nero, moyeux Rudge, grosse révision faite • **144.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr**Ferrari 365 GT 2+2**06/70, 54.110 km, gris clair, cuir fauve, Matching Numbers, état collection • **PSD**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr**Ferrari 575 Maranello**04/03, 66.604 km, grigio Titanio, cuir nero Daytona, Hi-Fi, carnet • **99.000 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr**Ferrari 456 GT BVM6**08/97, 91.297 km, gris Titanio, cuir Charcoal, historique complet, gros entretien récent • **79.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr**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 430 Spider F1**11/05, 20.500 km, grigio Silverstone, cuir Bordeaux, sièges électriques, inserts carbone • **134.900 €**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**

PAGID

PAGID RSL



RSL pour utilisation sportive et circuit

PAGID RSC



RSC pour disques en carbone céramique



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

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

brembo
Racing



Disques percés ou rainurés Hautes Performances et Track Day



Kits Gros Freins

brembo

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

ATOMIX-R

DAMY
CARROSSERIE

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



@des_rencontres_mecaniques

Damy Carrosserie
Ligne Droite des Hunaudières
72230 Ruaudin

Certification aluminium & multi matériaux
Audi, Porsche et Tesla

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



Porsche 911 2.2E coupé 155 ch
1970, 72 000 km, origine France, matching moteur et couleur, bel état, 15k€ frais récents (intérieur, mécanique), visible sur Bourg-en-Bresse • **86 000 €**

segu74@wanadoo.fr



Lamborghini Huracán STO
10/22, châssis 2023, 1 600 km, noir verni, intérieur alcantara noir avec liseré, arceaux titane et harnais, caméra de recul, soulèvement, sièges confort, garantie constructeur 30 mois, Française, reprise possible • **380 000 €**

06 70 72 29 70



Bentley Bentayga Hybrid 449 ch BVA
12/2020, 24 500 km, Moonbeam, cuir Beluga, Garantie Certified by Bentley 12 mois • **174 900 € 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 ch
01/2019, 54 900 km, Grigio Lynx, Français, AKRAPOVIC, TVA Apparente • **264.900 € TTC**

Lamborghini Cannes
lamborghini.cannes@passionautomobiles.fr
+ 33 (0) 422 78 78 78



Lamborghini Urus 4.0 V8 650 ch
12/2019, 47 515 km, Nero helene, Garantie Selezione 12 mois, Akrapovic • **255 000 € TTC**

Lamborghini Mulhouse – Emmanuel Cuenot
emmanuel.cuenot@passionautomobiles.fr
+33 3 89 314 312



Caterham SV Seven 485 Pack S
Harnais 4 points Race, kit pluie complet finition Race, plancher bas, sièges compositeTillett, volant extractible, volant MOMO Suède, full XPEL • **Prix sur demande**

Centre Audi Lemauviel Exclusive (14)
David Schwartz - 06 78 74 33 95



Lamborghini Aventador Ultimae 6.5 V12
03/2022, 780 ch, 1 845 km, Blu Tawaret, Garantie Constructeur – fin 17/03/2025 • **779 900 € TTC**

Lamborghini Mulhouse – Emmanuel Cuenot
emmanuel.cuenot@passionautomobiles.fr
+33 3 89 314 312



Bentley GTC W12 560 ch Pack Mulliner
01/10, 85 000 km, 6.0 bi-turbo, 4 roues motrices, capote Alpaga bleu, état exceptionnel • **Prix sur demande**

Centre Audi Lemauviel Exclusive (14)
David Schwartz - 06 78 74 33 95



Land Rover Defender Soft Top Mark IV E
07/12, 239 800 km, 122 ch, BVM, diesel, noir, cuir noir, garantie 3 mois • **Prix sur demande**

Centre Audi Lemauviel Exclusive (14)
David Schwartz - 06 78 74 33 95



Porsche Taycan Turbo S
04/21, 3.808 km, noir, cuir noir, pack Sport Design carbone, sièges confort / massants, PDCC, PDLS, Innodrive, caméra 360°, tête haute, vision noct. • **175.500 €**

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



Mercedes-Benz SL500
02/92, 133.500 km, Bornit, cuir beige, sièges à mémoire / chauffants, Clim auto, ASR, banquette Arr., JA 8 trous • **27.900 €**

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



CAPOTES



WINDSCHOTTS



BAGAGERIE



PORTE-BAGAGES

Votre Spécialiste Capotes
et Équipements pour Cabriolets !

www.ComptoirduCabriolet.com



04 68 41 56 01

Fiorano Racing



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

ENTRETIEN - RÉPARATION - VENTE
 FERRARI & MASERATI



TOUTE NOTRE ACTUALITÉ SUR
WWW.FIORANORACING.FR

RETROUVEZ NOUS SUR NOTRE
 PAGE FACEBOOK



DOMINIQUE ROMÉO

VOUS ACCUEILLE DANS SON ATELIER À 25 MN DE PARIS

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



Porsche 997 Carrera S 3.8 L 355 cv Cabrio Tiptronic
 2007, 92.000 km, noir basalt, cuir complet noir, Clim auto, Bose, Parktronic xénon, S. Chauff., PASM, JA 19 Turbo, Nbrs options • **56.900 €**
 First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



BMW M 235 I 3.0 L 326 cv BVA8
 2016, 74.000 km, Black saphir, cuir brun, S. Sports + Chauff., volant multi + palettes, Régul., GPS Pro, options • **33.900 €**
 First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche Cayman S 981 3.4 L 325 cv
 04/13, 80.000 km, gris quartz, cuir complet noir, Chrono +, PASM, JA 20 Sport, options • **60.900 €**
 First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche Boxster S 981 3.4 L 315 cv PDK
 2014, 93.000 km, noir, cuir complet noir, xénon, PDLS, Windshott, Clim., SECM Sport 14 P, PSM, Ordi. • **53.900 €**
 First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche 991 Carrera 4S 3.8 L 400 cv PDK
 2014, 54.000 km, bleu saphir, cuir complet beige Louxor / noir, PSE, Chrono, carbone, Nbrs options • **99.900 €**
 First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche 996 Turbo 3.6 L 420 cv Tiptronic
 2001, 94.000 km, jaune Speed, cuir complet noir, carnet Porsche • **58.900 €**
 First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



BMW Série 8 Cabriolet G14 M850i X-Drive 530 ch BVA
 05/21, 34.246 km, gris, cuir marron, gtie 12 mois • **109.990 €**
 Diamant Automobiles (34)
 Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



Maserati Quattroporte V8 580 ch Trofeo
 04/21, 16.900 km, noir, Packs (Connectivité et Nerissimo Carbone), étriers rouge, JA 21 Orione Dark • **164.990 €**
 Diamant Automobiles (34)
 Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



Porsche Panamera 4 V6 3.0 L 462 PDK Hybrid
 09/18, 29.215 km, gris, Pack Sport, nombreuses options, 1^{ère} main • **95.900 €**
 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 • **325.500 €**
 Diamant Automobiles (34)
 Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



Audi RS5 Sportback V6 2.9 TFSi 450 ch Tiptronic 8 quattro
 12/19, gris, garantie 12 mois • **79.990 €**
 Diamant Automobiles (34)
 Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



Audi Q3 Sportback RS 2.5 TFSi 400 ch S Tronic 7
 09/20, noir, garantie 12 mois • **83.900 €**
 Diamant Automobiles (34)
 Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.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

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

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.

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, T0, 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



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



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
• **49.900 €**

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



Peugeot 508 SW PSE Hybrid 4 360 E-EAT8
06/21, 41.000 km, gris clair, cuir / alcantara noir, night vision, full options • **48.900 €**

Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



Caterham 170 S
Neuve, 0 km, blanc, décoration Martini Racing, plancher bas, volant alcantara extractible, kit pluie, jantes noires
• **PSD**

Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr

ACCESSOIRES & SERVICES



Patrim One

assurances

La Référence de l'Assurance Haut de Gamme

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

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



**SURFACE
TRANSFORMS**

Un prix défiant toute concurrence



VOS DISQUES EN CARBON CÉRAMIC
ULTRA PERFORMANTS DE NOUVELLE GÉNÉRATION

MOSA FREIN

Clutches & Brakes

VOTRE DEALER **EXCLUSIF**
FRANCE + LUXEMBOURG + BELGIQUE

N'hésitez pas, appelez-nous
au numéro suivant ou par mail



► +32.81.73.32.73 | mail@mosa-frein.be | www.mosa-frein.be

Disques disponibles pour



Porsche

Lamborghini



Mc Laren

Aston Martin



Ferrari



ACCESSOIRES & SERVICES



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

PLATIN
★ ★ ★ WHEELS

Jantes homologuées TÜV du 14" au 21"



P113



P97

Pneus été, hiver et toutes saisons, du 13" au 19"

PLATIN
★ ★ ★ TYRES



RP 420 SUMMER



PLATIN, marque allemande de jantes et de pneumatiques depuis 1987.

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

www.platin.fr

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 - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 310294846. N°ORIAS : n°0700752 (www.orias.fr) - Création : designa.fr.



INNOVA-BOX

AMÉNAGEMENT DE GARAGE SUR-MESURE



Renseignements au :



01.85.41.61.47 | 07.49.08.90.88

Sport Auto parle de nous !

 gouret@innovabox.fr

INTERVENTION PARTOUT EN FRANCE
www.innova-box.net



ACCESSOIRES & SERVICES



43%
de réduction

12n° de Sport Auto/an
+ UNE MONTRE
EN CADEAU

=
55€
seulement
au lieu de 96,56€*

Fête des Pères

PROFITEZ DE

5 MOIS OFFERTS

SUR 1 AN D'ABONNEMENT



UNE MONTRE EN CADEAU

Avec la sobriété de ses lignes et son élégance, votre nouvelle montre vous accompagnera dans tous vos déplacements.

Mouvement quartz, boîtier en inox, quadruple écrans, bracelet en simili cuir, grains ou façon croco, coutures sellier.

Bulletin d'abonnement

à retourner sous enveloppe affranchie à : Service abonnements Sport Auto - 59898 Lille Cedex 9

#M041 #D1399195

1 Je choisis mon offre d'abonnement :

Offre annuelle : je règle en une seule fois **55€** au lieu de 96,56€* et je reçois Sport Auto pendant 1 an (12 n°).
En cadeau, recevez la montre quartz similicuir. (1)

-43%

Mon abonnement se renouvellera automatique à la date anniversaire sauf résiliation de ma part. Je remplis le mandat SEPA ci-dessous accompagné de mon RIB ou je joins un chèque libellé à l'ordre de Sport Auto.

2 Je valide mon règlement :

Je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et je n'oublie pas de **joindre mon RIB.**

IBAN

Tarif garanti 1 an. 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

PLUS RAPIDE, JE M'ABONNE
EN QUELQUES CLICS SUR
KiosqueMag

à l'adresse : bit.ly/sa-offres

Muni de mon RIB ou de ma carte bancaire, je m'abonne en toute sécurité !

Flashez-moi
pour voir l'offre !



3 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.) : (Pour l'avertir par 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.)

Signature :

Date : / /

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque Sport Auto à 6,90€/ numéro (11 n°/an) et les frais de port à 11,77€ par an.**À remplir obligatoirement. (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en 1 seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/12/2023. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Le(s) produit(s) vous seront adressés dans un délai de 4 semaines après réception de votre règlement et dans la limite des stocks disponibles. 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. Le coût du renvoi de(s) produit(s) est à votre charge. Responsable de traitement des données personnelles : 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 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 ERAS-DPD, c/o service juridique, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, ou par mail à dipd@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. Éditions Reworld Axel Springer (ERAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux.



SPORT

100 ANS
24h
LE MANS

150

ENQUÊTE F1

Au moins six nouvelles équipes voudraient intégrer le peloton de la Formule 1. À 200 millions de dollars l'entrée, la FIA y voit une bonne affaire. Mais il y a de gros blocages !

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

Motorsport-images/LAT/Panoramac

Les 100 ans des 24 Heures du Mans

Les premières 24 Heures ont eu lieu en 1923. Depuis, cent ans ont passé et quatre-vingt-dix éditions se sont tenues avec leur lot d'exploits humains et sportifs, de nuits blanches interminables, de petits matins où l'on rebat les cartes... Revivez quelques épisodes avec nous.

154



Porsche Penske Racing

130

STUDIO
Porsche 963 (2023)



DPPI

136

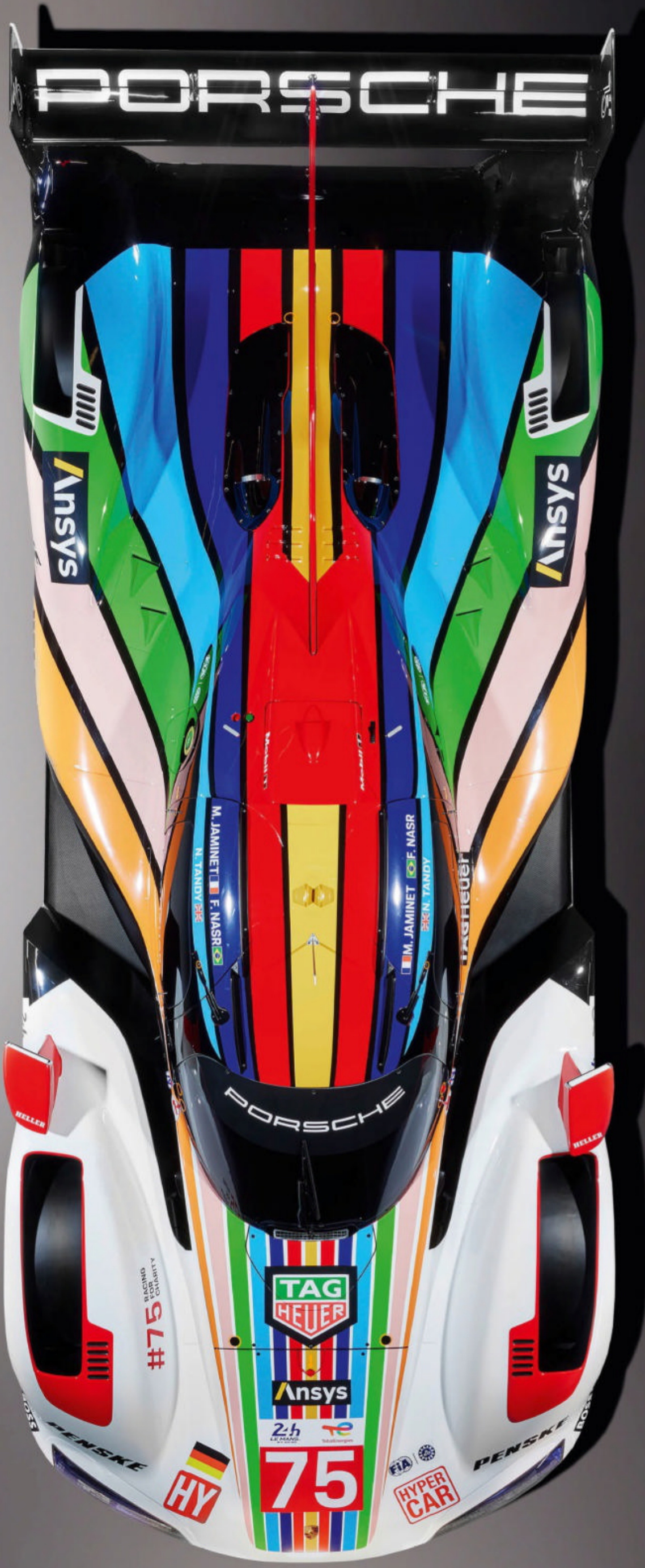
REPORTAGE F1
Des histoires de transferts de pilotes



DPPI

142

COULISSES F1
Grands prix d'Azerbaïdjan & de Miami



Pour fêter le centenaire des 24 Heures du Mans et le 75^e anniversaire de Porsche, les 963 officielles arboreront exceptionnellement cette livrée très colorée dans la Sarthe, les 10 et 11 juin.

STUDIO Porsche 963 (2023)

RETOUR AUX AFFAIRES

A l'instar de Ferrari et Cadillac, Porsche effectue cette année son retour dans la catégorie reine de l'Endurance. **Avec cette 963 déjà vendue à certaines équipes privées, la marque détentrice du record de victoires au Mans (19 succès !) espère bien rééditer la success-story sportive et économique des 956 et 962.**

Par Alain Pernot
Photos Porsche Penske Racing



STUDIO Porsche 963 (2023)



TECHNIQUE

Moteur : **V8 à 90° biturbo** Dénomination : **9RD** Cylindrée : **4 593 cm³**

Alésage x course : **96 x 81 mm** Position : **centrale arrière longitudinale** Distribution : **4 soupapes par cylindre**

Alimentation : **injection directe** Lubrification : **par carter sec** Puissance maxi : **515 kW, soit 700 ch** Régime maxi : **8 000 tr/mn**

Système hybride : **MGU, électronique, logiciels Bosch, délivrant entre 30 et 50 kWh** Batterie : **Williams Advanced Engineering, 1,35 kWh**

Boîte de vitesses : **Xtrac à 7 rapports, semi-automatique** Châssis : **monocoque LMP2 en carbone Multimatic**

Suspensions : **double triangle, pousoirs, combinés ressorts-amortisseurs** Freins : **disques carbone-céramique ventilés**

Roues AV/AR : **12,5 x 18/14 x 18** Pneus : **Michelin L - l - h : 5 100 - 2 000 - 1 060 mm** Poids : **1 030 kg**

L'habitacle de la 963 offre toute la complexité d'une voiture hybride moderne.





chez Porsche, les programmes se suivent et ne se ressemblent pas. Il y a une dizaine d'années, le constructeur allemand n'avait pas hésité à bâtir ex nihilo une équipe digne d'entrer en F1 pour concevoir et exploiter la Porsche 919 Hybrid, un bijou redoutable d'efficacité malgré son petit V4 thermique. Il en a résulté trois victoires consécutives aux 24 Heures du Mans (de 2015 à 2017) et trois titres des constructeurs, une série interrompue

par un retrait brutal, fin 2017, pour cause de dieselgate.

Le retour de Porsche dans la catégorie reine de l'Endurance s'opère donc avec une approche totalement différente. Il faut dire qu'il intervient dans un contexte où la priorité de la marque est centrée sur son arrivée en Formule 1 (même si celle-ci tarde à se concrétiser). Le retour en Endurance n'est pas un programme de premier plan. Il se situe même à la limite d'un programme « compétition client ».

En effet, parmi les diverses possibilités offertes par le règlement actuel, Porsche a opté pour la voie la plus économique en concevant une auto de type Le Mans Daytona hybrid. Cette plateforme LMDh présente l'avantage d'être commune au championnat du monde d'Endurance et au championnat américain IMSA (les « vraies » Hypercar de type LMH n'étant pas acceptées aux Etats-Unis). Ce choix permet à Porsche d'être présent sur le continent américain (dont le marché est toujours aussi crucial pour la marque) tout en élargissant les occasions de vendre

des protos à des équipes privées, comme cela avait été le cas dans les années 80 avec les Porsche 956 et 962. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si ce nouveau proto s'appelle 963, et non 920 par exemple. La filiation est clairement affirmée.

Autant les ingénieurs Porsche avaient conçu la 919 entièrement en interne, autant le choix de la plateforme LMDh les a obligés à développer ce nouveau proto en partenariat avec des sociétés tierces. En effet, le règlement LMDh précise qu'une LMDh doit utiliser un châssis LMP2 parmi les quatre marques homologuées que sont Oreca, Ligier, Dallara et Multimatic. C'est sur cette dernière que Porsche a jeté son dévolu. Il faut dire que l'entreprise basée à Toronto est déjà un fournisseur qui produit de nombreuses pièces pour les 911 RSR, 911 GT3 ou encore 911 GT3 Cup. Le même règlement stipule que les LMDh doivent employer un système hybride standard fourni par Bosch et une batterie standard livrée par Williams Advanced Engineering.

Un V8 bien connu

Premier pilote à en avoir pris le volant, Frédéric Makowiecki nous évoque la première étape du développement de la 963 : « Nous avons commencé par des séances de simulateur dès le mois de mars 2021, bien avant que la voiture ne naisse, afin de définir quels étaient les besoins en fonction des caractéristiques des pneus et de la réglementation, décider dans quelle direction on voulait aller et pour valider certains choix. »

“NOUS N'AVONS PAS BESOIN D'UNE VOITURE AU « TOP ». ELLE DOIT JUSTE ÊTRE RAPIDE DE MANIÈRE CONSTANTE, CAR C'EST CE QUI PERMET DE GAGNER DANS UN CHAMPIONNAT RÉGI PAR UNE BOP.”

Thomas Laudenbach, directeur de Porsche Motorsport



Exploitant la possibilité offerte par le règlement, les designers de Porsche ont souhaité donner à la 963 un air de famille avec la 962 sur la partie avant.

Dès lors, les ingénieurs de Porsche ont pu développer la 963 autour des éléments cités. Les caractéristiques du moteur thermique étant libres, le département moteur a opté dès la fin de l'année 2020 pour un V8 de 4,6 litres. Celui-ci est bien connu des ingénieurs allemands puisqu'il s'agit du moteur de la Porsche 918, lui-même dérivé du bloc qui propulsait le fameux RS Spyder LMP2. Lancé en 2013, il présente des caractéristiques intéressantes pour la compétition : « Il a un vilebrequin plat et une course très courte, explique Stefan Moser, le chef motoriste. Cela nous permet de le monter en position très basse et d'abaisser le centre de gravité tout en offrant des points d'ancrage optimaux pour les suspensions et la boîte de vitesses. »

Patron de la compétition chez Porsche, Thomas Laudenbach nous en dit plus : « Nous avons procédé à trois changements fondamentaux : dans la 963, le moteur est porteur. Ensuite, il est conçu pour fonctionner avec un carburant renouvelable. Enfin, nous lui avons ajouté deux puissants turbos. Disposer d'un boost variable nous offre de la flexibilité lorsqu'il est nécessaire de répondre aux ajustements de la BoP. »

Sa courbe de puissance est effectivement définie par la Balance de performance (BoP) chargée d'équilibrer les différentes voitures de la catégorie Hypercar.

Ce moteur thermique est donc associé au système hybride standard récupérant l'énergie du freinage sur le train arrière. Lorsque le système Bosch est actif et délivre entre 40 et 68 ch sur le train arrière, la puissance du moteur thermique diminue automatiquement de manière à ce que la puissance totale du groupe propulseur demeure sous la barre des 515 kW, soit 700 ch.

Comme le règlement l'autorise, Porsche a pu développer sa propre carrosserie : « En matière d'appui et de temps au tour, le véhicule

doit rester dans une fenêtre de performance définie par le règlement, rappelle Christian Eifrig, le chef de projet de la 963. Nous avons eu la difficile mission de trouver le bon compromis entre l'efficacité aérodynamique et un design immédiatement reconnaissable. » Thomas Laudenbach résume ainsi la philosophie qui a guidé la conception de la 963 : « Nous n'avons pas besoin d'une voiture au "top". Elle doit juste être rapide de manière constante, car c'est ce qui permet de gagner dans un championnat régi par une BoP. »

Planifiés mi-décembre 2021, les premiers essais en piste de la 963 ont été repoussés à la mi-janvier 2022 à la suite de problèmes d'approvisionnement. Et son développement n'a pas été un long fleuve tranquille, comme le reconnaît Frédéric Makowiecki : « Nous avons été les premiers à rouler dans la catégorie LMDh et nous avons dû essayer certains plâtres, notamment au niveau du système hybride. Ça nous a pris un peu plus de temps que prévu pour déterminer comment gérer cette situation et comment résoudre les problèmes qui se posaient. Tout le système était un peu en stress au début avec Bosch, Williams et Multimatic. Il a donc fallu arriver à se mettre en place pour bien se comprendre et bien travailler tous ensemble. Ce n'est pas toujours facile. Ça demande un gros travail sur le plan de l'organisation. »

Un développement difficile

Pour ne rien simplifier, Porsche a confié son programme d'Endurance à l'équipe américaine Penske, renouant ainsi une association qui s'était montrée très fructueuse en CanAm il y a cinquante ans (avec la monstrueuse 917/30) et plus récemment en American Le Mans Series entre 2006 et 2008 avec le RS Spyder. « Même si chacun a une manière différente de travailler, l'association a plutôt bien

Alors que la Porsche 919 victorieuse entre 2015 et 2017 utilisait un V4 de 2 litres, la nouvelle 963 recourt à un V8 de 4,6 litres, issu de la Porsche 918 !



STUDIO Porsche 963 (2023)

fonctionné assez rapidement entre ces deux grands noms du sport automobile, poursuit le pilote français. Avant même l'exploitation des voitures en course, Penske a été impliqué dans le développement de la voiture. »

Les problèmes de jeunesse du système hybride standard ont quelque peu ralenti le développement : « En juin 2022, nous avons entamé un test d'endurance que nous avons stoppé parce que ça ne marchait pas. Il nous a fallu passer l'été pour avoir quelque chose d'assez robuste. Mais lors de notre test d'endurance de Sebring, début octobre, ça a bien fonctionné. A partir de là, nous avons pu commencer à chercher un peu plus de performance et enchaîner les essais sans avoir de soucis. »

Quel ressenti offre une LMDh, par rapport à une GT ou une ex-LMP1 ? « Le facteur premier, c'est le poids. En règle générale, plus le poids est élevé, plus tu essaies d'avoir un niveau de charge élevé pour compenser. Là, par rapport aux anciennes LMP1, les voitures sont alourdies, mais on leur a enlevé une bonne part de leur charge aéro. Ainsi, du point de vue de la conduite pure, des réactions et de l'inertie que peut avoir la voiture, la LMDh est plutôt proche d'une GT. En revanche, la position de conduite, la manière d'interagir avec la voiture et la vision sont carrément typées "proto". Finalement, c'est vraiment un mix des deux. »

Engagée en IMSA, la 963 a effectué ses débuts en compétition en IMSA dès la fin janvier, à l'occasion des 24 Heures de Daytona. Et pour être honnête, malgré ses 33 000 km d'essais préalables, elle a déçu face aux Acura et aux Cadillac. Ce même constat s'est imposé au niveau du championnat du monde. Attention, la nouvelle venue n'a pas totalement démérité puisqu'elle a déjà remporté une course en IMSA, à Long Beach, et s'est offert la troisième marche du podium à Portimão, en WEC.

Il n'empêche, le nouveau fer de lance de Porsche ne s'est pas montré à la hauteur des attentes en matière de comportement : « Nous ne sommes pas du tout là où nous voulions être dans ce domaine, admet Frédéric Makowiecki. Nous souhaitons une voiture linéaire, prévisible et facile à conduire. Or je pense que nous avons probablement la voiture la plus pointue de tous les constructeurs. A nous de comprendre pourquoi. L'hybride offre des leviers pour jouer avec l'équilibre de la voiture, mais il a tendance à induire un comportement assez "on/off". Et pour un pilote qui a l'habitude de jouer avec les transferts de charge, c'est très perturbant, car les systèmes réagissent en fonction de la manière dont ils ont été paramétrés, et non des éléments physiques. »

Porsche aborde donc les 24 Heures du Mans avec beaucoup d'humilité. « Nous savons que la voiture a un immense potentiel, poursuit le Français. Dans certains cas, nous arrivons vraiment à en extraire beaucoup de performance. Mais le problème, c'est que – pour l'instant – ce n'est pas encore assez répétitif. Il nous faut gagner en constance. Il nous faut avoir une meilleure compréhension de la voiture. »

Heureusement, la 963 peut compter sur un atout : « La vitesse de pointe fait partie de nos points forts. Or, au Mans, c'est une caractéristique importante. Nous allons au Mans avec une énorme motivation et l'objectif de tirer le maximum de ce qu'on a. Pour le moment, ce n'est pas toujours le cas. Nous ne pensons pas forcément détrôner Toyota tout de suite, mais nous ne venons pas non plus pour faire de la figuration. »

Le constructeur allemand sera d'ailleurs présent en force avec trois voitures officielles engagées par Penske et une voiture « client » alignée par l'excellente équipe Jota, transfuge du LMP2. De quoi emmagasiner de précieuses données susceptibles de mieux faire comprendre cette rétive monture, à défaut de viser immédiatement la 20^e victoire de Porsche aux 24 Heures du Mans. ●



“DU POINT DE VUE DE LA CONDUITE PURE, LA LMDH EST PLUTÔT PROCHE D'UNE GT. EN REVANCHE, LA POSITION DE CONDUITE EST CARRÉMENT TYPÉE « PROTO ». FINALEMENT, C'EST VRAIMENT UN MIX DES DEUX.”

Frédéric Makowiecki, pilote

QUAND L'HERBE EST PLUS VERTE AILLEURS...

Pour un pilote, les raisons de changer d'équipe sont multiples. La plus désagréable étant d'être remercié et de devoir trouver refuge ailleurs. **Mais c'est souvent l'ambition qui dicte les choix de carrière et la certitude de trouver dans l'écurie voisine une herbe plus verte. Ricciardo et Alonso sont de ceux qui ont vécu ces deux cas de figure.**

Par Lionel Froissart Photos DPPI

Alpine (2021-2022)



McLaren (2007)



Ferrari (2010-2014)

Fernando Alonso

Son premier passage chez McLaren (en 2007) lui a laissé quelques regrets, puis Fernando Alonso a rejoint la mythique Scuderia Ferrari en 2010. Après des débuts enthousiasmants agrémentés d'une victoire lors de son premier grand prix en rouge, la suite a été moins joyeuse à cause d'un titre raté de peu. Dès lors, l'Espagnol a le plus souvent affiché sa tête des mauvais jours.

D

es pilotes en activité, Fernando Alonso est de loin celui qui a le plus souvent animé la période des transferts. Depuis ses débuts en 2001, le natif d'Oviedo a changé huit fois de combinaison en tenant compte de ses allers-retours chez Renault et McLaren. Il est toujours managé par Flavio Briatore, qui l'avait recruté chez Renault après ses débuts chez Minardi.

Le flamboyant Italien a souvent

influencé les choix de son pilote, en essayant de marier au mieux les aspects financier et sportif. Après ses titres chez Renault, Alonso a ainsi monnayé son statut de champion pour rejoindre McLaren avec la quasi-certitude d'y être traité en numéro 1 (qu'il était en effet) et de disposer d'une monoplace pour conquérir une troisième couronne. Plusieurs événements ont contrarié ses ambitions. Personne, pas même Ron Dennis, alors à la tête de l'équipe de Woking, n'avait anticipé le niveau du débutant Lewis Hamilton, qui se hissa rapidement à celui de son expérimenté coéquipier au point de devenir son principal adversaire au



Aston Martin (2023)



Ferrari (2019-2020)



Aston Martin (2021-2022)



Sebastian Vettel

En provenance de chez Red Bull, Vettel a succédé à Fernando Alonso chez Ferrari. Malgré quatorze victoires en rouge, l'Allemand n'a pas été en mesure d'ajouter une cinquième couronne à son palmarès. Poussé vers la sortie par la montée en puissance de Leclerc, il a terminé sa carrière chez Aston Martin... où Alonso l'a remplacé.



Ferrari (2015)

championnat. Puis à cause de multiples circonstances qu'il serait trop long de détailler ici (affaire d'espionnage aux dépens de Ferrari, rivalité exacerbée avec Hamilton en Hongrie, conflit ouvert avec Ron Dennis dès la mi-saison), Alonso mais aussi Hamilton ont vu leur échapper un titre qui leur était promis (pour un point). Surtout, Fernando Alonso fut contraint de quitter piteusement McLaren pour trouver refuge chez son complice Briatore, au sein d'une équipe Renault alors en perte de vitesse. Alonso en fut momentanément affecté et se contenta de déclarer : « Depuis tout petit je rêvais de conduire une McLaren, mais dans la vie, parfois, certaines choses ne fonctionnent pas. Nous avons eu des hauts et des bas et, ce n'est pas un secret, je ne me suis jamais senti chez moi ici (McLaren). » Voilà l'un des points clés du parcours de l'Espagnol, dont les choix de carrière ont souvent posé question et ont même été moqués. Alonso, plus qu'aucun autre pilote, a besoin de se sentir aimé, respecté, désiré, cajolé et accessoirement très bien payé, le montant du contrat reflétant généralement l'importance qu'une équipe accorde à son pilote. En quittant Renault fin 2009 pour rejoindre Ferrari, l'Espagnol espérait

intégrer une famille qui serait entièrement à son service et à son écoute. C'est en général ce qui est promis à un nouveau venu à Maranello. Les nombreux fans d'Alonso se dirent que le miracle allait se produire et même ressembler à un conte de fées, surtout après sa première victoire en rouge lors de la course d'ouverture de 2010. Un espoir entretenu jusqu'au dernier grand prix et cette erreur stratégique de la Scuderia qui priva Fernando Alonso d'un troisième titre. Dès lors, la relation avec Ferrari ne fut plus jamais la même et le difficile caractère de l'Asturien rendit ses rapports avec la Scuderia plus tendus, d'autant qu'un nouveau titre raté en 2012 plomba un peu plus l'ambiance, la perte de performance de Ferrari s'accroissant lors des deux saisons suivantes. Alonso, affichant sa tête des mauvais jours, décida de quitter la Scuderia, multipliant les critiques contre son équipe.

Au cours de l'été 2014, Sebastian Vettel, alors chez Red Bull, rencontra encore une fois Luca di Montezemolo chez lui, en Suisse, pour signifier son désir de piloter un jour pour la Scuderia (mais, éternel recommencement, Vettel y sera poussé vers la sortie par la montée

"À L'ÉPOQUE, C'ÉTAIT L'UNE DES DÉCISIONS LES PLUS DIFFICILES À PRENDRE. APPELER MON EMPLOYEUR A ÉTÉ L'UN DES COUPS DE FIL LES PLUS DURS DE MA VIE."

Lewis Hamilton



Lewis Hamilton

Jusque-là, Hamilton a fait toute sa carrière en grands prix avec un moteur Mercedes dans le dos. Mais c'est à Ron Dennis et l'équipe McLaren que le Britannique doit d'avoir accédé à la F1. Quitter le giron de Woking fut un déchirement, mais Lewis voulait tenter une nouvelle aventure et jouir d'une plus grande liberté.



en puissance de Charles Leclerc). L'Allemand étant convoité par Ferrari depuis 2008, Montezemolo et Vettel trouvèrent très vite un accord. Alonso, lui, n'avait pas apprécié le fait que le patron de l'équipe, Stefano Domenicali, soit débarqué et remplacé par un Marco Mattiacci peu au fait des choses de la F1.

Le courant ne passait pas...

Après quelques discussions, Alonso se fit son opinion sur le nouveau boss : le courant ne passait pas. Plus tard, Luca di Montezemolo en dit plus sur l'état d'esprit de l'Espagnol à l'époque : « Il (Alonso) n'était pas motivé, il avait beaucoup de doutes. Et le père de Fernando avait également une grande influence sur lui. Son père lui a dit : "Il est temps pour toi de changer. Quitte Ferrari. Pour beaucoup de raisons malheureusement, tu n'as pas pu gagner le championnat, il faut trouver une autre solution pour remporter le titre." »

Ce fut donc encore une fois McLaren, malgré la présence de Ron Dennis qui fut à nouveau son patron à partir de 2014. Les amateurs

de F1 se souviennent du fiasco que se révéla être ce second passage chez McLaren et de la relation catastrophique d'Alonso avec les motoristes de Honda. Les Japonais, très sensibles aux critiques, furent souvent blessés par le manque de délicatesse et de diplomatie du Taureau des Asturies. Quatre saisons dans l'anonymat du peloton lassèrent le beau Fernando au point de le pousser à prendre une vraie-fausse retraite. Ce fut encore Renault, devenue l'équipe Alpine, qui redonna une place en F1 au double champion du monde. Mais ce n'était évidemment plus comme avant et l'époque Briatore. Les nouveaux dirigeants de l'équipe, dont Laurent Rossi, n'accordèrent jamais au talent d'Alonso la confiance ni même le respect qu'il méritait. Pire, son âge « avancé » devint un sujet. Une parfaite ineptie, comme le prouvent depuis les performances de Fernando Alonso au volant de l'Aston Martin. Au début de la saison dernière, ces atermoiements agacèrent Alonso, d'autant que l'opportunité Aston Martin se présenta après la décision de Sebastian Vettel d'anticiper sa retraite. Lorsque l'Espagnol annonça son départ vers l'équipe de

Renault (2019-2020)



“ÇA RESSEMBLE À UN ÉCHEC. MAIS J’E SAIS CE QUE JE RESSENTAIS : IL FALLAIT QUE JE TENTE, QUE JE TOURNE LA PAGE. ET AVEC TOUT CE QUE J’AI APPRIS ET TRAVERSÉ, JE ME SENS QUAND MÊME MIEUX.”

Daniel Ricciardo



McLaren (2021-2022)

Daniel Ricciardo

Ricciardo a connu le meilleur de sa carrière chez Red Bull. Après avoir bousculé et incité Vettel à aller voir ailleurs, il fut lui-même mis sous pression par Max Verstappen. L’Australien croyait trouver son salut chez Renault, mais ce fut un transfert sans saveur. Quant à son passage chez McLaren, il a tourné à la catastrophe. Le voilà revenu dans la coulisse du clan Red Bull.

Lawrence Stroll, beaucoup doutèrent, encore, de ce choix, surtout après une saison très moyenne de l’équipe anglaise. Mais pour une fois, encouragé par son mentor de toujours, le redoutable Briatore, Fernando Alonso semble avoir fait le bon choix et s’en explique : « Je ne faisais pas confiance à 100 % à tout ce que les équipes vous disent en août. Flavio était très intéressé par le projet Aston Martin. Il a vu l’investissement, il a vu la vision de Lawrence, qui est un leader très important dans l’équipe. Une fois que Lawrence a un objectif, il l’atteint. Il finira par réussir. Cela peut prendre deux, cinq ou sept ans, mais il y arrivera. »

Mieux, Alonso n’est pas en terre inconnue chez les Stroll, les deux familles se côtoient depuis longtemps. « Nous nous connaissons depuis maintenant douze ans, quand Lance (le fils de Lawrence, NDLR) n’était qu’un enfant dans le Karting, et oui, je l’apprécie. Je suis persuadé que Lawrence a un style de leadership qui est assez contagieux et tout le monde dans l’équipe croit à ce qu’il pense. Dans une équipe de F1, il faut ce genre de patron, une voix qui donne la direction. J’aime cette façon de ne pas avoir de limites. » Encouragé par le niveau actuel de sa nouvelle équipe, qui ne cesse de progresser, Fernando Alonso ne manque pas de multiplier les comparaisons avec l’équipe Alpine, où il ne se sentait pas soutenu et voyait que l’équipe française hésitait

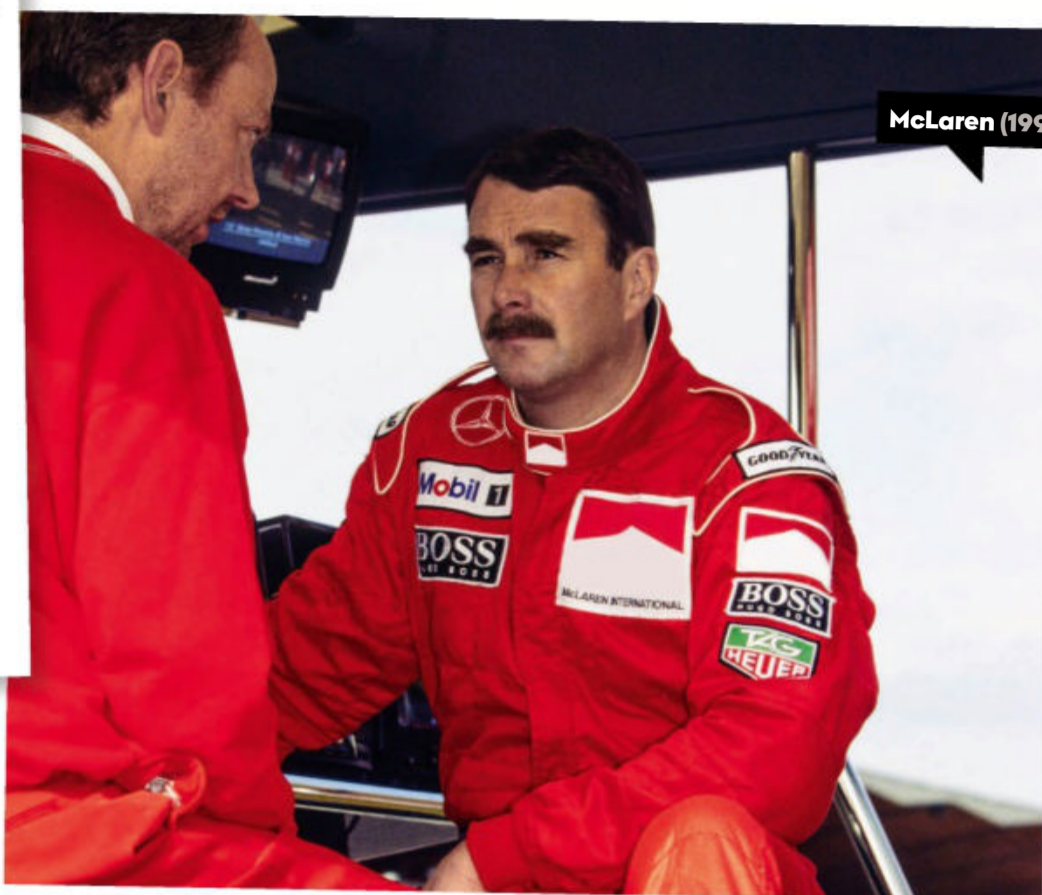
entre lui et le prometteur Oscar Piastri. Finalement, ni l’Espagnol ni l’Australien ne pilotent pour Alpine, un imbroglio total les ayant opposés au constructeur français, un feuilleton que nous avons détaillé dans ces pages la saison dernière. Une belle opportunité de carrière pour... Pierre Gasly, au final, qui a bénéficié de cette confusion.

Daniel Ricciardo, aujourd’hui en réserve de la république chez Red Bull, a lui aussi connu des transferts chaotiques et à sensation. Comme souvent, c’est la perte de confiance de son équipe qui l’a poussé à aller voir ailleurs. Cet enfant du sponsor autrichien perçut, à juste titre, un changement avec l’arrivée de Max Verstappen au cours de la saison 2016. Deux ans plus tard, après quelques heurts avec le Néerlandais – désigné comme le futur de l’équipe Red Bull –, Ricciardo se décida en l’espace d’un week-end (au lendemain du Grand Prix de Hongrie 2018) à quitter son équipe formatrice pour Renault. Où il ne trouva jamais vraiment sa place. Et comme pour Alonso quelques saisons plus tôt, l’Australien espéra trouver son salut chez McLaren. Ce qui fut une désillusion après avoir laissé tomber Renault de manière aussi brutale qu’il était parti de chez Red Bull. Alors que Daniel Ricciardo aspire à revenir dans le peloton en 2024 (peut-être dès cette saison si

Nyck de Vries perd son volant chez AlphaTauri), il affirme n’avoir aucun regret sur ses choix de carrière : « En vérité, je ne regrette pas d’avoir



Alpine (2023)



McLaren (1995)

Motorsport-images/LAT/Panoramic



McLaren (2023)

Pierre Gasly & Oscar Piastri

Les responsables de l'équipe Alpine n'ayant pas été capables de conserver Fernando Alonso, pas plus que le jeune Australien Oscar Piastri, parti chez McLaren, et dont le début de carrière fut pourtant financé par la formation française, le Français Pierre Gasly a saisi l'opportunité de rejoindre Alpine.

quitté Red Bull. Les gens pourraient dire que ma carrière n'a pas bien tourné après Red Bull. Que j'aie passé deux ans chez Renault puis deux ans chez McLaren, ça ressemble à un échec. Mais je sais ce que je ressentais : il fallait que je tente, que je tourne la page. Et avec tout ce que j'ai appris et traversé, je me sens quand même mieux. » Et Ricciardo, après s'être perdu au volant d'une McLaren qui ne lui convenait pas, surclassé par le jeune Lando Norris comme lui-même avait bousculé Vettel chez Red Bull, avoue qu'il avait besoin d'un break, comme Alonso avant lui. Même s'il a retrouvé un poste de remplaçant potentiel dans le giron Red Bull, l'avenir proche dira si le passage malheureux chez McLaren ne l'a pas expédié en préretraite sans que Ricciardo le désire vraiment.

Un cas de conscience

A l'opposé de celles d'Alonso, de Ricciardo ou encore de Nico Hülkenberg qui sont parmi les plus instables du peloton, certaines carrières sont parfaitement rectilignes. Comme celle de Lewis Hamilton. Biberonné du Karting au GP2 par McLaren et Mercedes et chaperonné par Ron Dennis, le Britannique a fait ses débuts en F1 au sein de l'équipe de Woking en 2007. Il se propulsa aussitôt au sommet de la hiérarchie avec neuf podiums consécutifs, deux victoires d'affilée dès le sixième grand prix, et ratant le titre d'un point (ex aequo avec Alonso), puis coiffant sa

Nigel Mansell

Sur les 69 pilotes ayant couru pour l'écurie McLaren, certains n'y ont jamais trouvé leur place. De nombreux transferts ont été considérés comme des échecs, tels ceux d'Alonso et Ricciardo récemment, mais le plus catastrophique fut celui de Nigel Mansell en 1995. Sorti de son aventure américaine par Williams-Renault la saison précédente, le Britannique fut imposé à Ron Dennis par Mercedes. Mansell commença par rater les deux premiers

grands prix, le temps d'élargir la coque à la taille de son généreux séant. Mal à l'aise et lent, Nigel Mansell remisa casque et combinaison lors du quatrième grand prix, en Espagne, après un passage dans le bac à gravier et prétextant une mauvaise tenue de route. Mansell quitta le circuit et McLaren sans même faire ses adieux à Ron Dennis, les deux hommes ne s'adressant plus la parole depuis plusieurs semaines.

première couronne l'année suivante avec une marge tout aussi mince. Mais très vite, Hamilton se sentit de moins en moins libre de ses mouvements sous le contrôle du très rigide Ron Dennis. Après six saisons à Woking, dont les quatre dernières assez frustrantes, le jeune Anglais se laissa convaincre par Niki Lauda, qui l'invitait à rejoindre dès 2013 une équipe Mercedes encore en gestation. Il y succéda à Michael Schumacher, dont il égala le nombre de titres sous les couleurs du constructeur allemand.

Mais pour Hamilton, dont la loyauté est souvent mise en avant, ce changement d'équipe fut un véritable cas de conscience. « A l'époque, c'était l'une des décisions les plus difficiles à prendre. Appeler mon employeur a été l'un des coups de fil les plus durs de ma vie, car j'étais chez McLaren depuis longtemps, et sans leur soutien ainsi que celui de Mercedes je ne serais jamais arrivé en F1. J'étais loyal envers eux, mais il fallait que je réfléchisse à ce que me réservait l'avenir. Je voulais faire partie d'une équipe qui était en phase de développement. Je voulais vivre cette aventure où l'on grandit et construit quelque chose ensemble. C'était un défi enthousiasmant. » On connaît la suite. Mais pas le futur. Alors, Lewis Hamilton fera-t-il toute sa carrière avec Mercedes ?

Ou se laissera-t-il envoûter par le chant des sirènes de Maranello comme le murmure le paddock ? ●



FORMULE 1

Dans les coulisses des grands prix

14 FERNANDO ALONSO

11 SERGIO PEREZ

1 MAX VERSTAPPEN



GP d'Azerbaïdjan

CIRCUIT URBAIN DE BAKOU

28 -30 AVRIL 2023



GP de Miami

CIRCUIT INTERNATIONAL DE MIAMI

5 - 7 MAI 2023



Dans le luxueux vestiaire des Dolphins de Miami, au cœur du Hard Rock Stadium, tous les pilotes ont reçu leur maillot de supporter de l'équipe de football américain résidente, qui appartient, comme le stade et le circuit, au milliardaire Stephen Ross. Heureux hasard, l'emplacement des maillots donnait le tiercé dans l'ordre (en partant de la droite) du Grand Prix de Miami.

Par nos envoyés spéciaux Lionel Froissart & Dieter Rencken



01

Motorsport-images/Sutton/Panoramic

C'est une fois son unité de puissance analysée en Angleterre que George Russell a appris que celle-ci était en grande partie détruite et impossible à remettre en état. Avec une allocation de quatre moteurs pour la saison, l'Anglais devra probablement subir une pénalité technique.



02

McLaren Racing Media

Lando Norris pourrait être son fils, mais Emanuele Pirro a beaucoup à apprendre du jeune Anglais au sujet des F1 modernes. Le rôle de l'Italien chez McLaren n'a toutefois rien de technique. Il a pour mission de chaperonner les jeunes du département McLaren Driver Development.

Grand Prix d'Azerbaïdjan

CIRCUIT URBAIN DE BAKOU

28 - 30 AVRIL 2023

MARDI 18 AVRIL

01

De la casse chez Mercedes Russell

perd un moteur

Le Grand Prix d'Australie s'est terminé dans la fumée et les flammes pour George Russell. L'Anglais a immédiatement arrêté sa Mercedes en bord de piste, mais le mal était fait. Une fois l'unité de puissance renvoyée à Brixworth, où sont basés les motoristes de Mercedes, une analyse a révélé des dégâts irrémédiables. La rupture du V6 a endommagé le turbo mais aussi le MGU-H (la récupération des gaz d'échappement par le système hybride), qui se sont avérés irréparables. Même avec une allocation de moteurs portée de 3 à 4 unités pour la saison, Russell échappera difficilement à des pénalités techniques, probablement en fin de saison. Il utilise en effet sa deuxième unité de puissance depuis Bakou.

MERCREDI 19 AVRIL

Michelin ne reviendra pas Manque de concurrence

Les F1 rouleront sur des pneus Pirelli jusqu'à la fin de la saison

2024. Pour les années suivantes, un appel d'offre a été lancé, mais les candidats ne se bousculent pas au portillon. Les indiscretions du paddock font état d'un intérêt crédible de la part de Bridgestone, qui aimerait revenir dans la lumière et profiter de la vague sur laquelle surfe la F1. L'appel d'offre devait prendre fin le 15 mai, afin que la F1 et la FIA puissent examiner les candidatures. Car dans la mise en œuvre de ce nouveau contrat, il faut considérer l'aspect commercial tout comme le volet sportif, dont certains points peuvent être en opposition. Le manufacturier choisi est contractuellement tenu de fournir également les catégories d'accès à la F1 que sont les F2 et F3. Le nom des ou du candidat retenus sera annoncé le 15 juin. Ce n'est qu'à ce moment-là que les négociations plus serrées commenceront, la FIA devant arrêter sa décision au début du mois de décembre au moment du Conseil mondial qui accompagne la remise des prix aux champions du monde, et qui se tiendra cette année à Bakou. Parmi les candidats potentiels, la firme française Michelin a immédiatement annoncé qu'elle n'était pas intéressée par un retour en F1 avec un argument imparable : « *Le premier élément n'est pas le spectacle* », notent les responsables de la firme de Clermont-Ferrand, qui ne souhaite pas produire des gommes dont l'usure prématurée doit assurer un certain suspense. Et surtout, Michelin ne souhaite pas être un fournisseur unique, sans concurrence.

L'ingénieur Laurent Mekies ne sera bientôt plus directeur sportif de Ferrari. En 2024, il deviendra Team Principal d'AlphaTauri. **Ça ne se refuse pas, même si ça veut dire quitter l'équipe phare.**

JEUDI 20 AVRIL

02

Pirro revient chez McLaren Deuxième jeunesse

Les fidèles lecteurs de *Sport Auto* se souviennent qu'à l'occasion du 60^e anniversaire de notre magazine, nous avons évoqué la carrière d'Emanuele Pirro, né lui aussi au début de l'année 1962. Si son passage en F1 n'a pas été à la hauteur des espoirs nés de ses performances dans les catégories inférieures, il a enrichi son palmarès de nombreux succès en Endurance avec Audi. L'Italien, qui fut pilote essayeur et de réserve de l'écurie McLaren-Honda, dans l'ombre des deux monstres Prost et Senna, retrouve cette équipe dans un rôle nouveau pour lui. Il est nommé directeur du McLaren Driver Development que l'écurie souhaite moderniser pour promouvoir le début de carrière de jeunes talents. McLaren ambitionne ainsi de se constituer une réserve de pilotes

susceptibles d'accéder au sommet de la pyramide. L'idée est d'y consacrer un budget moindre que ce que génère le classique rachat ou recrutement d'un pilote déjà en place dans une équipe concurrente.

MERCREDI 26 AVRIL

Mekies déménage Retour à Faenza

En Formule 1, la vérité d'hier est rarement celle du jour et encore moins celle du lendemain. Au début de la saison, lorsque Frédéric Vasseur est arrivé comme General Manager à Maranello, les observateurs se sont demandé si l'ingénieur Laurent Mekies allait conserver son rôle de directeur sportif. L'éventualité d'un départ avait aussitôt été démentie (comme l'avait été le départ de Mattia Binotto l'hiver dernier). Vasseur affirmait que Mekies était un élément essentiel dans la reconstruction de l'équipe Ferrari. Mais le Français s'est vu proposer un poste du genre qui ne se refuse ●●●



01

Alfa Romeo Racing Media

Depuis qu'il a rejoint l'équipe Alfa Romeo, Valtteri Bottas affiche une décontraction qui frise le dilettantisme. Le Finlandais se dit pourtant persuadé d'être là pour de nombreuses saisons encore, avec la ferme intention de séduire Audi, repreneur de l'équipe suisse.



02

DPPI

Lewis Hamilton affiche sa bonne humeur depuis le début de la saison, malgré une décevante Mercedes W14. Dans la coulisse, l'Anglais affirme ne pas prêter attention aux rumeurs qui l'envoient chez Ferrari. Lui dit vouloir rester encore longtemps chez Mercedes. Objectif : un 8^e titre.

A croire Sergio Pérez, c'est un bref contact avec le mur qui lui aurait donné un coup de pouce, dans sa lutte pour la victoire à Bakou : **"Ça m'a aidé ! J'avais du mal avec l'avant de la voiture, alors j'ai récupéré un peu d'avant avec ça."**

pas. Mekies sera en effet le Team Principal de l'équipe AlphaTauri à partir de 2024. Il y a vingt ans, alors que l'équipe italienne s'appelait encore Minardi (avant de devenir la propriété de Red Bull et de se transformer en Toro Rosso puis AlphaTauri), le technicien français y avait fait ses premières armes, au poste de responsable de l'ingénierie en piste. Vasseur a admis qu'il ne pouvait pas faire barrage à une telle opportunité. Mais en attendant ce déménagement d'une centaine de kilomètres entre Maranello et Faenza, Mekies reste vêtu d'une chemise rouge, pour une durée qui n'a pas été précisée.

prévu pour accueillir le MotoGP, mais dont l'équilibre financier n'a jamais été assuré. Le pilote Alfa Romeo dit vouloir étudier de près les comptes et le potentiel de développement de ce circuit. Pour ce qui est de la F1, Valtteri Bottas, au volant d'une Alfa Romeo difficile, ne semble pas à son meilleur niveau, même s'il réfute un manque de motivation. Le Finlandais évoque d'ailleurs le désengagement d'Alfa Romeo et l'arrivée d'Audi dans la structure de l'équipe, et son désir de participer à l'aventure avec cette équipe qui va devenir de plus en plus allemande.

02 Hamilton, pièce maîtresse Partir ou rester ?

A l'approche du Grand Prix de Monaco, les premières rumeurs de transferts, même les plus fantaisistes, circulent dans le paddock. Sur l'échiquier de la F1, le moindre déplacement d'une pièce suscite des commentaires aussitôt pris pour argent comptant. Ainsi, il a suffi d'un début de saison décevant à la Scuderia Ferrari pour envoyer Charles Leclerc chez Mercedes. Le Monégasque s'est bien gardé de démentir – un peu

de pression n'est jamais de trop au moment d'entamer de nouvelles négociations – tout en réaffirmant son amour pour Ferrari. Du côté de Mercedes, Hamilton préfère jouer la montre. Hormis le septuple champion du monde et peut-être son père, personne ne sait quelles sont les intentions de Lewis pour son avenir. Un échange avec Leclerc pour rejoindre Ferrari relève du fantasme. Interrogé à Bakou sur cette rumeur, Hamilton a souligné qu'il n'y prêtait pas d'attention. Une chose est certaine, le Britannique aimerait quitter la F1 avec une huitième couronne sur la tête. Lewis Hamilton a d'ailleurs répété son envie de terminer sa carrière de pilote chez Mercedes et pourrait, à l'instar d'Alonso, poursuivre sa quête pendant quelques saisons encore. Si le marché des transferts s'annonce assez calme pour les pilotes (lire aussi page 150), de grandes manœuvres ont déjà commencé du côté des départements techniques et opérationnels avec de nombreux mouvements d'ingénieurs et techniciens. Outre le départ annoncé de Mekies de chez Ferrari, le recrutement de plusieurs techniciens par la Scuderia, dont certains débauchés de chez Red Bull, l'équipe Mercedes est revenue aux fondamentaux en remplaçant James Allison à la direction technique.

dominical, le Grand Prix d'Azerbaïdjan a semblé soporifique, Sergio Pérez, le vainqueur du jour, l'a vécu d'une manière plus tendue. L'intervention d'une voiture de sécurité l'a aidé à prendre la tête de la course aux dépens de Verstappen, mais défendre cette position lui a demandé un effort de concentration énorme. « Le premier relais a été très intense. Une fois que j'étais dans le DRS, je pouvais Max pour m'assurer qu'il utilisait ses pneus, et c'était l'une des clés. Mais une fois que nous étions sur les durs, il était vraiment difficile de garder Max derrière, parce que je savais que dès qu'il aurait le DRS, il me doublerait. C'était donc un énorme défi. » Il se passe parfois des choses étranges dans le secret du cockpit. Ainsi, c'est un bref contact avec le mur qui a donné un regain d'énergie et d'attention au Mexicain. « Ça m'a aidé ! J'avais du mal avec l'avant de la voiture, alors j'ai récupéré un peu d'avant avec ça. »

VENDREDI 28 AVRIL

01 Bottas se disperse... Mais veut convaincre Audi

Déjà partenaire d'une société qui a créé une marque de gin, Valtteri Bottas, qui dispute sa onzième saison, semble préparer sa reconversion pour « l'après-F1 », dans un avenir proche. Il compte investir dans le café, mais aussi dans l'immobilier. Bottas serait également intéressé par le rachat d'un circuit finlandais, initialement

GP de Miami

CIRCUIT INTERNATIONAL DE MIAMI

5 - 7 MAI 2023

DIMANCHE 30 AVRIL

Sergio Pérez Une saison sous pression

Si dans le confort d'un canapé, à l'heure du poulet-frites

MERCREDI 3 MAI

Miami sauvé des eaux Et un bitume de billard

Les organisateurs du Grand Prix de Miami ont prévu une visite guidée



03

DPPi

L'acteur américain Vin Diesel, star de la saga *Fast and Furious*, a apprécié la leçon de pilotage que lui a offert un gamin du nom d'Oscar Piastrì, à bord d'une McLaren GT. Par chance, une assistante l'attendait à sa descente de voiture pour lui éponger le front.

du circuit pour évoquer les quelques améliorations apportées au tracé, après une première édition convaincante, mais qui nécessitait des retouches, surtout pour en améliorer la sécurité. Ainsi, la portion où Sainz et Ocon avaient fracassé leur monoplace en 2022 a été rendue plus sûre avec un léger recul du mur et l'adjonction de barrières Tecpro destinées à absorber les chocs. Le bitume, qui avait été critiqué par les pilotes en 2022, a été entièrement refait sur la totalité du circuit. Les organisateurs ont toutefois frisé la crise cardiaque lorsque le 14 avril, soit une vingtaine de jours avant le grand prix, des trombes d'eau ont entièrement inondé le site, provoquant des dégâts sur certaines structures et équipements. Mais lorsque les eaux se sont retirées, ils ont constaté avec soulagement que le nouveau revêtement n'avait pas souffert des intempéries. La course était sauvée.

JEUDI 4 MAI

03 Vin Diesel Un fan de vitesse

Il a joué un second rôle dans le film *Il faut sauver le soldat Ryan*, mais il est devenu une superstar pour sa participation à la saga *Fast and Furious*, dont l'ultime aventure est sur les écrans depuis le 17 mai. Amateur de grosses cylindrées, invité par les organisateurs, l'acteur Vin Diesel n'a rien voulu rater du Grand Prix de Miami et de ses préparatifs. Présent dans le paddock encore désert dès le jeudi midi, il ne s'est pas fait prier pour faire quelques tours du circuit, en passant, à bord d'une des GT

consacrées aux Hot Laps offerts aux personnalités et V.I.P. Il s'est ainsi retrouvé dans une McLaren pilotée avec enthousiasme par Oscar Piastrì. L'autre star Michelle Rodriguez, qui partage la vedette avec Vin Diesel dans le dernier *Fast and Furious*, a profité de l'expérience d'un pilotage aux limites en étant la passagère de Lando Norris. Son commentaire sans filtre à sa descente de voiture : « *Ce pilote est incroyable. Je me suis éclaté. Mais j'ai fait pipi dans ma culotte.* »

VENDREDI 5 MAI

Hamilton et Massa Titres et tapis vert

Le final controversé du championnat du monde 2021 est toujours dans l'actualité. Il ne se passe pas un mois sans que la course d'Abu Dhabi ayant sacré Max Verstappen, dans les conditions que l'on sait, ne soit évoquée. Depuis quelques semaines, une pétition circule sur les réseaux sociaux pour ré-attribuer le titre à Lewis Hamilton. Plus de 100 000 signatures ont déjà été recueillies. Il n'y a bien sûr aucune chance pour que le résultat de 2021 soit remis en question par la FIA. Dans un autre registre, à Miami, Christian Horner, le Team Principal de Red Bull, a confié que l'énorme fête qui a suivi cette consécration s'est soldée par une épidémie de Covid quasi généralisée pour les membres de l'équipe. Pendant ce temps, Felipe Massa, présent dans le paddock américain, a confirmé qu'il avait confié le dossier du titre 2008 à un cabinet d'avocats, pour tenter de faire

UN MOIS EN PISTE...

Avant le retour en Europe, c'était le statu-quo au niveau du développement et donc au classement des constructeurs.



1. Red Bull

L'équipe autrichienne travaille sur une base saine et performante. Le développement se fait par petites touches. Les ingénieurs Red Bull préfèrent se concentrer sur les futures options techniques, craignant de subir des restrictions imposées par la FIA.

2. Aston Martin

A en croire Mike Krack, le patron de l'équipe, il faudra attendre quelques courses (G.P. de Grande-Bretagne ?) pour voir les plus importants développements. D'ici là, ce sont des petites ajustements qui sont apportés sur l'excellente base de l'AMR 23.



3. Mercedes

Lorsque paraîtra ce numéro de *Sport Auto*, la course d'Imola aura rendu son verdict pour la nouvelle W14. Un changement radical à quitte ou double. Si cette Mercedes « B » est ratée, la saison sera longue pour Hamilton et Russell.

4. Ferrari

Comme la plupart des équipes en chasse derrière Red Bull, la Scuderia n'attendait pas de miracle des évolutions qui étaient prévues pour Imola. Selon Vasseur, il s'agit surtout d'exploiter et optimiser au mieux l'existant, sans engager une révolution technique.



5. McLaren

Le circuit de Miami a remis en évidence les limites de la McLaren 2023. En manque d'adhérence et d'équilibre, elle était la monoplace intrinsèquement la plus lente en Floride (avec l'AlphaTauri). Aucun développement majeur n'est prévu avant plusieurs semaines.

6. Alpine

Le début de saison a été plus que décevant pour l'équipe française. L'Alpine est délicate à placer dans la bonne fenêtre. Elle est rapide en qualifications, mais plus à la peine sur la longueur de la course. Alpine a toutefois rejoint McLaren au championnat.



7. Haas

Chacun leur tour, les pilotes Haas mettent en évidence le potentiel de la Haas en qualifications, malgré un développement à minima. L'équipe mise sur une meilleure compréhension de sa machine avant d'apporter des nouvelles pièces plus tard dans la saison.

8. Alfa Romeo

Comme la plupart de ses concurrents directs, l'équipe italo-suisse misait sur le nouveau package technique d'Imola pour grignoter une ou deux places dans la hiérarchie. Surtout sur des circuits à venir plus conventionnels qui lui conviennent mieux.



9. AlphaTauri

Rien ne va plus pour l'écurie de Faenza qui « mériterait » d'accrocher la lanterne rouge à son aileron. Le patron Franz Tost affirme que la mise à l'écart de certains ingénieurs et techniciens permettra de travailler sur une meilleure base. Ambiance...

10. Williams

Sa vitesse de pointe étant son meilleur atout, la Williams risque de souffrir sur les prochains circuits. Il faut toutefois souligner le très bon début de saison d'Alexander Albon, malgré le manque de rythme de sa machine en course.



01

Motorsport-images/LAT/Panoramic

Avec son début de saison enflammé, Fernando Alonso, très sollicité par la presse, ne manque pas une occasion de critiquer son ancienne équipe Alpine, où il ne se sentait pas considéré. En revanche, il multiplie les éloges pour le travail produit par l'équipe Aston Martin.



02

DPPI

L'ancien pilote Gil de Ferran a accepté une mission d'observation et de conseil pour le compte de l'équipe McLaren. Le Brésilien avait déjà fréquenté l'usine de Woking en tant que directeur sportif. Son rôle, non exécutif, lui imposera de se rendre sur la plupart des grands prix.

“Lance est très intelligent. Et c'est un pilote qui pense comme un coéquipier, nous l'avons vu à Bakou (...) L'année dernière, j'avais peut-être le contraire. Ocon me prenait un peu pour la première cible.”

Fernando Alonso

annuler le résultat du Grand Prix de Singapour de la même année. Cette course avait été marquée par l'affaire de la sortie de piste volontaire de son compatriote brésilien Nelson Piquet Jr., au cours de laquelle Massa s'était classé à une lointaine 13^e place. Si l'épreuve de Singapour disparaissait des classements, Felipe Massa serait sacré champion du monde. Là encore, les chances du Brésilien de l'emporter sur le tapis vert sont à peu près nulles.

Grand Prix de France, le retour Pourquoi pas ?

Stefano Domenicali, le patron de l'entreprise Formule 1, est un homme éminemment sympathique, qui n'aime pas contrarier ses interlocuteurs. Aussi, lorsqu'un représentant de la presse française lui demande si le retour d'un Grand Prix de France au calendrier est possible, le patron de Liberty Media se fait diplomate et répond qu'il est prêt à s'entretenir avec le président de la République Emmanuel Macron. Domenicali confirme ainsi les propos de Jean Alesi – nouveau président du circuit Paul Ricard – soulignant que la mise sur pied d'un grand prix de Formule 1 est aussi une affaire politique. Mais par ces

temps socialement perturbés, on ne voit pas le Gouvernement débloquer de l'argent public pour organiser un tel événement. Il faut également se souvenir que le groupement d'intérêt public (GIF) qui organisait le dernier Grand Prix de France doit encore s'acquitter d'une dette de 27 millions d'euros. Les espoirs d'assister à un 63^e Grand Prix de France sont donc minces. Stefano Domenicali a par ailleurs confirmé que la tenue d'épreuves comme Monaco ou Monza n'est pas gravée dans le marbre et que celles-ci doivent mettre à niveau leurs infrastructures et l'ensemble de l'offre aux spectateurs. En clair, améliorer l'accueil et proposer un « show » au-delà du seul grand prix.

SAMEDI 6 MAI

01 Alonso revanchard Et en première ligne

Fernando Alonso ne manque pas une occasion de critiquer son ancienne équipe Alpine. Ravi de s'être opportunément qualifié en première ligne, l'Espagnol a spontanément fait référence au fait qu'il ne s'était jamais senti soutenu par l'équipe française

depuis qu'elle était devenu Alpine sous la direction de Laurent Rossi. Avec un brin de mauvaise foi, Alonso a également souligné qu'il n'avait jamais piloté une monoplace aussi rapide que l'Aston Martin 2023. Il pensait sans doute à un passé récent, car il a tout de même été champion du monde (en 2005 et 2006) au volant d'une Renault très performante et a failli être sacré avec une Ferrari, en 2010 et 2012.

DIMANCHE 7 MAI

02 Gil de Ferran en renfort chez McLaren Superviseur de luxe

L'écurie McLaren, aux abois sur le plan sportif, ne semble plus savoir où donner de la tête pour dynamiser ses troupes et se remettre sur la voie du succès. Elle vient de sortir d'un fond de placard Gil De Ferran, l'ancien pilote d'IndyCar (champion et vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis), qui fut son directeur sportif et qui sera désormais son conseiller, non exécutif et non opérationnel. Andrea Stella, nouveau directeur de l'écurie de Woking, juge que la vision globale du Brésilien sera précieuse, lui-même ayant la tête dans le guidon pour assurer l'opérationnel sportif au quotidien.

Toujours Alonso... Stroll encensé, Ocon fracassé

Ce qu'il y a de bien avec Alonso, c'est qu'il y en a pour tout le monde. Après s'être payé les dirigeants de l'équipe Alpine la veille, l'Espagnol, sans doute porté par l'enthousiasme d'un quatrième podium en cinq courses, a tenu à souligner le changement d'ambiance depuis qu'il pilote pour l'écurie

Aston Martin, renouvelant ses éloges pour son coéquipier Lance Stroll qui est aussi, ne l'oublions pas, le fils du patron, Lawrence Stroll. « Lance est très intelligent. Et c'est un pilote qui pense comme un coéquipier, comme nous l'avons vu à Bakou. » Alonso fait référence au fait que les deux hommes avaient parlé de la manière de gérer les pneus et de ne pas se gêner en course. Alonso s'était même autorisé en pleine action des conseils de réglage de la balance de freins pour son coéquipier, qu'il considère comme tel et non pas comme un adversaire. « L'année dernière, j'avais peut-être le contraire, ajoute-t-il. Ocon me prenait un peu pour la première cible. Ce n'était pas constructif pour l'équipe. » Pour la suite, si l'Espagnol se donne encore quelques années de pilotage, il affirme que Stroll sera encore là lorsque lui aura pris sa retraite. « Alors, j'essaie de l'aider. Je le prépare aux futurs succès de l'équipe Aston Martin. » Et le n° 14 a encore bluffé tous les observateurs en félicitant, en pleine action, son jeune coéquipier pour une belle manœuvre de dépassement que l'Espagnol avait aperçue sur un écran géant, le tout lors d'un freinage au bout de la longue ligne droite du circuit de Miami.

Verstappen face au sifflets Imperméable

Il n'y a pas grand-chose qui déstabilise Max Verstappen, et il est souvent difficile de percevoir quels sont ses sentiments vis-à-vis des événements, bons ou mauvais. C'est peut-être ce qui déplaît à une partie du public. Le Néerlandais, qui compte toutefois



CIRCUIT DE BAKOU
30 AVRIL 2023

GP d'Azerbaïdjan



Red Bull Media

TOP 3. CLASSEMENT COURSE SPRINT (samedi)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Sergio Pérez	11	Red Bull RB19 (Honda)	33'17"667
2 Charles Leclerc	16	Ferrari SF23 (Ferrari)	à 4"463
3 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	à 5"065

TOP 10. CLASSEMENT GP (dimanche)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Sergio Pérez	11	Red Bull RB19 (Honda)	1 h 32'42"436
2 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	à 2"137
3 Charles Leclerc	16	Ferrari SF23 (Ferrari)	à 21"217
4 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 22"024
5 Carlos Sainz	55	Ferrari SF23 (Ferrari)	à 45"491
6 Lewis Hamilton	44	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 46"145
7 Lance Stroll	18	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 51"617
8 George Russell	63	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 1'14"240
9 Lando Norris	4	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 1'20"376
10 Yuki Tsunoda	22	AlphaTauri AT04 (Honda)	à 1'23"862

"La journée n'a pas été passionnante. Il y a eu très peu de dépassements. Ce n'était pas un grand spectacle. Nous devons analyser le week-end avec le format Sprint."

Toto Wolff, patron de l'écurie Mercedes

POLE POSITION (vendredi)

1'40"203

Charles Leclerc
(Ferrari)

MEILLEUR TOUR EN COURSE (dimanche)

1'43"370

George Russell
(Mercedes)

Un Mexicain pas blasé

Sergio Pérez est l'un des rares à avoir trouvé le Grand Prix d'Azerbaïdjan passionnant et même intense. Il faut dire qu'après avoir dépassé Leclerc et s'être retrouvé leader grâce à un parfait timing lors de l'intervention de la safety car, il a bataillé pendant près de 50 tours pour se préserver d'une attaque de son coéquipier Verstappen. Comme souvent entre les murs et pièges d'un circuit urbain, Pérez a produit un pilotage sans faille ni faute pour garder l'avantage et ainsi revenir à 6 points du Néerlandais. Avec cette sixième victoire, Pérez s'impose comme un spécialiste des courses en ville (5 sur 6). Si on laisse de côté le mini-championnat Red Bull, ce Grand Prix a rassuré Ferrari sur sa possibilité de se rapprocher des intouchables monoplaces autrichiennes, au moins en qualifications. La Scuderia espère se replacer devant Aston Martin, en léger retrait, et Mercedes, en léger progrès. Trois équipes qui misaient beaucoup sur le retour en Europe et le rendez-vous d'Imola pour mettre sur la piste leur premier gros package de développement. Du côté des fans de F1, l'espoir est au moins aussi grand que celui des pilotes et des directeurs d'équipe, ainsi que des patrons de la F1, de ne pas voir la saison sombrer dans un ennui abyssal à cause de la domination des Red Bull-Honda. A moins que Verstappen, très contrarié à Bakou, et Pérez, comblé par sa remontée, n'offrent à la F1 un duel de haute volée.

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



DPP

Leclerc dans l'histoire

Déjà auteur de la pole position le vendredi pour le grand prix du dimanche, Leclerc entre dans la petite histoire. Il devient le premier pilote à décrocher le samedi matin le meilleur temps du shoot out, c'est à-dire la qualif pour la course Sprint.



Red Bull Media

Verstappen perd la tête

L'intervention de la safety car (arrêt en piste de l'AlphaTauri de De Vries) ne profite pas à Verstappen, que son équipe a appelé trop tôt au stand. C'est Pérez qui en tire bénéfice, en changeant ses pneus lors de cette neutralisation.



Ocon et le passage piéton

Une étrange stratégie de l'équipe Alpine impose au Normand un arrêt au stand à la fin de l'avant-dernier tour. Ocon a la frayeur de découvrir un mur de photographes à l'entrée des stands, en place pour immortaliser le podium.



01

Red Bull Media

Est-ce que Miami va rimer avec course de nuit ? Les organisateurs américains souhaiteraient en effet faire partir leur grand prix une fois le soleil couché. Toutefois, un horaire de départ tardif imposerait aux téléspectateurs européens de suivre la course au milieu de la nuit.

d'innombrables supporters en Europe, a été hué lors de la (longue) présentation des pilotes à Miami, la plupart des spectateurs affichant leur préférence pour le voisin mexicain Sergio Pérez et la « star » Hamilton. Egalement sifflé une fois sur le podium, le pilote Red Bull a eu une phrase définitive pour dire à quel point ces comportements ne l'affectaient pas : « *Tant que je reste au sommet, ça me va. Je ramène le trophée à la maison et ils rentrent chez eux.* »

01 Miami veut une nocturne L'Europe sacrifiée ?

Le Grand Prix de Singapour, première course de F1 disputée en nocturne sous des lumières artificielles en 2008, a fait des émules. Sakhir, Djeddah, Abu Dhabi, Losail et Las Vegas ont adopté des horaires qui nécessitent l'éclairage de la piste. Très portés sur le show, les organisateurs américains du Grand Prix de Miami aimeraient rejoindre ce club des noctambules, l'éclairage du circuit étant pour eux un problème mineur. Le principal obstacle est celui de l'heure de départ. Un coup d'envoi vers 21 heures locales correspondrait au milieu de la nuit en Europe, ce qui semble un obstacle insurmontable pour les télévisions européennes. Des négociations avec la FOM ont commencé pour étudier la faisabilité de ce projet, ce qui laisse penser que les spectateurs européens pourraient être sacrifiés au profit des

retransmissions dans le créneau horaire de l'Amérique du Nord.

L'inconstance de la Ferrari Vasseur confirme

Nous retrouvons Frédéric Vasseur, le patron de la Scuderia, à l'aéroport. Il a préféré quitter le circuit sans procéder à sa traditionnelle conférence de presse d'après-course, remplacée par une brève communication par vidéo. Nous nous étonnons du rythme erratique des monoplaces de Sainz et de Leclerc. Le mal semblait d'ailleurs plus handicapant pour le Monégasque. Ce que confirme Vasseur : « *Nos deux pilotes ont souffert de l'inconstance des performances sur les deux types de gommes. Ça semblait plus critique pour Charles, mais je pense qu'il était sur la retenue après ses deux sorties de piste aux essais. Il n'avait pas envie de s'en faire une troisième.* » Alors que le Grand Prix suivant a pour théâtre Imola, sur le circuit portant le nom de Ferrari, nous demandons à Vasseur si de nombreuses évolutions y seront essayées. « *On a une voiture capable de rivaliser avec Red Bull sur un tour, notamment en qualifications, alors on ne va pas tout changer. On va essayer d'améliorer ce qu'on a, mais sans tout révolutionner. Mais oui, comme tout le monde, nous aurons de nouvelles choses sur la voiture.* » Comme pour Mercedes, l'équipe italienne fonde de gros espoirs sur le début de la saison européenne. ●

LE POINT

Retour à la base

Confortablement installée en tête du peloton, Red Bull semble à l'abri pour un moment. Mais les équipes attendaient avec impatience le retour sur leurs bases européennes. Imola devait être le signal d'une offensive technique.

A chaque équipe ses objectifs et ses ambitions en fonction de ses moyens et de son statut. Il est désormais clair que l'équipe Red Bull sera intouchable pour quelques mois encore. Les concepteurs de la RB19 à Milton Keynes ont fait un travail remarquable et la pénalité de la FIA pour dépassement de budget en 2022 semble avoir été sans effet. La suite de la saison devrait donc se résumer à une lutte à trois avec Aston Martin, Mercedes et Ferrari pour l'accessit de vice-championne. L'ambition est bien sûr de se rapprocher de la Red Bull et surtout de conquérir (c'est le mot) quelques victoires. A la lecture du premier petit tiers de la saison, ce sont Alonso et Leclerc qui semblent le plus en mesure de s'imposer à la régulière, mais les progrès

attendus (et espérés) de la part Mercedes à partir d'Imola pourraient rebattre les cartes et redonner de l'intérêt à la suite du championnat, sans toutefois que l'équipe allemande puisse prétendre inquiéter Verstappen et Pérez à chaque course. Derrière, la hiérarchie est beaucoup plus floue et incertaine, mais l'équipe Alpine, dont les dirigeants sont très mécontents, devrait logiquement s'affirmer comme la cinquième force du peloton. Ce qui reste toutefois très loin des objectifs annoncés avec tambours et trompettes par Laurent Rossi, le patron des Bleus, qui avait même prévu une échéance de cent grands prix avant de renouer avec des victoires régulières. A l'horizon des prochaines échéances, monter sur les podiums serait déjà un petit exploit.

CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE 2023 *

* Au 15 mai 2023

TOP 10. ÉCURIES		TOP 10. PILOTES	
Ecurie	Points	Pilote	Points
1 Red Bull	224 pts	1 Max Verstappen	119 pts
2 Aston Martin	102 pts	2 Sergio Pérez	105 pts
3 Mercedes	96 pts	3 Fernando Alonso	75 pts
4 Ferrari	78 pts	4 Lewis Hamilton	56 pts
5 McLaren	14 pts	5 Carlos Sainz	44 pts
6 Alpine	14 pts	6 George Russell	40 pts
7 Haas	8 pts	7 Charles Leclerc	34 pts
8 Alfa Romeo	6 pts	8 Lance Stroll	27 pts
9 AlphaTauri	2 pts	9 Lando Norris	10 pts
10 Williams	1 pt	10 Pierre Gasly	8 pts

LES GRANDS PRIX DU MOIS PROCHAIN





GP de Miami



Red Bull Media

Un Max plus Fast que Furious

Après une petite erreur lors de sa première tentative en Q3 et sans avoir pu défendre ses chances à la fin de la qualification, à la suite du drapeau rouge consécutif à la sortie de piste de Leclerc, Max Verstappen avait déclaré : « Ça ne sert à rien d'être super-énervé. » Même en étant relégué en 9^e position sur la grille. Il savait la supériorité de sa machine, et aussi la sienne, et sa capacité à remonter son handicap. Si Pérez lui a résisté cette année à deux occasions (Arabie saoudite et Azerbaïdjan), le Néerlandais

n'a aucun doute que sans la moindre défaillance mécanique, ni l'intervention d'un safety car, ni accrochage au départ, prendre le meilleur sur son coéquipier n'est pas un sujet. Après un départ prudent, un double dépassement dans la foulée (sur une Ferrari et une Haas) et une gestion parfaite de son premier train de pneus qu'il a fait tenir jusqu'à 11 tours de l'arrivée, Verstappen s'est envolé vers une troisième victoire cette saison. Dans la moiteur de Miami, un fugitif frisson a saisi les tribunes bien garnies lorsque la Red Bull frappée du numéro 1 est revenue dans le sillage

de la numéro 11. Mais pour Sergio Pérez, en ce dimanche venteux, ce ne fut qu'un courant d'air de plus. Et la même punition que pour les précédentes victimes du champion du monde : un rapprochement dans la plus longue ligne droite avec l'aide du DRS pour une attaque quasi imparable au freinage de celle des stands. Malgré une belle et brève résistance du Mexicain pour le principe et pour entretenir l'espoir de ses nombreux supporters dans le public, Verstappen s'est faufilé puis envolé. Vin Diesel, le héros de la saga des *Fast and Furious*, a apprécié la manœuvre.

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	1h 27'38''241
2 Sergio Pérez	11	Red Bull RB19 (Honda)	à 5''384
3 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 26''305
4 George Russell	63	Mercedes F1 W14 (Mercedes)	à 33''229
5 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 42''511 *
6 Lewis Hamilton	44	Mercedes F1 W14 (Mercedes)	à 51''249
7 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 52''988
8 Pierre Gasly	10	Alpine A523 (Renault)	à 55''670
9 Esteban Ocon	31	Alpine A523 (Renault)	à 58''123
10 Kevin Magnussen	20	Haas VF-23 (Ferrari)	à 1'02''945

* 5" de pénalité pour vitesse excessive dans les stands.

"Tu es content de ne plus être chez Alpine ! Tu es content, hein ?"

Lance Stroll à son coéquipier Alonso après la course

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



DPPI

Leclerc en souffrance

Sortie de piste sans conséquences le vendredi, plus gênante en qualification, et course terne dans l'anonymat du peloton, Charles Leclerc a subi à Miami l'un des plus mauvais grands prix de sa carrière au volant d'une Ferrari inconsistante.



DPPI

Le double Max


Ça pourrait être le nom d'une figure artistique validée par le champion néerlandais. Au 4^e tour, déjà revenu de sa 9^e place sur la grille, Max Verstappen s'est offert un double dépassement sur Magnussen et Leclerc, eux aussi en bagarre.



DPPI

Alonso en contrôle

Alonso est bien le meilleur des autres pilotes derrière ceux de Red Bull. 3^e pour la quatrième fois de la saison, l'Espagnol a pris le temps de féliciter son coéquipier Stroll pour un dépassement du Canadien qu'il avait aperçu sur un écran géant !



Il reste de la place pour une ou deux écuries sur les grilles des grands prix de F1. C'est l'idée de la FIA, mais les candidats devront avoir les reins solides pour défendre leur projet jusqu'au bout, face au scepticisme de Liberty Media, et à l'hostilité des écuries déjà installées.

ENQUÊTE F1
Bousculade de nouveaux candidats

UN PROBLÈME DE RICHE

Depuis des mois, une ribambelle de nouveaux candidats frappent à la porte de la F1. A terme, deux nouvelles écuries pourraient venir gonfler les grilles de départ. **Mais en F1, rien ne se passe jamais simplement et le processus de sélection promet d'être ardu... si jamais il aboutit.**

"SI ÇA DOIT DILUER LES REVENUS DES DIX ÉCURIES ACTUELLES, NOUS DEMANDER NOTRE ACCORD SERAIT COMME FAIRE VOTER LES DINDES POUR NOËL ! POURQUOI FERIONS-NOUS CELA ?"

Christian Horner, Team Principal de Red Bull Racing



A

u moment où vous lirez ces lignes, différents candidats à une place sur la grille de F1 auront formellement déposé leur demande, dans le cadre du Processus d'expression d'intérêt pour les nouvelles équipes, tel qu'établi par la Fédération internationale de l'automobile (FIA). Annoncée de manière controversée par le président, Mohammed Ben Sulayem, en janvier dernier, l'initiative s'est avérée être une source de division à

l'intérieur de la discipline, notamment parce que le détenteur des droits commerciaux, Liberty Media, et les écuries actuelles n'ont pas très envie de sortir du statu quo. Les équipes s'opposent en effet à l'arrivée de nouveaux entrants, parce qu'elles pensent que dans ce cas, les revenus, partagés avec une équipe supplémentaire (ou deux), risquent de réduire leurs propres ressources. Pour sa part, Liberty craint que, dans le cas de nouvelles écuries, les équipes actuelles ne lui mettent la pression pour que le « gâteau » à partager soit plus conséquent, ce qui aurait un impact sur sa rentabilité.

Mohammed Ben Sulayem explique de son côté l'intérêt qu'il porte à ces candidatures par sa crainte qu'une ou deux écuries ne quittent la F1 dans un avenir pas trop lointain, en particulier celles qui dépendent de constructeurs engagés dans la voie du tout-électrique. Alors que tout se passe bien avec dix équipes, une réduction à neuf ou même huit s'avérerait catastrophique, en particulier compte tenu du délai nécessaire aux nouvelles équipes pour se préparer.

Haas (voir encadré page suivante) a mis trois ans...

Ainsi, la FIA a lancé le processus d'examen de nouvelles candidatures, qui comprend trois étapes : une demande de documents (fin mars, assortie d'un paiement de 30 000 dollars), le dépôt formel des candidatures (le 15 mai, avec un nouveau chèque de 3 millions de dollars) avant enfin la sélection des éventuelles entités retenues, qui devait être annoncée le 30 juin. On peut s'attendre, cependant, à un délai supplémentaire, du fait du nombre élevé de candidatures reçues, en dépit du niveau des frais d'inscription, non remboursables quelle que soit l'issue de la candidature

Frais d'entrée : 200 millions de dollars

Le nombre de candidats éventuellement sélectionnés dépendra de la qualité des candidatures. Mais rien n'est simple : bien que le Code sportif international de la FIA prévoie des grilles pouvant aller jusqu'à 26 voitures (13 équipes), l'enveloppe des prix de Liberty est structurée pour financer jusqu'à 12 écuries. Il est donc probable qu'au mieux deux équipes seraient susceptibles d'obtenir le feu vert des autorités de la F1. Les règlements de la F1 stipulent également que toute nouvelle écurie devra payer des frais d'entrée « d'anti-dilution » de 200 millions de dollars lors de leur première saison, ce que certains observateurs considèrent comme illégal en regard des lois sur la concurrence de l'Union européenne. Mais Liberty et les équipes actuelles pensent que les heureux élus paieront les frais sans broncher, plutôt que de créer la pagaille dans la discipline avant même d'y avoir été intégrés. Il se dit même que ces frais pourraient être portés à 600 millions de dollars...

Interrogés par *Sport Auto* à Miami sur ce qu'ils pensaient de l'arrivée de nouvelles écuries, Toto Wolff (P.-D.G. et Team Principal de Mercedes-AMG, et Christian Horner (Team principal de Red Bull Racing) ont manifesté un enthousiasme très relatif, le premier déclarant : « *Nous ne faisons pas partie de la gouvernance (mais) j'espère vraiment que nous trouverons quelqu'un, si nous décidons d'accepter une autre équipe, qui sera capable de tirer parti de ce que nous avons aujourd'hui et de le rendre encore meilleur.* »

Quant au patron de Red Bull, il s'est interrogé sur les structures

financières en demandant : « *Au final, qui paie ? Si ça doit diluer les revenus des dix écuries actuelles, nous demander notre accord serait comme faire voter les dindes pour Noël ! Pourquoi ferions-nous cela ? Liberty est-il prêt à payer et à financer une onzième équipe ? La FIA est-elle prête à réduire ses frais pour l'aider ?* »

Six candidats plus ou moins mystérieux

Du côté des candidats, il est clair depuis un moment que l'équipe de Michael Andretti figurait parmi les favoris avant même que le processus ne soit annoncé : le fils du champion du monde de F1 de 1978 nourrit depuis longtemps l'intention d'entrer en F1. Beaucoup soupçonnent que ses discussions avec Mohammed Ben Sulayem, lors du Grand Prix de Miami 2022, ont déclenché le processus. Lors d'une conférence de presse, Andretti a révélé que Cadillac était partenaire de son offre. Pourtant, Liberty a pratiquement ignoré l'évènement, le couvrant à peine sur son site Web, une discrétion inexplicable étant donné les succès d'Andretti dans diverses catégories et le fait qu'il apporterait une marque premium américaine dans

la compétition. Stefano Domenicali, le promoteur de la Formule 1, a même critiqué l'approche un peu trop « *bruyante* » d'Andretti lors d'une rencontre avec les investisseurs de Liberty.

En deuxième candidat, on trouve l'opération dénommée LKY SUNZ, « *axée sur la culture jeune* », menée Benjamin Durand, qui aspire depuis des années à rejoindre la F1. Le Français, qui a attiré des partenaires américains et asiatiques, est l'un des fondateurs du projet Panthera (voir plus loin). Il prévoit d'exploiter LKY SUNZ, nom qui évoque la course du soleil d'est en ouest, à partir d'une usine installée en Extrême-Orient, même si le projet sera initialement basé en Europe. Durand est proche du directeur de Hyundai Motorsport, Cyril Abiteboul. Ils se sont connus lors de discussions antérieures sur les groupes motopropulseurs Renault et le possible statut d'équipe « B » pour Panthera, à l'époque où Abiteboul dirigeait l'équipe française. Il n'est donc pas inconcevable que le conglomérat coréen finisse par s'impliquer en F1 via l'une de ses trois marques, Hyundai, Kia ou Genesis. Quoi qu'il en soit, Durand est convaincu que la saveur internationale et jeune du projet favorisera sa cause.

Vient ensuite H26, un projet lancé par le patron de l'équipe Hitech de F2 et F3, Oliver Oakes. Ce dernier était lié auparavant au magnat russe des engrais Dmitry Mazepin, père de l'ex-pilote de F1 Nikita. Oakes nie que le Russe, qui a des liens avec le Kremlin, soit impliqué, et il prétend qu'un soutien financier a été obtenu de Dubaï. Mais des rumeurs sur un financement par de l'argent russe clandestin abondent et pourraient constituer un obstacle insurmontable. Pourtant, H26 a travaillé sans relâche – Oakes aurait déjà dépensé plus de 30 millions d'euros – et c'est de loin le plus avancé de tous les projets. Oliver Oakes a en effet recruté une impressionnante brochette de « cerveaux » techniques de la discipline, qui ont préparé une maquette pour des tests en soufflerie. Il se dit cependant qu'Oakes aurait proposé de vendre le projet à d'autres candidats ou à des équipes existantes. Il pourrait donc bien faire face à un rejet.

Dans la liste des prétendants, on retrouve aussi Craig Pollock, ancien manager de Jacques Villeneuve et fondateur de British American Racing, qui est finalement devenu l'équipe Mercedes F1. Il s'est lui aussi lancé sur le ring avec la candidature de Formula Equal, qui place l'égalité, la diversité et l'inclusion au cœur de son projet et vise une parfaite parité de genre au sein de son équipe, y compris dans le cockpit des monoplaces, au fur et à mesure que des talents féminins seront susceptibles d'émerger. Réputé pour bénéficier du soutien de l'Arabie saoudite, le projet s'inscrit dans l'ambition du royaume d'étendre son empreinte sur le sport automobile au-delà de l'organisation d'un grand prix de formule 1, de manches de

ENQUÊTE F1

Bousculade de nouveaux candidats

Formule E, du Dakar, de l'Extreme E et de son implication en WRC. En effet, lors du récent Grand Prix d'Arabie saoudite, le chef de la fédération locale de sport automobile, le prince Khalid, a déclaré en exclusivité à *Sport Auto* qu'une équipe de F1 saoudienne était à l'horizon. « C'est encore le tout début », a-t-il admis, ajoutant : « Il y a beaucoup d'études de faisabilité. Les choses sont maintenant beaucoup plus faciles (l'entrée en F1, NDLR), mais il reste beaucoup à faire avant de prendre une décision définitive. Nous regardons tout cela de près, avec beaucoup d'intérêt. »

Vient ensuite dans la file d'attente le projet de Rodin Carlin, propriété de l'Australien David Dicker, basé en Nouvelle-Zélande. Il produit, sous la bannière Rodin, des monoplaces extrêmes homologuées pour la route, basées sur un projet Lotus vieux de plus de dix ans.

Ce milliardaire de la tech a récemment acquis une part majoritaire dans l'équipe Carlin de F2/F3, victorieuse du championnat, qu'il envisage d'utiliser comme tremplin pour une équipe de F1 basée en Nouvelle-Zélande. Il vise loin, donc...

Enfin, on retrouve le serpent de mer Panthera. Initié par l'avocat français Michel Orts et par Benjamin Durand, ce projet connaît des hauts et des bas depuis de nombreuses années. Après sa séparation d'avec Durand, Orts a décidé de porter seul le projet, en concurrence donc avec le LKY SUNZ de Durand. Il se serait associé au courtier d'assurances de Hong Kong Calvin Lo, dont on sait peu de choses, sauf qu'il nourrit des aspirations en F1. Lo est cependant également lié à LKY SUNZ, ce qui lui permettrait de couvrir ses options.

Reste pour terminer une petite liste de rêveurs non identifiés, qui ont demandé le pack initial du processus d'inscription. Mais il est douteux qu'ils aillent au-delà de ce ticket à 30 000 dollars, même si rien ne peut être écarté : la présence en F1 de personnages excentriques susceptibles d'y dépenser des sommes folles ne serait pas une nouveauté. Quoi qu'il en soit, une demi-douzaine de candidats solides, c'est environ trois fois plus que prévu par la FIA, de sorte que l'ensemble du processus pourrait être considéré comme un succès retentissant... même si un seul parvient à se frayer un chemin jusqu'à la grille de départ. Rendez-vous en juillet pour découvrir le nom du ou des heureux élus ! ●



HAAS F1 Le dernier arrivé...

Guenther Steiner (photo), ingénieur italien basé aux Etats-Unis, a étudié les règlements de la F1 et découvert qu'il autorisaient un partage généralisé des composants avec une équipe existante, à condition que celle-ci soit disposée à partager ses technologies. Utilisant ses nombreux contacts, l'ancien directeur technique de Red Bull a donc approché Ferrari pour la fourniture des pièces autorisées et Dallara pour la fabrication des pièces dites « répertoriées », pour lesquelles les équipes doivent détenir les droits de conception. Les deux ont accepté, sous réserve que leurs coûts soient couverts.

En 2013, il a persuadé Gene Haas, magnat américain de la machine-outil, par ailleurs propriétaire d'une équipe de NASCAR, de le soutenir. A la demande de Steiner, la FIA a créé le Processus d'expression d'intérêt au début de 2014 et l'équipe a fait ses débuts au Grand Prix d'Australie 2016, marquant immédiatement des points. Il y a eu des hauts et des bas depuis : huitième du championnat en 2016 et 2017, Haas est grimpée au cinquième rang en 2018 avant de chuter en neuvième position en 2019 et 2020, puis à la dixième place en 2021, avant de remonter au huitième rang l'an passé. Avant cela, quatre équipes étaient entrées en F1 en 2010, après la campagne de la FIA pour attirer de nouveaux venus. Parmi ces nouvelles écuries, USF1 s'est avérée mort-née, HRT s'est effondrée après deux ans, tandis que Caterham et Manor ont bégayé jusqu'en 2014 et 2016 respectivement, le dernier nommé étant sorti du « pot » des rétributions par Haas. Sur la base de ce qui précède, les nouvelles équipes ont 20 % de chances de survie. Sans surprise, Haas et Steiner s'opposent avec véhémence à l'arrivée de nouvelles équipes, en particulier à celles battant pavillon américain.



Les candidatures sont ouvertes, mais Stefano Domenicali (à gauche), en tant que promoteur de la Formule 1, traîne des pieds devant le projet du président de la FIA, Mohammed Ben Sulayem (à droite). Il n'aime pas l'idée que davantage d'équipes se partagent le gâteau.

IDEC
SPORT

DELAGE

100 YEARS
24h
LE MANS

7^{ÈME} PARTICIPATION
AUX 24H DU MANS



GAGNEZ 2 PACKS VIP

(accès VIP au paddock DELAGE - IDECSPORT + hébergement inclus)

Modalités et règlement du jeu-concours sur :
INSTAGRAM - DELAGEOFFICIEL

1923



2023

ANNIVERSAIRE Le centenaire des 24 Heures du Mans

IL ÉTAIT 100 FOIS LES 24 HEURES DU MANS...

Tour à tour laboratoire technologique, théâtre d'exploits humains et sportifs hors norme, les 24 Heures du Mans ont tout connu en cent ans d'existence et quatre-vingt-dix éditions. **Retour sur quelques temps forts qui ont fait de l'épreuve mancelle l'une des plus mythiques courses automobiles au monde.**

Par Alain Pernot





1923

Un effort mal récompensé

Pour cette première édition des 24 Heures du Mans, l'industrie française est en force. Sur les trente-trois voitures présentes au départ sous une pluie diluvienne, on ne dénombre qu'une Bentley anglaise et deux Excelsior belges pour défier les voitures bleues. Engagée par le capitaine John Duff, la Bentley remonte très fort, le dimanche matin, sur les deux Chenard & Walcker de tête. Très en verve, l'officier canadien bat plusieurs fois le meilleur tour en course,

s'invite à la deuxième place, puis sort de la route avant de reprendre la piste en 3^e position et de battre à nouveau le meilleur tour. Malheureusement, la belle anglaise s'immobilise en piste. Une pierre ayant percé son réservoir d'essence, elle est en panne sèche ! Qu'à cela ne tienne : Duff part en courant vers son stand situé... 5 km plus loin ! Il y arrive épuisé. Muni d'un bidon d'essence, son équipier Frank Clement effectue à vélo le chemin

inverse, improvise une réparation de fortune avec un bouchon en liège avant de revenir au stand pour une intervention plus sérieuse. De nouveau en piste, il établira le record du tour de l'épreuve, mais tout espoir de victoire est bien sûr envolé. Chenard & Walcker signe le doublé. La Bentley doit se contenter de la 4^e place. Mais elle aura sa revanche. La marque anglaise s'imposera sept fois au Mans (1924, 1927 à 1931 et 2003).



Photos : Motorsport-images/LAT/Panoramic



1949

Naissance et renaissance

Alors que l'Europe tente de soigner ses plaies au lendemain de la guerre, le sport retrouve bientôt droit de cité. Les 24 Heures du Mans remettent le contact dès l'année 1949. La grille de départ est alors surtout composée de voitures d'avant-guerre. Une nouvelle marque fait toutefois son apparition : Ferrari. L'équipe qui a représenté avec tant de brio Alfa Romeo en grands prix avant le conflit produit désormais ses propres voitures de sport, pas forcément très faciles à vendre en cette période d'immédiat après-guerre. Double vainqueur des 24 Heures du Mans avant-guerre (sur Alfa Romeo), Luigi Chinetti, dorénavant

citoyen américain (et agent de Ferrari sur ce continent), décide d'engager deux Ferrari 166 MM dans l'épreuve mancelle, convaincu qu'un coup d'éclat favoriserait les ventes outre-Atlantique. Enzo Ferrari tente de l'en dissuader, persuadé que son auto n'est pas de taille pour affronter une telle épreuve. Erreur ! Chinetti va au bout de son idée et il gagne les 24 Heures du Mans en réalisant, en prime, une prouesse personnelle : celle de tenir le volant vingt-trois heures ! Avec ce succès, la jeune marque de Modène accède à une nouvelle dimension. Elle remportera par la suite huit autres succès dans la Sarthe.





Motorsport-images/LAT/Panoramic

1950

Le solo de Louis Rosier

Pour cette deuxième édition d'après-guerre, Louis Rosier engage une Talbot T26 GS, très semblable à la T26C qu'il pilote dans le championnat du monde de Formule 1 nouvellement créé. Il en partage le volant avec son fils Jean-Louis. Enfin, en théorie ! La légende veut, en effet, que le père ait tenu le volant pendant presque l'intégralité de l'épreuve. Leader de la course avec sept tours d'avance, il se serait arrêté à son stand vers 5 heures du matin, à cause d'un problème

moteur. Pendant que ses mécaniciens interviennent sur l'axe de la rampe de culbuteurs (ce qui prend quarante-quatre minutes), le pilote auvergnat s'offre une sieste réparatrice. Une fois la voiture réparée, ce serait son fils Jean-Louis qui aurait repris le volant, mais pour deux tours seulement, à la suite de quoi Louis Rosier aurait repris un cavalier seul qui le mènera à la victoire finale. Il faudra attendre vingt-deux ans pour voir à nouveau une voiture française s'imposer au Mans.



DPPI

1955

Malgré la tragédie, la course continue...

Samedi 11 juin, 18 h 28. Les grandes manœuvres des ravitaillements ont commencé. Aucun muret ne sépare alors les stands de la piste. Mike Hawthorn dépasse par la gauche l'Austin-Healey de Macklin et se rabat pour s'arrêter devant son stand. Surpris par cette manœuvre, le pilote de la petite anglaise se déporte soudainement sur la gauche, fonçant droit sur la trajectoire de la puissante Mercedes de Pierre Levegh, lancée à pleine vitesse. La Mercedes décolle sur

l'arrière de l'Austin-Healey, survole le talus de protection et explose en retombant, projetant des organes mécaniques dans la foule massée en bordure de piste. Plus de 80 victimes seront à déplorer, dont Pierre Levegh. Malgré cet effroyable accident, la course n'est pas arrêtée. Elle se poursuit et se conclut par la dérisoire victoire de la superbe Jaguar Type D de Hawthorn et Bueb. Mercedes se retirera de la compétition et n'y reviendra que plusieurs décennies plus tard.

1966

Ford mate Ferrari !

Désireux de s'implanter sur le marché européen et de promouvoir cet assaut commercial, Ford envisage de racheter Ferrari.

Des négociations sont lancées en 1963, mais Enzo Ferrari adresse aux émissaires américains une fin de non-recevoir. Dès lors, Ford se fixe pour objectif de battre Ferrari sur l'un de ses terrains de jeu préférés : les 24 Heures du Mans. Prenant comme base la Lola Mk VI, le géant américain crée la GT40. Ses deux

premières participations, en 1964 et 1965, se traduiront par des échecs cuisants, mais la troisième tentative est la bonne. En 1966, le départ est donné par Henry Ford II lui-même. Il n'a pas fait le déplacement pour rien. Ses GT40 signent un triplé retentissant alors que, dans le clan Ferrari, c'est la déroute. Plus jamais les voitures frappées du cheval cabré ne connaîtront d'ailleurs les honneurs de la victoire au classement général aux 24 Heures.





DPPI



1969

Un rebelle qui compte

Parallèlement à un brillant parcours en monoplace, le jeune Jacky Ickx démontre une belle appétence pour les courses d'Endurance. Le directeur d'équipe John Wyer n'hésite pas à en faire l'un des piliers de son équipe. Le pilote belge a un coup de volant naturel et une polyvalence impressionnante. Il a aussi parfois des opinions très tranchées. Choqué par l'accident dont a été victime son compatriote Willy Mairesse au départ des 24 Heures du Mans 1968, le jeune Jacky Ickx décide d'exprimer sa désapprobation à l'égard du fameux départ « type Le Mans ». Il lui reproche d'inciter les pilotes à démarrer en trombe sans attacher leur harnais de

sécurité. A 14 heures, lorsque est donné le coup d'envoi de l'édition 1969, tous les pilotes sprintent vers leur auto, à l'exception de Jacky Ickx qui traverse la piste à un rythme ralenti et prend ostensiblement le temps de s'attacher pendant que tous les concurrents démarrent pied sur l'accélérateur. Le message du jeune rebelle porte d'autant plus que Jacky Ickx remporte, en compagnie de Jackie Oliver, sa première victoire aux 24 Heures du Mans au volant de la Ford GT40 de l'équipe JWAE, à la suite d'un duel haletant avec la Porsche 908 de Hans Herrmann. Cinq autres victoires suivront en 1975, 1976, 1977, 1981 et 1982. Elles lui vaudront l'éternel surnom de « M. Le Mans ».



1970

Une bestiale fascination

Apparue en 1969, la Porsche 917 frappe d'entrée de jeu les imaginations. Equipée d'un moteur flat 12 de 4,5 puis 4,9 litres et d'une queue longue, la création de Ferdinand Piëch a tous les attributs d'une machine bestiale. D'ailleurs, les pilotes ne se bousculent pas tout de suite pour prendre le volant d'un tel monstre, qu'ils surnomment entre eux « la tumeur ». Si sa première participation

au Mans en 1969 est un échec (elle est alors quasi inconduisible), la 917 va bientôt se civiliser en adoptant une queue courte. En 1970 et 1971, elle devient la machine à battre. L'ironie du sort veut que ce ne soit pas une voiture de l'équipe officielle (le Gulf Racing) qui permette à Porsche de signer sa première victoire au classement général, mais celle engagée par Ferdinand Piëch et sa mère (la fille de

Ferdinand Porsche). Une jolie revanche pour celui qui s'était vu reprocher d'avoir englouti trop d'argent dans le projet 917 ! Finalement, tout comme pour Ferrari quelques années plus tôt, ce premier succès manceau propulse Porsche – alors jeune constructeur – dans une nouvelle galaxie. La marque allemande détient toujours le record de victoires avec 19 succès.



1972

En bleu de France

En engageant la marque Matra sur les circuits automobiles au milieu des années 60, le dynamique Jean-Luc Lagardère s'était fixé deux objectifs : remporter le championnat du monde de Formule 1 et les 24 Heures du Mans. Le premier but ayant été atteint en 1969, il ne restait plus qu'à se concentrer sur le deuxième. Présente au Mans depuis 1966, l'équipe française accentue son effort. Un changement de règlement, intervenu en 1972, offre une belle fenêtre de tir cette

année-là. Décision est prise de se focaliser uniquement sur les 24 Heures du Mans, au détriment du championnat du monde. Plusieurs simulations longue durée sont organisées sur le circuit Paul Ricard et les trois Matra 670, dont le châssis bénéficie de la technologie aéronautique, abordent l'épreuve plus affûtées que jamais. Mues par un magnifique V12, elles réalisent un récital qui se traduit par un impressionnant doublé. La victoire revient à l'équipage Hill-Pescarolo.

Le champion anglais s'adjuge alors la symbolique « triple couronne » dévolue aux pilotes ayant remporté le Grand Prix de Monaco, les 500 Miles d'Indianapolis et les 24 Heures du Mans. Quant à Henri Pescarolo, qui était déjà entré dans la légende du Mans en attaquant toute la nuit sans essuie-glace sous une pluie battante en 1968, il signe là la première des quatre victoires (1972, 1973, 1974, 1984) qui feront de lui l'une des figures incontournables de cette épreuve.

Motorsport-images/LAT/Panoramic



DPPI

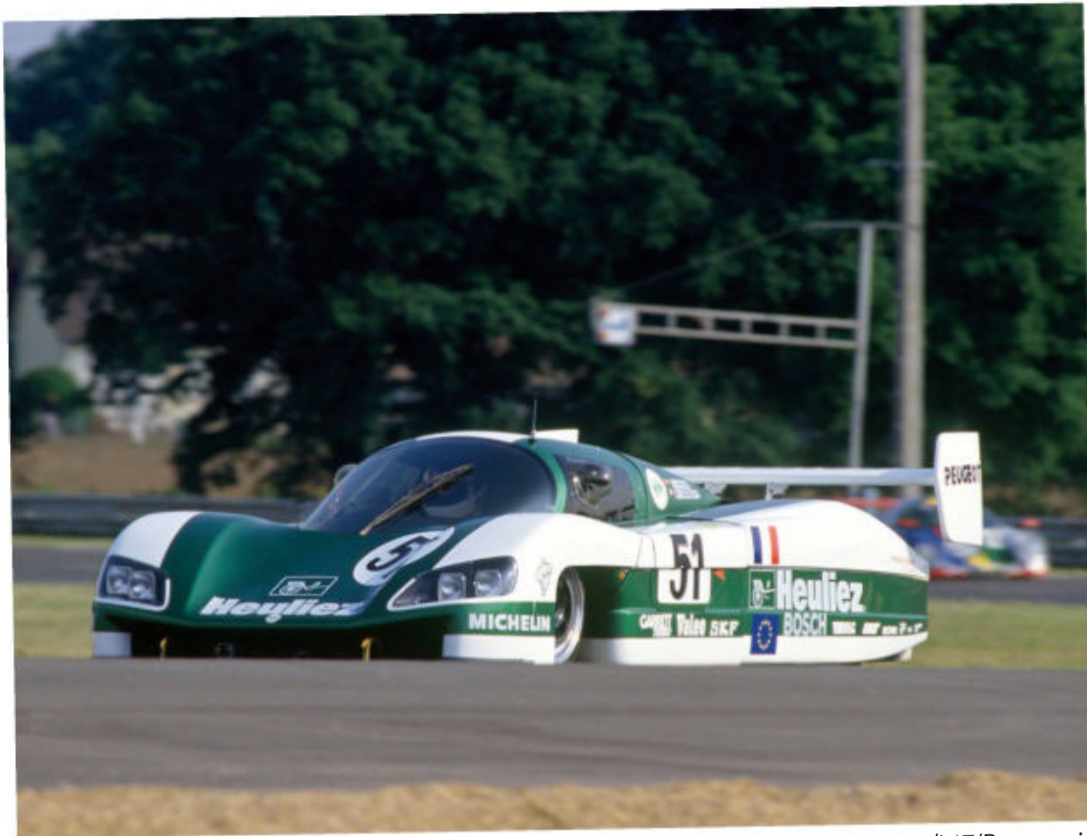


1980

Rondeau, l'homme-machine

Dire que Jean Rondeau était un homme déterminé est un euphémisme. Animé par le rêve insensé de remporter les 24 Heures du Mans au volant d'une voiture portant son nom, le Manceau a tout mis en œuvre pour se rapprocher de cet objectif. D'abord simple pilote (première participation en 1972 sur une Chevron), le Manceau a ensuite construit ses propres voitures dès 1976. Les deux protos engagés cette année-là (portant le nom du sponsor Inaltera) terminent la course ! L'année suivante, ce sont trois

voitures construites dans ses ateliers du Mans qui passent le drapeau à damier. L'exploit ultime survient en 1980. Propulsée par un moteur Cosworth et équipée d'une boîte de vitesses d'occasion rachetée à Ligier, la petite Rondeau M379B pilotée par Jean Rondeau lui-même et par Jean-Pierre Jaussaud (vainqueur deux ans auparavant) parvient à battre la Porsche 936 de Ickx-Joest. Plus personne ne remportera les 24 Heures du Mans au volant d'une voiture portant son nom.



Motorsport-images/LAT/Panoramic

1988

407 km/h chrono !

Passer la barre mythique des 400 km/h : tel était le rêve qui hantait les nuits de l'ambitieux Ferdinand Piëch, petit-fils de Ferdinand Porsche et créateur de la diabolique Porsche 917. Seulement, voilà : malgré les moyens engloutis dans le projet 917, jamais une Porsche n'aura atteint une telle vitesse de pointe dans les Hunaudières. L'ironie du sort veut que ce soient des amateurs qui concrétisent ce rêve, presque vingt ans après la tentative de Porsche. C'est en effet la petite équipe WM de Gérard Welter qui a réalisé cette performance en 1988, avec une WM P88 conçue à cette fin dans le garage personnel de l'ancien styliste de Peugeot. La WM P87 aurait pu s'octroyer ce record l'année

précédente déjà, mais les radars de l'époque n'étaient pas en mesure d'enregistrer une telle vitesse ! L'apparition du nouveau radar Mesta 208 le long des Hunaudières au cours de l'édition 1988 permettra au pilote Roger Dorchy de rentrer dans l'histoire des 24 Heures du Mans avec une V. max. de 407 km/h, enregistrée vers 20 heures le samedi. Compte tenu des liens unissant WM à Peugeot, il est convenu de communiquer sur un record de 405 km/h pour faire écho au lancement de la Peugeot 405 ! L'année suivante, deux chicanes viendront entrecouper les 5,8 km des Hunaudières, coupant court à toute velléité de battre ce record, qui tient toujours.



DPPI

1992

Toutes griffes dehors

Après l'aventure du Rallye et du Rallye-Raid, Peugeot Talbot Sport s'attaque à l'Endurance, sous la houlette de Jean Todt. La première 905, dont la ligne a été dessinée par les designers du style, n'est pas vraiment taillée pour un effort comme les 24 Heures du Mans. Sa première participation se solde par deux abandons dès les premières heures. Après cet échec attendu,

Peugeot revoit sa copie et hâte le lancement de la 905 Evolution 1 bis, enfin une vraie voiture d'aérodynamicien efficace. En parallèle des épreuves de 450 km qui composent le calendrier du championnat, la 905 s'impose au Mans en 1992 aux mains de Warwick-Dalmas-Blundell et récidive l'année suivante avec Héлары, Bouchut et Geoff Brabham, avant de quitter la scène.



Motorsport-images/LAT/Panoramic

1997

Le coup de fil qui change une vie

Tom Kristensen se souviendra longtemps de ce coup de téléphone survenu en juin 1997 : « C'était l'équipe Joest qui me demandait si j'étais disponible pour participer aux 24 Heures du Mans avec eux au volant du proto victorieux l'année précédente. Nous étions le vendredi avant les vérifications techniques ! J'ai accepté tout de suite, mais sans leur dire que je m'étais déjà engagé à disputer une séance d'essais de F3000 le jour

des qualifications. Il a fallu que je loue un avion privé. Ça m'a coûté une fortune ! Et je n'ai pu tourner que 17 tours en essais avant le départ de la course. » Cela ne l'a manifestement pas trop gêné. Pour sa première participation, le rookie danois impressionne, surtout la nuit, et remporte ses premières 24 Heures du Mans aux côtés des deux anciens pilotes Ferrari F1 : Alboreto et Johansson. Dès lors, il devient une référence. Huit autres victoires suivront.



2000

Les seigneurs aux anneaux

Difficile d'être plus méthodique qu'Audi. Après avoir fait ses preuves en Rallye et courses de voitures de Tourisme, la marque allemande décide de s'attaquer à l'Endurance. Ne possédant aucune expérience de cette discipline, elle choisit de se lancer dans le grand bain en 1999 avec deux protos ouverts et deux voitures fermées. Ce coup d'essai se traduit par une très honorable troisième place et par une conviction : l'option

barquette est la meilleure. Les ingénieurs allemands s'appliquent donc alors à concevoir un proto ouvert facile à piloter et sur lequel les mécaniciens puissent intervenir rapidement. Ce sera l'Audi R8. Une machine de guerre qui s'imposera dès sa première participation en 2000, puis en 2001, 2002, 2004 et 2005 ! Ses petites sœurs se montreront à la hauteur (trois victoires pour la R10, une pour la R15 et quatre pour la R18).



DPPI



DPPI

2016

La cruelle loi du Mans

Voilà trente ans que Toyota court après sa première victoire aux 24 Heures du Mans. Cette fois-ci semble enfin être la bonne. Au volant de la Toyota TS050 Hybrid n° 5, Kazuki Nakajima mène la course avec une avance qui paraît suffisante. Alors qu'il aborde l'avant-dernier tour de course, il sent une baisse de puissance de son moteur. Le coup de théâtre le plus cruel jamais vu dans l'histoire du Mans est en train de se produire : la n° 5 s'arrête une première fois, repart. S'immobilise à nouveau. Repart au ralenti, franchit la ligne de chronométrage et s'arrête... irrémédiablement, laissant la victoire à la Porsche n° 2 de Neel Jani, Marc Lieb et Romain Dumas. Le règlement stipulant que, pour être classée, une voiture doit parcourir son dernier tour en moins de

six minutes, la Toyota n° 5 n'est même pas classée ! Que s'est-il donc passé ? « Il y a eu une défaillance d'une pipe d'admission du turbo gauche. Nous avons alors perdu la pression d'alimentation sur le banc gauche du moteur », analysera peu après le directeur technique Pascal Vasselon. Quant à Kazuki Nakajima, rassurez-vous : il n'a pas été traumatisé par l'expérience. « Dès le lendemain, j'avais accepté ce qui s'était passé, car il était impossible de changer ce qui était arrivé. J'ai le sentiment qu'avoir été au volant de la voiture m'a aidé à tourner la page. » Deux ans plus tard, le pilote japonais offrait enfin sa première victoire mancelle à Toyota, en compagnie de Sébastien Buemi et d'un certain Fernando Alonso, vraiment épatant.



Porsche 963



Ferrari 499P



Peugeot 9X8



Glickenhaus 007



Toyota GR010



Vanwall Vandervell 680



Cadillac V-Series R Hybrid

Photos : DPPI



2023

La course du siècle ?

Cette édition des 24 Heures (10-11 juin) ne se contente pas d'un rôle de simple commémoration du centenaire. Elle présente une affiche extrêmement excitante avec le retour de Ferrari, Porsche, Cadillac et Peugeot.

En tout, sept marques s'affronteront dans la catégorie reine !

Cela fait bien longtemps que les 24 Heures du Mans ne nous avaient pas réservé une liste d'engagés aussi alléchante ! Lancée en comité restreint en 2021, la catégorie Hypercar prend pleinement son essor cette saison avec, d'un côté, les LMH (les « vraies » Hypercar 100 % conçues par les constructeurs) et, de l'autre, les Le Mans Daytona hybrid (LMDh), ces protos « low cost », basés sur l'un des quatre châssis homologués et recourant à un système hybride commun. Quelle que soit l'approche technique retenue par les uns ou par les autres, un constat s'impose : Toyota fait office de favori, même si le fait de n'engager que deux voitures ne laisse pas beaucoup de place aux imprévus. Déjà victorieuse des cinq dernières éditions, la marque japonaise impressionne depuis le début du calendrier, face à une concurrence plus relevée que jamais. En toute logique, elle capitalise sur l'expérience accumulée ces dernières saisons de manière globale, et sur les deux années d'exploitation de sa GR010. L'auto est mature et ses équipages – inchangés – la connaissent parfaitement, quelles que soient les conditions d'utilisation. Depuis le début de saison, l'équipe Toyota a réalisé un quasi-sans-faute, qui lui a permis d'aligner trois victoires et deux doublés en trois épreuves (à Portimão,

la course de la n° 8 a été perturbée par un capteur FIA défaillant). Une telle démonstration n'est pas vraiment étonnante. Alors que Toyota peut s'appuyer sur des bases de données colossales, ses adversaires découvrent à la fois la discipline et leurs voitures, fraîchement sorties des ateliers. Ils doivent tout découvrir, y compris le comportement de leurs autos dans des fenêtres de température variées. Par exemple, cette année, un paramètre est venu très largement compliquer la tâche des concurrents : l'interdiction de préchauffer les pneus, rendant l'exploitation de la voiture extrêmement délicate sur les 500 premiers mètres de course. Tellement délicate que l'ACO et la FIA ont décidé de faire machine arrière pour les 24 Heures du Mans. Les armoires de chauffe seront exceptionnellement autorisées, à la grande joie de Ferrari qui exploite plutôt bien les pneus durs (qui sont très difficiles à monter en température sans préchauffage). Pour son retour dans la catégorie reine de l'Endurance après cinquante ans d'absence, Ferrari s'est clairement positionnée comme le concurrent le plus redoutable pour Toyota. Auteur de la pole et troisième de la course à Sebring, la Ferrari s'est offerte une deuxième place à Portimão et une troisième à Spa. Cette omniprésence sur le podium démontre une fiabilité et une

performance tout à fait remarquables pour une équipe débutante. C'est plus difficile pour Porsche (voir notre rubrique Studio p. 130) et Cadillac, deux constructeurs qui engageront chacun trois voitures. Basée sur un châssis Dallara, la LMDh Cadillac se montre plutôt homogène mais elle semble manquer un peu de vitesse de pointe. Pas vraiment l'idéal au moment d'attaquer les longues lignes droites du Mans ! Quant à Peugeot, l'équipe française est toujours à la peine. Malgré les quatre courses de rodage disputées l'an dernier, les 9X8 ont toujours autant de mal à associer performance et fiabilité. Un bon résultat au Mans semble, pour l'instant, hors de portée. Glickenhaus (avec deux voitures identiques à celles de l'année dernière) et Vanwall (le nouveau nom de l'équipe de Colin Kolles) complètent la catégorie Hypercar qui comprend pas moins de seize voitures au départ ! Dans la catégorie LMP2, la bataille s'annonce encore très relevée avec des équipes aussi affûtées que WRT, Préma, United Autosport... En revanche, ne cherchez pas de concurrence au niveau des châssis : il n'y aura que des Oreca au départ. La catégorie GT se limitera cette année aux LMGTE Am, en attendant la nouvelle catégorie LMG3 qui entrera en scène l'an prochain.

ÉDITEUR
ÉRAS (ÉDITIONS REORLD AXEL SPRINGER)
40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux
Cedex

Directeur de la publication **Gautier Normand**
Actionnaires **Président Reworld Media France**
(RCS Nanterre 477 494 371)
& **Axel Springer France** (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil **01.41.33.50.00**
www.sportauto.fr
E-mail sportauto@reworldmedia.com

RÉDACTION
Rédacteur en chef **Jean-Eric Raoul**
Directeur artistique **Thomas Hilly**
Rédacteur en chef adjoint **Laurent Chevalier**
Chef de rubrique Essais **Sylvain Vétaux**
Secrétaire général de rédaction **Denis Riffade**
Secrétariat de rédaction **Vediteam**
Rédacteur photos **Soraya Bollini**
Responsable des prises de vue **Philippe Tissier**
Photos **Greg & Laurent Villaron**
Convoyage **Sylvain Cambier** (responsable)
Assistante **Karine Roumestand** (01.41.33.55.94)
A participé à ce numéro : **Jacqueline Voyant**

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 **Julie Duarte**
Directeur des ventes **Christophe Chantrel**
Responsable diffusion marché **Philippe Merrien**

SERVICE ABONNEMENTS
Tél. **01.46.48.47.61** du lundi au samedi, de 8 h à 20 h
Internet **Formulaire** sur www.serviceabomag.fr
Courrier **Service Abonnements Sport Auto**
59898 Lille Cedex 9
Prix abonnement France (12 n°) : **84,79 €**

FABRICATION
Directeur des opérations industrielles **Bruno Matillat**
Chef de fabrication **Thibaut Lefebvre**

PRÉPRESSE
Tél. **01.41.33.29.88**
Responsable service **Sylvain Boularand**

IMPRIMEUR
Imaye Graphic
96, bd Henri-Becquerel, 53021 Laval Cedex 9



Date du dépôt légal mai 2023
Prix de vente **6,90 €**
Date de parution **26 mai 2023**
N° ISSN **0151-6353**
N° CPPAP **1024 K 86784**



Plan sans accroc

Par **Laurent Chevalier**

Les 60 ans de Lamborghini sont l'occasion de jeter un coup dans le rétroviseur et de revenir sur le rachat par Audi en 1998. Si les passionnés se félicitaient de l'opération en matière de solidité financière et de fiabilité, il ne faut pas oublier que de nombreux amateurs craignaient de voir les autos de Sant'Agata perdre en caractère, et rentrer dans les rangs. D'autant que les préséries de Gallardo, en 2003, n'étaient pas franchement enthousiasmantes sur le plan de la conduite. Mais depuis, Lamborghini a corrigé le tir et n'a cessé d'entretenir la flamme avec de vrais partis pris techniques qui garantissent un caractère en acier trempé. Qu'il s'agisse du somptueux V12 atmo, à l'heure où les Audi RS renoncent carrément à l'essence, ou encore des versions toujours plus efficaces de l'Huracán, quand la R8 se cantonnait à des variations d'une poignée de chevaux. En clair, 25 ans après, on peut constater que le plan s'est déroulé sans



25 ANS APRÈS LE RACHAT, LE PLAN S'EST DÉROULÉ SANS ACCROC : LE CARACTÈRE DES LAMBORGHINI EST INTACT ET LES RÉSULTATS CRÈVENT LE PLAFOND.

accroc. Lamborghini a pris le taureau par les cornes et Audi a suivi sa feuille de route. S'en tenir à une collaboration intelligente de façon à maintenir la personnalité des produits de Sant'Agata, tout en lui apportant les renforts nécessaires pour se développer. En clair, l'aider à grandir dans une relation loyale, pour permettre à chacun d'en tirer le meilleur profit. Comme le résumait l'un des ingénieurs italiens : « *Ils ont toujours fait confiance à notre compétence technique.* » Bilan : après des années 90 à l'activité moribonde, les carnets de commandes n'ont jamais été aussi pleins et le résultat d'exploitation de Lamborghini crève le plafond.



Journalisme et communication

Par **Sylvain Vétaux**

J'aime qu'on me laisse faire mon boulot. C'est de moins en moins le cas. A qui la faute ? Commençons par balayer le seuil de notre porte en admettant que le journaliste a perdu en crédibilité au fil des ans. Qui est le responsable ? L'incriminé en premier lieu, le scepticisme ambiant ensuite, la faute à pas de bol enfin. Ce constat pour, une fois encore, râler. De plus en plus de constructeurs réclament un droit de regard sur ce que nous nous apprêtons à publier. Ainsi, un constructeur allemand nous a très tôt avertis qu'il était « *hors de question d'organiser un match face à...* » Pourquoi ? « *C'est une directive qui vient de la maison mère.* » Les deux autos sont pourtant deux rivales directes et nos confrères anglais ne se sont d'ailleurs pas privés de les confronter. Autre exemple : malgré les liens qui unissent Sport Auto à une marque anglaise de Norwich, la priorité nous a été soufflée sur l'essai de son premier SUV tout électrique. « *On aurait*



POUR AVOIR LA PRIORITÉ SUR LES ESSAIS PRESSE, MANGEZ DU QUINOA...

bien voulu nous aussi ! » Cela arrivera mais plus tard, voire trop tard. La raison : la préférence nationale (le journaliste est Anglais) peut-être, le nombre d'abonnés à YouTube et Instagram probablement. Rappelons que nous ne sommes en effet pas des influenceurs, ni payés pour dire du bien des autos essayées. J'ai le culot de penser que notre expertise peut aiguiller un achat, ou en dissuader, et que nos textes sont plus pertinents que « *Ouaich la famille, tranquille ou bien ?* » Pardonnez-moi donc de ne pas abreuver les réseaux sociaux de « *J'ai mangé du quinoa chez Ferrari* » ou « *C'était génial de conduire une voiture qui va vite.* » Ceci est de la com' et ce n'est pas mon métier...



PORSCHE 992 TURBO S, 02/2022, 5.570 KM



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



MERCEDES-BENZ G63 AMG
Année : 12/21
Kilométrage : 29.231 km
195.000 €



FERRARI PORTOFINO
Année : 07/20
Kilométrage : 8.600 km
249.000 €



MERCEDES-BENZ S63 AMG L
4-MATIC
Année : 05/20
Kilométrage : 31.600 km
125.000 €



VENTURI 500 LM
Année : 1993
PSD



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

