

SEP
TOP
ventes



Sport

N° 738 Juillet 2023

auto

R 1 3 5 7
4 4
2 4 6

1^{ER} ESSAI

Lamborghini Huracán Sterrato

L'éclate ultime

On ne voyait pas à quoi ça servait... avant d'en prendre le volant !



NOUVEAUTÉ

Porsche Mission X

L'énorme surprise de la future supercar de Stuttgart



SUPERTEST

Porsche 911 GT3 RS

La pistarde étalon sur son terrain de jeu
Alors, imbattable ?



GRAND FORMAT

Ferrari Purosangue

Sur 1100 km, elle révèle son tempérament absolument in-croy-able !



24 HEURES DU MANS

Ferrari La victoire du siècle !

BEL : 7,50€ - ESP : 7,50€
GR : 7,50€ - DOM S : 7,50€
ITA : 7,50€ LUX : 7,50€
PORT CONT : 7,50€
CAN : 10,50\$CAN - MAR : 80DH
TOM S : 9500CFP
CH : 10FS - TUN : 18DTU

L 15764 - 738 S - F : 6,90 € - RD



Le futur ne se prédit pas. Il se crée.

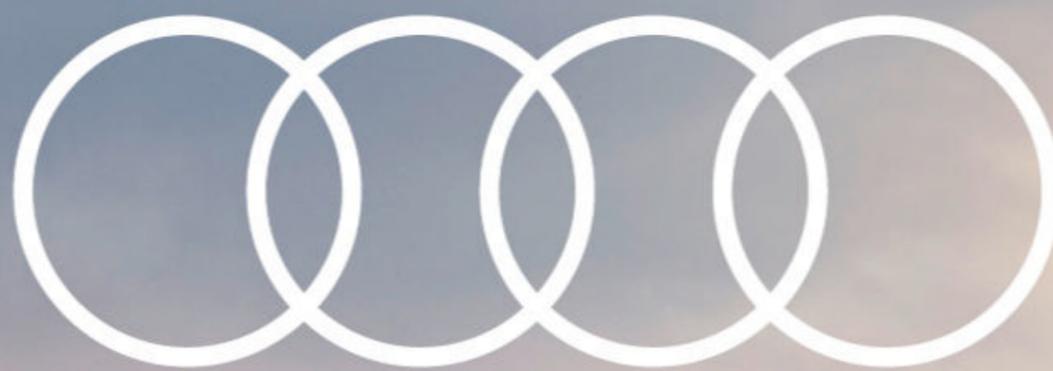
Alliant performance, capacité et élégance
pour des expériences de plein air haut de gamme :
l'Audi activesphere concept 100% électrique

Le futur nous anime.



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

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



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

PENSEZ À COVOITURER. #SeDéplacerMoinsPolluer

HERBELIN

HORLOGER CONTEMPORAIN DEPUIS 1947



NEWPORT
35 ANS

Incarnez la performance avec le modèle emblématique Newport d'inspiration nautique. Traversez le temps avec élégance, puissance et précision.

Made in France 



40



60



30

Laurent Villaron

Laurent Villaron



48

Adrien Cortesi



154

DPPI



Crédits photos couverture kiosques : **DR & Laurent Villaron** Abonnés : **DR**

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

Une partie de la diffusion est vendue avec Sport Auto Classiques n° 23.

ACTUS

- 6 ÉDITO
- 8 SPORTIVE DU MOIS Porsche Mission X
- 14 ACTUS Mercedes Vision One-Eleven, Caterham EV Seven, MG Cyberster, BMW Concept Touring Coupé
- 18 À VOIR, À LIRE... 100 ans du Mans : notre sélection de livres
- 20 CLUB SPORT AUTO Les dates à retenir
- 22 DOSSIER HORLOGERIE Montres et chronos du moment
- 26 HISTOIRES D'AUTOS Deborah Mayer (présidente de la commission FIA Women in Motorsport & directrice d'Iron Lynx et Iron Dames)

GAZ

- 30 GRAND FORMAT Le Tour Auto en Ferrari Purosangue
- 39 À LA LOUPE La suspension active de la Ferrari Purosangue
- 40 ESSAI Lamborghini Huracán Sterrato
- 48 ESSAI Devalliet Mugello
- 54 ESSAI BMW M850i xDrive Gran Coupé
- 60 SUPERTTEST Porsche 911 GT3 RS
- 68 TRACK DAY Une journée au Bugatti avec Sport Auto Experience

EN VRAI

- 74 C'EST LA MIENNE ! Donkervoort D8 180 R
- 76 À VOTRE AVIS Le courrier du mois, vos photos
- 78 ACHETER UNE OCCASION Renault Clio R.S.
- 82 GUIDE D'ACHAT Les sportives neuves
- 88 PETITES ANNONCES

SPORT

- 130 STUDIO Skoda 1101 Sport (1950)
- 136 REPORTAGE F1 Aston Martin : la méthode Lawrence Stroll
- 140 COULISSES F1 Les grands prix de Monaco, d'Espagne & du Canada
- 150 ENQUÊTE F1 Quand le cinéma s'en mêle...
- 154 24 HEURES DU MANS Complètement dingue !
- 162 BLOG Le blog des essayeurs

8



ABONNEZ-VOUS Voir page 153





ÉDITO

Photos : Laurent Villaron & DR

N° 738 Juillet 2023

On avait dit : pas le physique !



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

Ne pas se fier aux apparences... Vous connaissez l'adage. Au moment de finaliser la couverture de ce numéro, j'ai constaté à quel point il restait pertinent. Reprenons calmement. Hormis nos abonnés, qui profitent d'une photo plein format de la Porsche Mission X, et en laissant de côté l'accroche de l'article sur les 24 Heures du Mans, qu'y découvrons-nous ? Un engin bicolore au look improbable, comme sorti d'un vieux *Mad Max*, en train de jouer dans un – grand – bac à sable ; une supercar plantureuse aux proportions sculpturales ; un SUV bleu qui taille la route, et une arme de guerre bardée d'appendices aérodynamiques en train de mordre du vibreur. Avant d'attribuer à chacune sa marque et son nom, imaginons, chers lecteurs, que vous n'ayez pas pris le temps de les détailler sur la couverture. Spontanément, avec laquelle repartiriez-vous ? Tout de suite, des mains vont se lever : sûrement pas le SUV ! C'est lourd, c'est moche, et ce n'est pas sportif. Je résume... Sauf que, cette fois, nous sommes tous obligés de manger notre chapeau et de ravalier notre SUVophobie. Plus nous conduisons le Purosangue de Ferrari (oui, c'est lui), moins nous comprenons

ce qui nous arrive, et encore moins comment, à Maranello, on peut à ce point s'exonérer des lois de la physique. Cet engin défie l'entendement et crisepe les zygomatiques de son conducteur. A propos de zygomatiques, il y a également eu quelques crampes au retour de l'essai de la Lamborghini Sterrato. Sur le papier, on flairait le brief marketing imposé aux ingénieurs, qui finissaient par accoucher d'un engin ridiculement contre-nature. Pensez donc, une supersportive que l'on a pris un malin plaisir à monter sur des échasses en la bardant d'attributs de baroudeuse, dans l'idée saugrenue de la faire rouler en tout-terrain. N'importe quoi... Sauf que, contre toute attente, l'exercice est parfaitement réussi. Mieux, il débouche sur une auto ultra-ludique, simple et naturelle. Restent les deux stars prévisibles de l'applaudimètre, issues de la même maison : la dernière 911 GT3 RS d'un côté, et la descendante d'une glorieuse lignée des supercars Porsche de l'autre. Certes, mais la Mission X est électrique, ce qui cause, pour l'instant au moins, autant de scepticisme que d'enthousiasme. Quant à la reine des pistardes, elle a dû faire face, sur notre circuit étalon du Vigeant, à une rude concurrence. Quand on vous dit qu'il ne faut pas se fier aux apparences... ●



A K I L L I S



JOAILLERIE PARIS



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



Un proto du Mans en tenue de soirée ? C'est l'idée du style de la Mission X, dont la face avant et la posture verticale des phares souhaitent évoquer les 906 et 908. Le blason de la marque évolue à la marge.

Par Jean-Éric Raoul



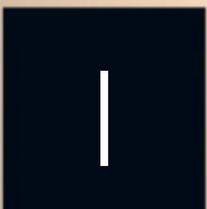
Porsche Mission X

PLONGÉE DANS L'INCONNU

Personne n'avait anticipé l'annonce d'une supercar Porsche en cadeau d'anniversaire pour les 75 ans de la marque. **Que cette descendante de la Carrera GT soit électrique sera un test implacable sur l'attrait de ce type de motorisation, pour une clientèle particulièrement exigeante.**



«



Il y aura une surprise. »
C'était la dernière phrase de l'invitation de Porsche à venir célébrer à Stuttgart, en préambule des 24 Heures du Mans, les 75 ans de la marque. Impossible d'en savoir plus. « *Même mes*

collègues allemands ne sont pas au courant, s'excuse le responsable de la communication. Normalement, cela devrait être une voiture, qui donnerait une vision de l'avenir de la marque. » Nous voilà bien avancés. Arrivés sur place, sur la terrasse du musée Porsche, trois voitures y prennent la lumière : une 959, une Carrera GT et une 918 Spyder. Un faisceau d'indices concordants, comme on dit... surtout en se souvenant que la Carrera GT a été présentée en 2003 et la 918 Spyder en 2013.

Le suspense prend fin quelques minutes plus tard. C'est bien une nouvelle supercar qui nous attend. Ou, plutôt, celle qui pourrait le devenir car, avec Mission X, tout s'écrit encore au conditionnel. C'est le troisième opus des « Mission » chez Porsche : la Mission E annonçait la Taycan, la Mission R de 2019 préparait le terrain des futurs Boxster et Cayman électriques, ainsi que d'une série de compétition

dédiée, la Mission X n'est donc pas la supercar électrique définitive de Porsche, mais son teaser. Car oui, la chose est électrique, comme le sera 80 % de la gamme en 2030.

La taille d'un proto de course

De ses glorieuses aînées, la Mission X retient peu ou prou les dimensions : mesurant environ 4,50 m de long pour un empattement de 2,73 m, elle colle ainsi à l'empreinte au sol des Carrera GT et 918 Spyder, pour une hauteur inférieure à 1,20 m. Cette dernière dimension est particulièrement intéressante pour une voiture électrique, où il faut généralement plus de hauteur pour caser la batterie dans le plancher. Mais pas ici. Porsche préfère placer les batteries derrière les occupants.

En termes de répartition des masses, cette disposition reproduit l'équilibre d'une sportive à moteur central.

La coque carbone permet d'articuler les portes sur le montant de pare-brise pour une ouverture en élytre « *qui rappelle celle des Porsche 917* », souligne Porsche. A l'extérieur de cette machine aux proportions de proto de course mais aux formes douces, le nouveau blason de la marque sera sans doute ce que l'on remarquera le moins. Il faut en effet des yeux d'expert pour en distinguer les évolutions !

A l'intérieur, qui mêle finition luxueuse et univers de la compétition, on relève des baquets fixes, dont la structure en carbone est intégrée à la coque, ou un volant « ouvert » inspiré de la course. Impossible, à ce stade, de pointer ●●●

PORSCHE NE PLACE PAS LES BATTERIES SOUS LE PLANCHER MAIS DERRIÈRE LES OCCUPANTS. CE QUI ÉVOQUE L'ÉQUILIBRE D'UNE SPORTIVE À MOTEUR CENTRAL.





L'ARCHITECTURE 900 VOLTS DOIT PERMETTRE DES RECHARGES TRÈS RAPIDES ET UNE **GRANDE VITESSE POUR LES ÉCHANGES D'ÉNERGIE AU SEIN DE LA CHAÎNE CINÉMATIQUE.**



Luxe et course se mêlent à bord, dans un habitacle dominé par un volant "ouvert" inspiré de la compétition. Les écrans se réduisent au strict nécessaire, avec un affichage au sommet de la colonne de direction, et un petit écran central orienté vers le conducteur.

quels éléments et sous quelle forme seront retenus pour le modèle définitif. Pour le reste, les infos techniques tiennent sur un timbre-poste : une plateforme électrique sous 900 volts, un appui supérieur à celui généré par l'actuelle GT3 RS grâce à une aéro active et, selon Detlev von Platten, membre du board et grand patron du marketing de Porsche, « un rapport poids/puissance de l'ordre de 1 pour 1 ». Ce qui nous conduit à conjecturer. L'architecture 900 V sera celle des futures grandes Bentley, Audi ou Porsche électriques. A la clé, des recharges très rapides (deux fois plus que sur la Taycan, annonce Porsche), mais aussi une meilleure vitesse pour les échanges d'énergie au sein de la chaîne cinématique. Et la puissance ? On ne voit pas bien comment produire une hypercar électrique pesant moins de 1500 kg. Donc, avec cette ambition avouée

sur le rapport poids/puissance, la barre des 1500 ch semble un absolu minimum. Mais Rimac, désormais partenaire de Porsche, annonce 1900 ch pour sa Nevera de... 2,3 tonnes. On imagine mal Porsche être moins-disant. Sauf si c'est sur le terrain de l'allègement que Stuttgart se distingue, ce qui serait une excellente nouvelle. La question se posera donc de l'intérêt d'un surcroît de performances. La Rimac, toujours elle, pose la barre du 0 à 100 km/h en 1"9. A ce niveau, on ne parle plus d'accélération mais de catapultage... et la limite est plutôt à chercher du côté de la résistance physique des occupants. Est-il possible/utile de faire mieux ? Porsche, cependant, nous fait une autre promesse avec cette Mission X : décrocher le record du tour pour une voiture de route sur le Nürburgring, objectif qui sous-entend ●●●



Roulez en sécurité et gardez vos points



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



COYOTE **mini**



COYOTE **LIP**

ROULEZ EN SÉCURITÉ ET GARDEZ VOS POINTS AVEC LES 5 MILLIONS DE MEMBRES ENGAGÉS DE LA COMMUNAUTÉ COYOTE.



Alertes en temps réel



Limitations de vitesse



Perturbations



Trafic



COYOTE | PENSÉ POUR CEUX QUI CONDUISENT

moncoyote.com

*Offre soumise à abonnement. Conditions sur moncoyote.com



Les coques en carbone des baquets sont fixes, solidaires de la coque. Cette disposition permet d'économiser du poids, notamment. Face au passager, une montre développée par Porsche Design associe affichages analogique et numérique.

une « partie cycle » au moins aussi affûtée que la salle des machines débordera de kilowatts. Cela nous va bien.

L'émotion, c'est la question

Enfin, on peut aussi voir cette Mission X comme une manière ultime de tester le marché. Jusqu'à présent, les quelques hypercars électriques révélées (Rimac Nevera, Pininfarina Battista, Lotus Evija...) peinent à trouver leur clientèle. Mate Rimac lui-même l'a d'ailleurs admis devant nous. L'accueil sera-t-il plus enthousiaste pour la Mission X ? Cela conduit à poser la question de l'émotion particulière attendue d'une telle machine,

outre les interrogations plus terre à terre liées au maintien de sa valeur. Il ne fait aucun doute que l'Aston Martin Valkyrie, par exemple, avec un développement directement issu de la compétition, tout le génie d'Adrian Newey en maîtrise d'ouvrage, un V12 de course dans la salle des machines et une réalisation globale hallucinante d'efficacité, va longtemps susciter autant de désir qu'elle attirera des valises de dollars. Car elle synthétise le meilleur du savoir-faire de l'automobile sportive en le portant à un niveau inédit. En face, que pourra apporter de plus la future supercar Porsche ? C'est la question existentielle que pose désormais ce genre de voiture. ●



NOTRE AVIS

Aussi spectaculaire soit-elle, et même si l'on peut faire confiance à Porsche pour développer une supercar époustouflante, savoir qu'il s'agira d'un modèle tout électrique génère un léger malaise. Attendons de découvrir l'intégralité des caractéristiques de la version définitive et, mieux encore, de la conduire, pour pouvoir le dissiper. Ou pas.



AVEC UN RAPPORT POIDS/PUISSANCE ANNONCÉ "DE 1 POUR 1", LA BARRE DES 1500 CH SEMBLE UN ABSOLU MINIMUM.

⊖
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



Par Sylvain Vétaux



Mercedes Vision One-Eleven

« **N**otre but chez Mercedes n'est pas de faire du design mais de créer des icônes. » C'est ainsi que Gorden Wagener, en charge du style chez le constructeur allemand, justifie cet hommage aux véhicules expérimentaux C111 qui, dans les années 60 et 70, avaient pour vocation première de confirmer la réalité commerciale des moteurs Wankel ou turbo diesel. De ses aïeux, la Vision One-Eleven reprend quasiment tout,

à commencer par les portes papillon, les proportions quasi symétriques entre l'avant et l'arrière et les roues rejetées aux quatre coins. Idem pour la teinte orange flashy très seventies. Haute de seulement 1,17 m, cette étude de style est animée par une motorisation entièrement électrique, fournie par YASA, firme anglaise qui est une filiale de Mercedes-Benz depuis juillet 2021. Deux moteurs à flux axial équipent le concept car. Aucune info n'est communiquée quant à la puissance.

« Le flux électromagnétique dans un moteur axial est parallèle à l'axe de rotation alors que pour un moteur électrique classique radial, il est perpendiculaire », nous explique Tim Woolmer, fondateur de YASA. Avec un poids et un encombrement réduits des deux tiers, on peut donc enfin espérer des voitures électriques légères. Les batteries, baignant dans un fluide diélectrique, prennent place dans le plancher. La Vision One-Eleven préfigure-t-elle la remplaçante de la One ? C'est trop tôt pour le dire. ●



Caterham EV Seven & Project V

« **C**e n'est pour l'instant qu'un concept afin de tester la « faisabilité d'une Seven électrique qui soit aussi engageante à conduire que son pendant thermique ». Il a été développé avec Swindon Powertrain Ltd, repose sur le châssis SV (élargi) et fonctionne grâce à un pack de batteries baignant dans un fluide diélectrique (qui ne conduit pas l'électricité). D'une capacité de 51 kWh et supportant des charges jusqu'à 152 kW, les accus sont logés sous le capot et engendreraient un surplus de poids minime (moins de 70 kg). Le cahier des

charges de Caterham se résume en trois chiffres : 20, 15, 20, à savoir vingt minutes de conduite sur piste, un quart d'heure pour recharger suffisamment afin de tourner vingt minutes de plus. Le moteur développe 243 ch et transmet ses 25,5 mkg à travers un autobloquant mécanique. Les combinés réglables proviennent d'une 420 Cup et ce prototype dispose de la récupération de l'énergie cinétique. Caterham dévoilera, un peu plus tard dans l'année, un autre concept car 100 % électrique conçu sous la houlette d'Anthony Jannarelli, nouveau patron du design. ●

EN BREF

Moteur : **électrique, 243 ch, 25,5 mkg**
Transmission : **roues AR, 1 rapport**
L - l - h : **3 350 - 1 685 - 1 115 mm**
Poids : **moins de 700 kg**
V. max. : **environ 210 km/h**
0 à 100 km/h : **4"1**

Caterham Project V



Caterham EV Seven



B.R.M.

.. Chronographes ..



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



brm-chronographes.com



Par Sylvain Vétaux

Style affirmé et tarif contenu seront les principaux atouts de ce cabriolet 100 % électrique, dont les livraisons européennes commenceront au second semestre 2024. Seul hic : il paraît qu'il frôle les 2 tonnes !



MG Cyberster

Il devrait commencer à fouler nos routes à l'été 2024. MG, désormais sous pavillon chinois et assemblant des SUV électrifiés, a confirmé la commercialisation du Cyberster, marquant ainsi son retour sur un marché qu'il a occupé pendant de nombreuses années, celui des roadsters. Les infos officielles sont rares, mais nos confrères anglais semblent avoir mis la main sur quelques fuites. On sait que le Cyberster aura un gabarit plus généreux que ses prestigieux aïeux. Avec ses 4,54 m de long pour 1,91 m de large, il est

même plus joufflu qu'un Porsche Cayman, son rival direct, dont la version électrique sera bientôt dévoilée. Le cabriolet chinois, fidèle à la capote en toile, sera disponible en deux versions. L'entrée de gamme (simple moteur et roues arrière motrices) développerait 314 ch. La plus sportive (double moteur et transmission intégrale) culminerait quant à elle à 542 ch. MG est pour l'instant avare en informations, que ce soit pour les performances, le temps de charge ou l'autonomie. Nos confrères d'outre-Manche semblent savoir que la version la plus puissante devrait flirter avec les 2 tonnes,

pour un 0 à 100 km/h oscillant autour des 4". Les portes en élytre dévoilent un cockpit biplace singulier, avec une triplette d'écrans face au conducteur, un volant Yoke, comme chez Tesla, et un écran central tactile. ●

EN BREF

Moteur : **1 ou 2 électriques, de 312 à 542 ch**
Transmission : **roues AR ou intégrale**
L - l - h : **4 535 - 1 913 - 1 330 mm**
Commercialisation : **été 2024, à partir de 70 000 € (estimation)**



BMW Concept Touring Coupé

Ce n'est hélas qu'un « one shot », mais il nous rappelle que BMW maîtrise la conception des breaks de chasse. Dévoilé à l'occasion du concours d'élégance de la Villa d'Este, le concept Touring Coupé est animé par le 3 litres turbo (probablement en configuration 340 ch) mais reçoit un habitacle drapé de cuir cognac, en provenance de Poltrona Frau. Le coffre a droit aux mêmes faveurs et accueille des bagages sur mesure (de chez Schedoni). Le style rappelle fortement le Z3 M, avec des hanches très pulpeuses,

haut perchées qui confèrent au profil un côté « cartoonique ». Les jantes de 20 et 21 pouces font penser à celles du Z8 retouché par Alpina, et BMW dit s'être inspiré de la 328 Touring Coupé de 1940 pour donner vie au nouveau venu. Honnêtement, la filiation ne saute pas aux yeux... Cet exemplaire unique pourrait-il faire l'objet d'une production en petite série ? Certaines rumeurs laissent sous-entendre que oui. BMW a prouvé par le passé qu'il n'était pas réfractaire à ce genre de démarche, comme avec les 50 unités de 3.0 CSL, toutes vendues malgré leur tarif extravagant de 750 000 € ! ●

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⁾



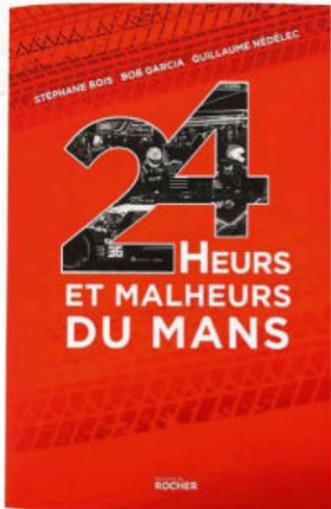
ASSURANCE IMMÉDIATE⁽²⁾
24h/24 sur amv.fr

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



C'est un long roman...

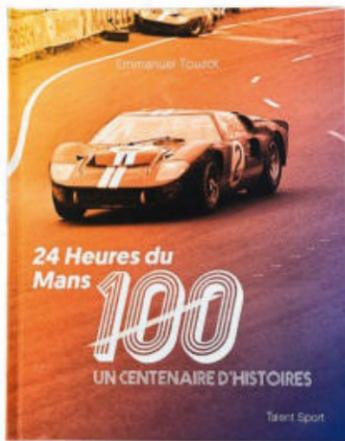
- 24 Heurs et malheurs du Mans
- Par Stéphane Bois, Bob Garcia et Guillaume Nédélec
- 19,90 € ■ Editions du Rocher

... c'est une belle histoire. Qu'il doit être compliqué, lorsqu'on est auteur, de s'attaquer aux 24 Heures du Mans, surtout en cette année anniversaire ! Le trio s'y essaie, plutôt avec succès, en abordant la course non pas sous l'angle chronologique ou compétition, mais en mêlant faits historiques et propos fictifs. Le résultat est intéressant, le livre évoquant Jean Rondeau (seul pilote constructeur à avoir gagné), Steve McQueen, Toyota, la Porsche 917, Tom Kristensen, Henri Pescarolo, la Dodge Viper, etc. Un ouvrage original, se lisant comme un roman et dont le seul véritable écueil est selon nous le jeu de mots du titre.

Le Mans et toutes ses dents

Cela ne vous aura pas échappé : les 24 Heures du Mans ont fêté leurs cent ans. Et l'événement a suscité l'enthousiasme de certains auteurs.

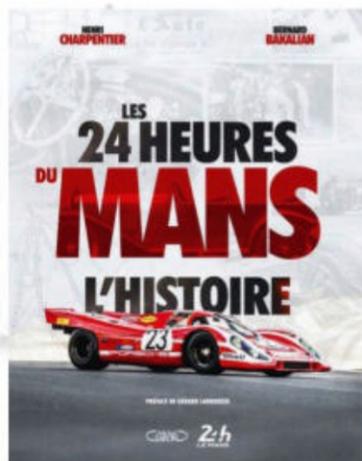
Par Sylvain Vétaux



Des lacunes

- 24 Heures du Mans, un centenaire d'histoires
- Par Emmanuel Touzot
- 292 pages ■ 39,90 € ■ Editions Talent Sport

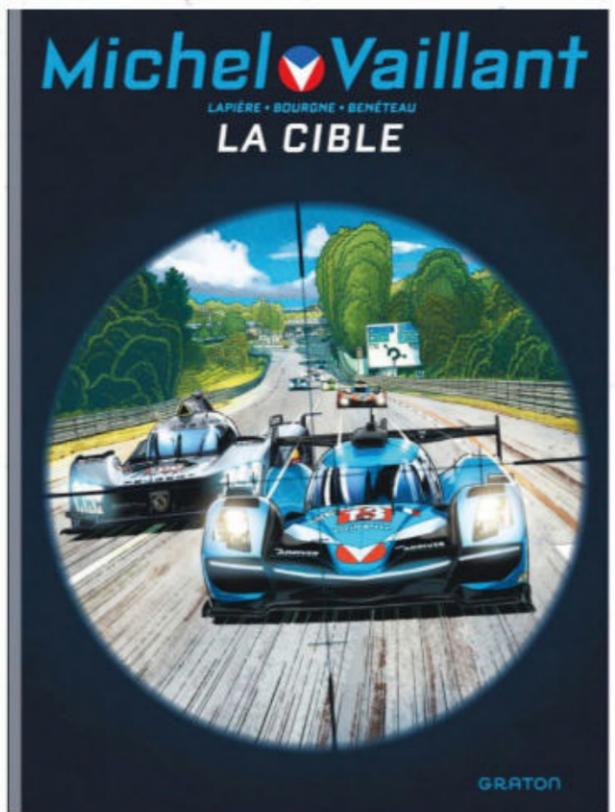
Commençons par ce qui nous a plu : le choix iconographique (en dépit de quelques photos manquant de netteté), le style limpide et très informatif de l'auteur ou encore le papier glacé. Mais on regrette une mise en page peu rigoureuse, voire vieillotte, et même quelques bourdes orthographiques. Et le livre manque cruellement d'informations techniques (puissance, poids, etc.).



Bien fait

- Les 24 Heures du Mans, l'histoire
- Par Henri Charpentier et Bernard Bakalian
- 224 pages ■ 29,95 € ■ Editions Michel Lafon

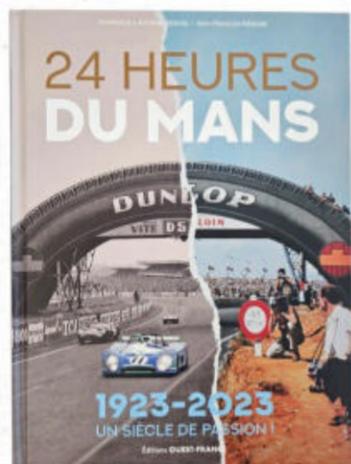
Voilà un ouvrage qui tire son épingle du jeu. En raison du caractère en grande partie inédit des clichés, d'abord. En raison du chapitrage, non chronologique mais tout aussi pertinent, ensuite. En raison de son rapport prix-contenu, imbattable, enfin. Préfacé par Gérard Larrousse, ce joli bouquin aborde tout autant la Lorraine-Dietrich de 1926 (victorieuse à plus de 100 km/h de moyenne) que Fernando Alonso, l'épopée Jaguar des années 50, des éclatés techniques, les couvertures des magazines de l'époque, l'effroyable accident de 1955 (avec une reproduction émouvante d'enfants ayant perdu leur camarade de classe), les succès sans lendemain. Bref, un livre aussi richement illustré que documenté. Bravo aux auteurs !



Forcément

- Michel Vaillant. La Cible
- Par Lapière, Bourgne et Benéteau
- 54 pages ■ 16,50 € ■ Editions Graton

Dans cet opus, Michel Vaillant est enfin libéré de prison et Steve Warson, malgré les hautes fonctions politiques qu'il occupe, veut courir au Mans. Mais sa tête est mise à prix et la course ne se déroulera pas comme prévu. Ce douzième volume de la saison 2 de Michel Vaillant est toujours aussi léché au niveau du graphisme, avec un travail soigné sur la lumière. On regrette hélas que la trame narrative soit trop cousue de fil blanc et seule une annonce, au milieu de l'ouvrage, laisse planer le doute sur la longévité d'un protagoniste dans les prochains tomes.



Fouillis

- 24 Heures du Mans, 1923-2023, un siècle de passion !
- Par Dominique & Antoine Pascal et Jean-François Krause
- 126 pages ■ 19,90 € ■ Editions Ouest-France

Steve McQueen, Ferrari, les frères Rodriguez de la Vega, Mazda, l'édition 1955, Rondeau : il y en a pour tous les goûts et on peine parfois à retrouver ses petits, d'autant que la maquette manque cruellement de lisibilité par moments. Mais cet ouvrage, à prix cadeau, nous abreuve de clichés souvent méconnus, de reproductions d'affiches, de règlements ou de billets de l'époque. Le découpage, thématique plutôt que chronologique, est aussi louable et fait preuve d'originalité. Reste qu'il y a de gros manques : rien sur l'épopée Bentley, pas grand-chose sur Jacky Ickx ou Tom Kristensen et des cadrages de photos parfois hasardeux.



VICTORINOX



JOURNEY 1884 VOTRE ALLIÉE RÉSISTANTE AUX CHOCS

Cette montre à quartz d'une grande fiabilité présente une résistance aux chocs et une étanchéité jusqu'à 200 m, ainsi qu'une protection antimagnétique qui préserve son mouvement de la pollution électromagnétique.

PAR LES CRÉATEURS DU COUTEAU SUISSE ORIGINAL™
FONDÉE EN 1884



Vous y étiez!

A

u cœur de la vie et du dynamisme d'un club, on trouve ses super-adhérents. **Nous souhaitons vous rendre hommage avec ces images de vous (enfin, une petite partie)**

qui résument ces six derniers mois. Un énorme merci à toutes et tous pour ces magnifiques moments passés ensemble. La suite du programme, dont vous avez déjà un aperçu dans cette page, se construit avec toujours plus de variété dans nos activités, des petites rencontres locales sympas, des découvertes en mode confidentiel ou de grandes virées. Rendez-vous à la rentrée pour de nouvelles aventures, bel été à toutes et tous !

Par Jérôme Kuehn



Riche rentrée

Reprenez bien des forces pendant les vacances. Parce que, dès le mois de septembre, ça va bouger !

Résumé des prochains événements...

« Braquage à l'italienne », road trip du 26 au 30 septembre

L'objectif de ce sympathique « casse » sera de s'en mettre plein les yeux et plein le cœur, en matière de Lamborghini, Alfa Romeo, Pagani, Maserati, Lancia ou Ferrari (entre autres).

« Nach Stuttgart », du 4 au 7 octobre

Les routes de spéciales vosgiennes, la magnifique ville de Turckheim, *die Autobahn* (avec de belles portions sans limite de vitesse), et la visite de lieux mythiques, tels que les musées Mercedes et Porsche, le Motorworld, le musée Schlumpf et ses réserves (habituellement fermées au public).

Belle-Ile-en-Mer, du 5 au 8 octobre

Vous rêvez de côtes abruptes et de petites criques sauvages ? *Sport Auto* vous invite à explorer les 85 km² de cette célèbre île bretonne, au volant de votre sportive GT !

Et pour les amateurs de track days...

commandez vos pneus dès à présent, car trois rencontres vous attendent :

Bugatti, le 28 août

Histoire de faire chauffer la gomme avant la rentrée sur ce circuit mythique.

Le Mas du Clos, le 20 septembre

Un circuit qui vient de renaître de ses cendres pour devenir un incontournable tant son histoire et son cadre sont uniques.

Navarra, le 27 octobre

Direction le nord de l'Espagne, et plus particulièrement la Rioja, pour affiner son pilotage avec les super-coachs de Julien Gedet (JG Coaching). *Andale !*



GS27 FÊTE 55 ANNÉES DE PASSION À VOS CÔTÉS

LIGNE DE SOINS POUR VÉHICULES
AUTO, MOTO & VÉLO

**LE POUVOIR
DE LA**

CÉRAMIQUE



> EFFET DÉPERLANT IMMÉDIAT
> PROTECTION ULTRA LONGUE DURÉE > BRILLANCE EXTRÊME

Fabrication française Depuis **1968**

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



La belle bleue

Par Frank Declerck et Chloé Redler

Quand arrivent l'été et les beaux jours ensoleillés, les envies de vacances riment souvent avec celles de s'acheter une nouvelle montre. Et ce sont alors les montres colorées qui partent à l'assaut du poignet des estivants. Au royaume des teintes de cadrans, cette année encore, le bleu est roi. Ciel ou marine, turquoise ou glacé, outremer ou Majorelle... à vous de choisir celui qui vous donnera envie du... Grand Bleu.



Herbelin

Dans sa déclinaison tout acier, la Cap Camarat Square de la maison horlogère française est la montre sport-chic par excellence.

Lancée en 2018, la collection qui tire son nom d'un cap situé dans le sud de la presqu'île de Saint-Tropez, se distingue par son boîtier de forme carrée aux angles délicatement arrondis. Il abrite un cadran de couleur bleue légèrement soleillé arborant des motifs horizontaux, équipé d'une minuterie sur le pourtour. Très seventies, les index biseautés et les aiguilles rectangulaires facettées sont recouverts de matière luminescente.

Étanche jusqu'à 100 mètres, cette édition est animée par un calibre suisse automatique de belle facture, célèbre et précis.

- Cap Camarat Square ■ 899 € ■ 39 x 39 mm
- Mouvement automatique Sellita
- Réserve de marche de 38 h
- Aiguilles et index luminescents
- Verre saphir ■ Bracelet en acier
- Étanchéité 100 m
- www.herbelin.com



2 Patek Philippe

La manufacture Patek Philippe étoffe sa collection de montres de voyage avec une nouvelle Calatrava à double fuseau horaire. Le garde-temps à complication se caractérise par un affichage de l'heure locale et de celle du domicile par deux aiguilles centrales tournant sur 24 heures. En or rose, cette pure merveille de mécanisme est livrée sur un bracelet en nubuck bleu.

- Calatrava Affichage 24 Heures Travel Time
- 56 900 € ■ 42 mm ■ Mouvement automatique
- Fond saphir ■ Couronne à trois positions
- Petite seconde ■ Spiral Spiromax®
- Étanchéité à 30 m
- www.patek.com



3 Frederique Constant

Présenté en 2008, le premier mouvement tourbillon de la manufacture Frederique Constant célèbre aujourd'hui ses quinze ans avec un modèle en acier à l'élégance intemporelle. De 39 mm de diamètre, il se livre à cœur ouvert avec un tourbillon (à 6 h) qui s'impose sur un cadran bleu nuit à l'effet soleillé. Au verso, des décorations soignées se laissent admirer à travers un fond transparent.

- Classic Tourbillon Manufacture ■ 14 495 €
- 39 mm ■ Calibre automatique de manufacture
- Fond transparent ■ Roue d'échappement et ancre en silicium
- Réserve de marche de 38 h
- Étanchéité à 50 m
- www.frederiqueconstant.com



4 Anonimo

Coup d'œil dans le rétro avec cette Epurato en acier au style vintage. Assortie à un bracelet interchangeable en cuir marron élégamment patiné, elle arbore un boîtier coussin de 42 mm qui possède un cadran bleu soleillé contrasté par un guichet de date à 6 h et des aiguilles luminescentes.

- Epurato ■ 2 190 € ■ 42 mm
- Mouvement automatique Sellita
- Aiguilles luminescentes ■ Verre saphir
- Réserve de marche de 38 h
- Bracelet interchangeable ■ Étanchéité à 50 m
- www.anonimo.com



5 MeisterSinger

Parfaite pour cette saison estivale, la Neo de MeisterSinger séduit par son cadran éclatant bleu turquoise. Inspirée des fauteuils des diners des années 1950, cette couleur flashy met en lumière l'originalité de la lecture de l'heure. Emblématique de la marque horlogère allemande, elle est indiquée par une seule aiguille sur un segment unique.

- Neo ■ 1 350 € ■ 36 mm
- Mouvement automatique suisse
- Verre héalite bombé ■ Fond vissé
- Réserve de marche de 38 h
- Bracelet en cuir noir ■ Étanchéité à 30 m
- www.meistersinger.com

Top chronos !

Un chronographe, c'est une montre qui possède une subtilité mécanique qui permet de mesurer le temps entre deux événements. Certains d'entre eux affirment, en plus, leur passion pour l'automobile. Dans ce cas, ils sont pourvus d'une échelle tachymétrique qui permet de calculer la vitesse moyenne d'un véhicule sur une distance d'un kilomètre.



1

Ange Barde

L'univers des voitures de course coule dans les veines de la marque horlogère Ange Barde. Avec son boîtier imposant de 46 mm de diamètre, cette référence taillée pour la compétition ne déroge pas à la règle. A l'allure racée, elle est équipée d'une lunette et d'une carrure de couleur grise façonnées en carbone, un matériau léger et robuste. Clins d'œil aux sports automobiles : la petite seconde en forme de disque de frein tourne dans son étrier, la couronne rappelle un bouchon de réservoir, et les poussoirs sont inspirés des pédales des bolides. Une belle série limitée associée à un bracelet en caoutchouc gris.

- Evo 1 TCR Europe ■ 88 exemplaires
- Prix sur demande ■ 46 mm
- Calibre automatique ■ Fond en acier
- Verre saphir ■ Bracelet en caoutchouc gris
- Echelle tachymétrique
- Réserve de marche de 42 h
- Etanchéité à 50 m
- www.angebarde.com

23

Sport Auto
Juillet 2023

2

Vulcain

Rappelant un modèle des années 1970, le nouveau chronographe de la manufacture Vulcain se décline en plusieurs coloris de cadrans. Parmi eux, la version panda-argenté à remontage manuel possède un boîtier en acier 316L de 38 mm. Sublimée par un bracelet en nubuck gris, la montre affiche un look à la fois vintage et intemporel.

- Chronographe 1970's ■ 2 500 € ■ 38 mm
- Mouvement à remontage manuel
- Verre saphir double bombé ■ Bracelet en nubuck gris
- Réserve de marche de 63 h
- Etanchéité à 50 m
- www.vulcain.ch



3

Zenith

Tout est dit dans le nom de la Pilot Big Date Flyback. Inspirée d'une montre-pilote, cette édition abrite un calibre automatique haute fréquence équipé de la fonction flyback (« retour en vol »). Il anime une grande date (à 6 h) qui prend place sur un cadran noir doté de rainures horizontales où évoluent deux compteurs dont l'un alterne les couleurs pour indiquer les tranches de cinq minutes.

- Pilot Big Date Flyback ■ 12 300 € ■ 42,5 mm
- Aiguilles et index luminescents
- Bracelet noir effet cordura ■ Masse oscillante avec « horizon artificiel »
- Réserve de marche de 60 h ■ Etanchéité à 100 m
- www.zenith-watches.com



4

Carl F. Bucherer

Paré pour la jungle urbaine, ce garde-temps en acier de 40 mm de diamètre offre une version « green » du chronographe panda. Le cadran argenté à l'effet brossé soleillé est contrasté de deux compteurs de couleur verte qui s'harmonisent parfaitement avec le bracelet interchangeable en tissu fabriqué à partir de matériaux recyclés.

- Manero Flyback ■ 6 700 € ■ 40 mm
- Mouvement automatique avec fonction flyback
- Fond saphir ■ Echelle tachymétrique
- Réserve de marche de 56 h
- Etanchéité à 30 m
- www.carl-f-bucherer.com



5

TAG Heuer

Cette année, le chronographe TAG Heuer Carrera souffle ses soixante bougies. Pour l'occasion, la manufacture présente de nombreuses éditions anniversaire, dont cette version au cadran noir ponctué d'éléments au dégradé orangé. Inspiré des sports automobiles, cet instrument taillé pour la course en a sous le capot puisqu'il embarque le calibre de manufacture Heuer O2.

- Chronographe TAG Heuer Carrera
- 5 800 € ■ 42 mm ■ Calibre automatique
- Fond saphir vissé ■ Aiguilles et index luminescents
- Bracelet en cuir de veau noir
- Réserve de marche de 80 h
- Etanchéité à 100 m
- www.tagheuer.com

N'est pas montre de plongée qui veut. Et contrairement aux idées reçues, il est déconseillé de faire de la plongée sous-marine avec une montre seulement étanche à 100 mètres. Tout comme les sports nautiques de vitesse (ski, kite, jet...) qui en cas de chute pourraient parfois faire subir au boîtier une pression extrême. Voici une sélection qui vous mettra à l'abri des déconvenues.



1

Ralf Tech

Présentée en 2019 dans une version militaire pour les plongeurs de l'armée de terre française et en 2020 pour les civils, la collection WRB se dote de trois nouvelles montres de plongée équipées d'un bracelet en acier 316L.

Parmi elles, la WRB Original Metal répond au cahier des charges très strict de la norme ISO 6425 : étanchéité, aiguilles et index recouverts de matière luminescente pour une lisibilité optimale en toutes circonstances, lunette tournante, couronne et fond vissés...

Véritable instrument de plongée, elle dispose d'un cadran d'un noir intense rappelant la couleur des profondeurs.

- WRB Original Metal ■ 1 800 €
- 100 exemplaires ■ 39 mm
- Mouvement automatique ■ Verre saphir
- Aiguilles et index luminescents
- Couronne et fond vissés
- Second bracelet en silicone noir
- Réserve de marche de 40 h
- Etanchéité à 200 m
- www.ralftech.com

24

Sport Auto
Juillet 2023

En mode plongée



2

Seiko

Réinterprétation d'un instrument de 1968, cette nouvelle Prospex GMT en acier de 42 mm de diamètre combine les attributs d'une montre de plongée à une fonction GMT. Sur un beau cadran vert foncé, le double fuseau est indiqué par une aiguille luminescente de couleur dorée.

- Prospex GMT ■ 1 700 € ■ 42 mm
- Mouvement automatique ■ Couronne et fond vissés ■ Bracelet supplémentaire en plastique recyclé ■ Réserve de marche de 72 h
- Etanchéité à 200 m
- www.seikowatches.com



3

Bell & Ross

Les montres en bronze ont toujours le vent en poupe. Une mode qui touche aussi les modèles de plongée à l'instar de cette sublime édition. Blanc opalin, le cadran s'harmonise parfaitement avec les nuances de ce matériau noble qui se patinera avec le temps. Pour parfaire son côté vintage, la pièce est livrée sur un bracelet en cuir de veau marron.

- BR 03-92 Diver White Bronze ■ 4 800 €
- 999 exemplaires ■ 42 mm ■ Mouvement automatique ■ Verre saphir ■ Aiguilles et index luminescents ■ Couronne vissée
- Fond en acier ■ Etanchéité à 300 m
- www.bellross.com



4

Citizen

Hommage à l'orque, la Promaster Diver 200m « Orca » arbore une lunette unidirectionnelle dont les ongles métalliques - démarquant les cinq minutes - rappellent la mâchoire du cétacé. Clin d'œil qui se poursuit sur le cadran noir ponctué d'index blancs ainsi que sur l'ergonomie du bracelet dessiné à l'image de la nageoire dorsale de l'épaulard.

- Promaster Diver 200m « Orca » ■ 46 mm
- 279 € ■ Mouvement solaire ■ Verre minéral
- Bracelet en uréthane ■ Réserve de marche de 180 h ■ Etanchéité à 200 m
- www.citizenwatch.eu



5

Ulysse Nardin

Fruit du partenariat entre la manufacture horlogère et The Ocean Race, ce chronographe en édition limitée célèbre le 50^e anniversaire de la mythique course nautique. Usiné en titane DLC noir sablé, il se distingue par sa lunette unidirectionnelle en Carbonium®, un alliage contenant des fibres recyclées de chutes de protection de fuselage d'avions.

- The Ocean Race Diver Chronograph
- 16 000 € ■ 100 exemplaires ■ 44 mm
- Mouvement automatique ■ Spiral en silicium
- Fond saphir ■ Bracelet en caoutchouc noir
- Etanchéité à 300 m
- www.ulysses-nardin.com

Esprit sportif

Une montre peut affirmer son caractère sportif sans pour autant être dotée d'un chronographe ! La preuve par cinq avec cette sélection de montres, dont les designs, les matières ou les fonctionnalités permettent à leurs propriétaires de s'adonner - sans risque - à la pratique de leur activité favorite.



1

Richard Mille

Pilotes de course automobile, golfeuses, championnes d'athlétisme, skieuses et snowboarders, les sportives sont au cœur de la nouvelle collection RM 07-04 de la manufacture Richard Mille. Associant couleurs pop et performances techniques indéniables, les six déclinaisons forment un cocktail vitaminé explosif. À l'instar de la version en Quartz TPT® de couleur bleu électrique, elle est associée à un bracelet en Velcro® orange vif. Cette référence est animée par un nouveau mouvement à remontage automatique avec heures, minutes et sélecteur de fonctions. Celles-ci sont réglables grâce au poussoir rouge placé sur la carrure et visibles en bas du cadran, entièrement squeletté.

- RM 07-04 Automatique Sport
- Prix sur demande ■ 30,5 x 44,95 x 10,35 mm
- Mouvement squeletté à remontage automatique ■ Réserve de marche de 50 h
- Bracelet en Velcro® orange
- Étanche à 50 m
- www.richardmille.com

25

Sport Auto
Juillet 2023

2 Alpina

La collection Alpina Extreme s'étoffe d'une version automatique associée à un bracelet en caoutchouc à l'allure sportive. Appelé régulateur (une aiguille par axe), le modèle en acier est doté d'une aiguille centrale des minutes, de deux cadrans décentrés distincts affichant respectivement les heures et les secondes.

- Alpiner Extreme Regulator Automatic
- 2 150 € ■ 888 exemplaires ■ 41 x 42,5 mm
- Mouvement automatique ■ Couronne et fond vissés ■ Réserve de marche de 38 h
- Étanchéité à 200 m
- www.alpinawatches.com



3 B.R.M Chronographes

Inscriptions des principaux vents soufflant dans la région de la Provence sur un cadran bleu soleil, étanchéité allant jusqu'à 200 mètres, trois ressorts (« Shock Absorber ») pour protéger des chocs, tous les éléments sont présents pour faire de ce garde-temps, l'instrument idéal pour tout passionné de sports nautiques extrêmes.

- Boat Master BM6-44 ■ 4 380 € ■ 44 mm
- Mouvement automatique
- Verre et fond saphir ■ Couronne à 4 h
- Bracelet en tissu Hypalon
- www.brm-chronographes.com



4 Victorinox

Destinée aux amateurs de randonnées, la nouvelle Journey 1884 en acier recyclé invite à sortir des sentiers battus. Doté d'aiguilles lumineuses reproduisant le balisage des chemins de randonnée suisses, le cadran noir présente des rainures horizontales, ponctué d'un guichet de date à 6 h.

- Journey 1884 Automatic ■ 995 € ■ 43 mm
- Mouvement automatique
- Couronne et fond vissés
- Lunette tournante unidirectionnelle
- Aiguilles et index lumineux
- Réserve de marche de 80 h
- Étanchéité à 200 m
- www.victorinox.com



5 Tissot

Sidérante, cette montre au style résolument vintage possède un boîtier de forme coussin façonné en acier et en carbone forgé. Il abrite un cadran multicolore pourvu d'un compte à rebours de régates indiqué en vert et en rouge. L'ensemble est animé par le célèbre et précis mouvement Powermatic 80 Nivachron.

- Sidéral ■ 1 075 € ■ 41 x 46,5 mm
- Calibre à remontage automatique
- Lunette unidirectionnelle ■ Verre saphir
- Réserve de marche de 80 h ■ Rotor squeletté
- Bracelet en caoutchouc perforé
- Étanchéité à 300 m
- www.tissotwatches.com

WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

the biggest Internet portal,
providing you various content:
brand new books, trending movies,
fresh magazines, hot games,
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



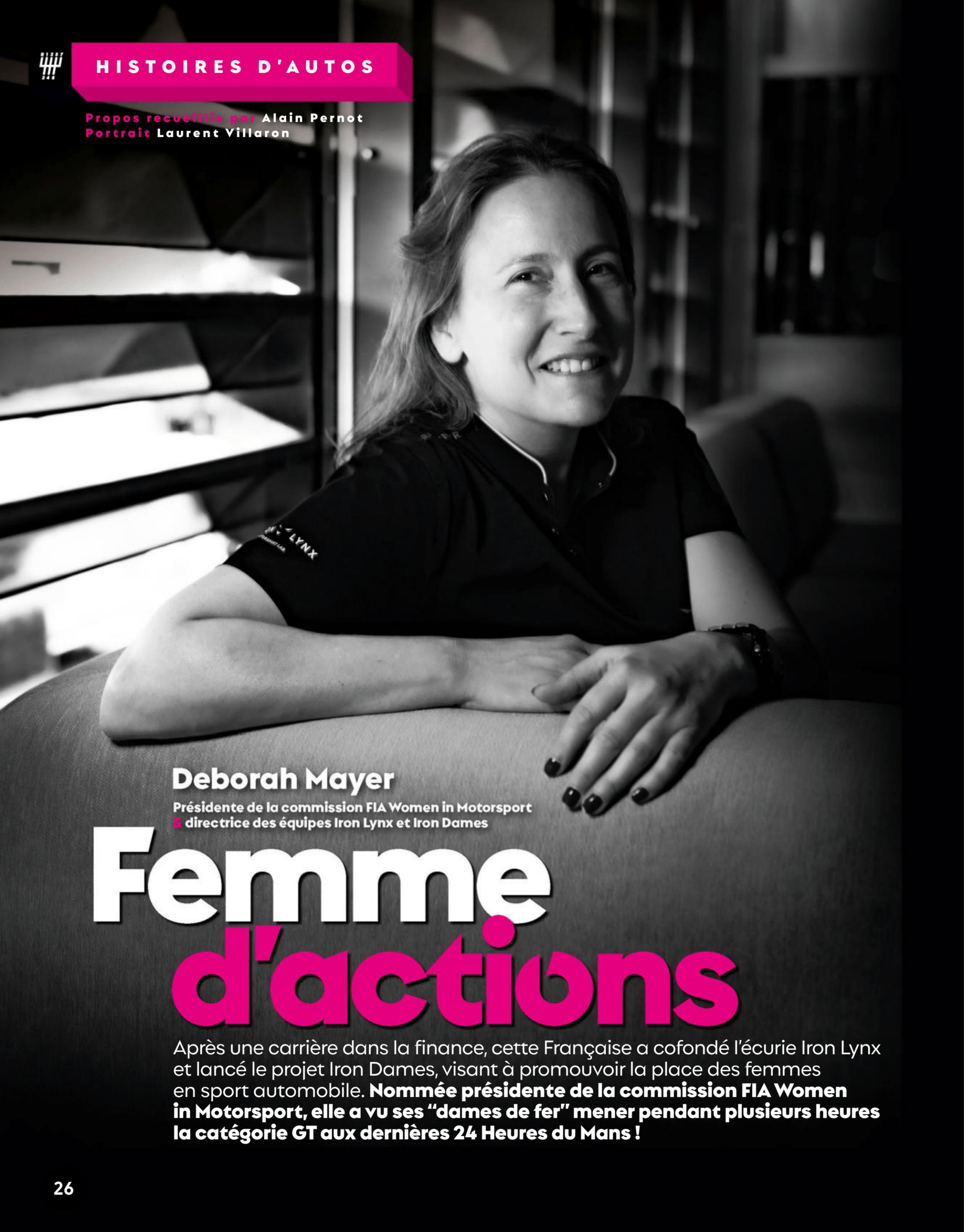
AVXLIVE **ICU**

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>



Propos recueillis par Alain Pernet
Portrait Laurent Villaron



Deborah Mayer

Présidente de la commission FIA Women in Motorsport
& directrice des équipes Iron Lynx et Iron Dames

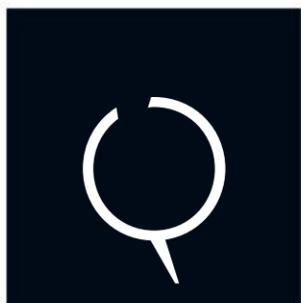
Femme d'actions

Après une carrière dans la finance, cette Française a cofondé l'écurie Iron Lynx et lancé le projet Iron Dames, visant à promouvoir la place des femmes en sport automobile. **Nommée présidente de la commission FIA Women in Motorsport, elle a vu ses "dames de fer" mener pendant plusieurs heures la catégorie GT aux dernières 24 Heures du Mans !**

“Avec l'équipe Iron Dames, je suis passée par toutes les émotions possibles et imaginables, y compris les larmes quand Sarah, Michelle, Rahel et Doriane ont remporté la Gold Cup aux 24 Heures de Spa 2022.”



DPPI



Quel est votre premier souvenir lié à l'automobile ?

La conduite accompagnée. J'ai commencé à conduire à l'âge de 16 ans avec mes parents, en région parisienne, sur une Audi A3. J'ai quelques bons souvenirs de manœuvres à l'Etoile ! Je pense que la conduite à Paris était beaucoup plus agréable à l'époque qu'elle ne l'est maintenant, où elle semble devenue une expérience traumatisante

pour tout conducteur qui se respecte. J'ai toujours pris un énorme plaisir à conduire. Cela m'a constamment procuré un sentiment de liberté, de flexibilité et d'indépendance. Juste après mon 18^e anniversaire, j'ai passé mon permis et je conduisais aussi souvent que possible. Principalement le week-end puisque la semaine, j'étais étudiante à l'université à Paris.

Comment l'automobile a-t-elle pris de l'importance dans votre vie ?

Ma famille n'avait pas un intérêt particulier pour l'automobile, qui était considérée comme un outil fonctionnel. Pour ma part, j'ai commencé ma carrière dans la finance avec des horaires de travail assez longs et qui m'amenaient à rentrer très tard dans la nuit, parfois à 2 ou 3 heures du matin. Pour moi, l'automobile était un moyen de liberté. La période sport automobile est venue un peu plus tard. Relativement récente, elle est liée à ma rencontre avec Claudio Schiavoni, avec qui je partage ma vie professionnelle et ma vie personnelle. Nous avons la même passion pour la conduite d'abord, puis pour la compétition automobile.

Par quel biais avez-vous débuté sur les circuits ?

Nous avons commencé par suivre des cours de pilotage à la Ferrari Academy. Cela nous a plu, et nous avons passé notre licence de compétition ensemble. Nous avons alors décidé de nous engager en course. Mais au préalable, nous nous sommes entraînés de façon très assidue et sérieuse avec des coachs sur différents circuits européens pour commencer en compétition dans de bonnes conditions, pour nous-mêmes mais également pour les autres pilotes sur le circuit. Nous avons fait nos débuts en 2016 en Ferrari Challenge et sur quelques courses en GT3, notamment Road to Le Mans sur le circuit des 24 Heures en 2016 et 2017 au volant d'une Ferrari 458 GT3. C'était vraiment super ! Claudio a continué. Il a d'ailleurs disputé cette année ses cinquièmes 24 Heures du Mans. Moi, je me suis arrêtée pour une très belle raison : ma première grossesse ! Après mon accouchement, j'ai recommencé à m'entraîner, et puis j'ai eu un deuxième enfant.

Cela vous a amenée à découvrir un nouveau monde...

Oui, cela m'a permis de passer de l'autre côté du muret des stands. La perception y est totalement différente. Vous découvrez un tout autre environnement : celui des ingénieurs, des mécaniciens, de la logistique... Cela m'a plu. De fil en aiguille est venue l'idée de la création de l'équipe Iron Lynx en 2017, puis du projet Iron Dames en 2018.

Quelle est la démarche du projet Iron Dames ?

C'est un projet très cher à mon cœur. Il fait un peu écho à mon expérience personnelle dans le monde de la finance. A l'époque, à mon niveau, j'étais une des rares femmes dans le domaine d'activité que j'exerçais. Quand j'ai découvert le sport automobile,

que j'ai vu à quel point cela me plaisait et que j'ai eu l'opportunité de faire naître ce projet, je l'ai saisie. Ce que je trouve fantastique, c'est que le sport automobile – avec l'équitation et la voile – est un sport mixte. Les femmes et les hommes peuvent être en compétition sur le même terrain, à armes égales. En tant que créatrice du projet Iron Dames, mon vœu le plus cher est d'offrir le plus de possibilités à des femmes brillantes de montrer leur talent dans tous les domaines. Le projet se veut polyvalent et ouvert. Il a commencé en Endurance, mais il est également présent en Karting et en monoplace (F4 italienne), et il va encore se développer. C'est un projet qui s'inscrit dans la durée. Nous nous retrouvons aujourd'hui à environ 28 femmes actives dans le projet, après avoir débuté en 2018 en étant 5. Nous gagnons ensemble, nous perdons ensemble. Il n'y a personne au-dessus des autres. C'est un travail d'équipe.

Quel accueil ce projet a-t-il reçu dans le milieu ?

J'ai tout de suite été soutenue par Claudio et la structure Iron Lynx. Au début, le projet a été accueilli dans les paddocks avec étonnement et circonspection. Il y avait eu, dans le passé, quelques projets de cette nature, mais ils avaient été de courte durée. Non seulement le projet Iron Dames perdure, mais il s'inscrit même dans la très longue durée. C'est un projet bâti sur une base solide.

Ce doit être une grande fierté pour vous de voir les bons résultats de cette équipe.

J'en suis très heureuse et très émue. Les résultats commencent à venir et à asseoir la crédibilité du projet. Les podiums, les victoires réalisées ces derniers mois montrent de la plus belle des manières que c'est un projet viable. Je suis passée par toutes les émotions possibles et imaginables, y compris les larmes quand Sarah (*Bovy*), Michelle (*Gatting*), Rahel (*Frey*) et Doriane (*Pin*) ont remporté les 24 Heures de Spa en Gold Cup, l'an dernier. C'était génial ! J'en ai eu la chair de poule. Avec Le Mans et Daytona, les 24 Heures de Spa comptent parmi les courses les plus mythiques de l'Endurance. Spa est l'un des circuits pour lesquels j'ai le plus de respect. Ce sont des circuits qu'il faut aborder humblement. C'est l'un des moments les plus forts. Un des autres moments est lorsque Sarah a réalisé la première pole position de sa catégorie en WEC, à Monza, l'année dernière. Enfin, nous venons de passer tout près d'une victoire historique aux 24 Heures du Mans en menant une grande partie de la course en GT. Et si notre quatrième place au final nous laisse un goût d'inachevé, elle a marqué les esprits et confirme que nous allons dans la bonne direction.

Vous attendiez-vous à être nommée à la tête de la commission Women in Motorsport de la FIA ?

Non ! J'ai vécu comme un grand honneur de prendre la succession de Michèle Mouton, qui a toujours été à mes yeux la grande dame du sport automobile, Française de surcroît comme moi. C'est elle qui a créé la commission, qui l'a fait prospérer, qui l'a dirigée pendant de nombreuses années. C'est pour moi un honneur mais également une énorme responsabilité.

Quel est votre plan d'action ?

Le but est vraiment de promouvoir la place des femmes dans le sport automobile, d'accentuer les différents projets existants, comme le programme Girls on Track - Rising Stars, et d'aider à en développer de nouveaux. Il faut contribuer à une prise de conscience autour des diverses possibilités que le sport automobile offre, et puis élargir le rayon d'action de la commission, dont la structure a été un tout petit peu modifiée. Il y a non seulement





Après avoir remporté la Gold Cup aux 24 Heures de Spa l'an dernier sur une Ferrari, les Iron Dames ont frôlé l'exploit aux 24 Heures du Mans. Après avoir mené plusieurs heures en GT, la Porsche du trio Frey-Gatting-Bovy a dû changer de freins en vue de l'arrivée, ratant le podium pour six douloureuses secondes.

Photos : DPPI

“On parle beaucoup des femmes en Endurance, mais je suis convaincue que l'on en verra progressivement davantage dans les autres disciplines.”

des représentantes des différentes fédérations, mais également des femmes actives au plus haut niveau et de réputation internationale, comme Laura Klausner (responsable de la compétition chez GM), Ellen Lohr, Beth Paretta, Lyn St. James... J'ai essayé de créer une structure très interactive où tout le monde peut mettre ses idées sur la table. Cela fonctionne bien. Nous avons institué des networking events, regroupant toutes les femmes actives dans le sport auto. C'est une bonne opportunité pour faire un échange d'expérience. Le premier a eu lieu l'an dernier aux 24 Heures du Mans, puis il y en a eu deux autres : au Grand Prix d'Italie et de nouveau au Mans cette année.

Considérez-vous que l'Endurance est un terrain sur lequel les femmes peuvent s'exprimer plus facilement qu'en monoplace ?

Pas spécialement. Il y a plus de femmes actives en Endurance qu'il n'y en a dans les autres disciplines. On parle beaucoup des femmes en Endurance car elles obtiennent des résultats perceptibles et crédibles au niveau international. Mais je suis convaincue que l'on verra arriver progressivement davantage de femmes dans les autres disciplines du sport automobile. Le seul frein actuel est que tout doit s'inscrire sur le long terme. Pour avoir plus de femmes au plus haut niveau, il faut créer des vocations au plus jeune âge, attirer un plus grand nombre de jeunes filles et convaincre également leurs parents. Il faut montrer qu'il y a des carrières dans le sport automobile, et pas seulement pour les pilotes : la responsable de la stratégie de course chez Red Bull en F1 est une femme, par exemple. C'est très important d'avoir des têtes d'affiche ainsi qu'une communication dynamique. Je pense que c'est l'un des rôles majeurs de la commission Women in Motorsport : mettre en avant toutes les possibilités qui existent.

Placer une femme pilote en Hypercar ou en Formule 1 est-il un objectif prioritaire ?

J'aimerais beaucoup qu'une ou des femmes soient présentes au plus haut niveau du sport automobile. On en voit de plus en plus qui ont la faculté et le potentiel pour l'atteindre. Mon objectif est de mettre en avant toutes les possibilités et d'élargir la base de la pyramide pour avoir le plus de jeunes s'intéressant aux différentes carrières dans le sport automobile. Mais en tant que présidente de la commission, je ne peux pas avoir d'impact sur les décisions prises par les diverses équipes actives sur les circuits.

A moins que la présidente de la commission ne soit elle aussi à la tête d'une équipe d'Hypercar !

Il est vrai que l'équipe Iron Lynx représentera Lamborghini en Hypercar l'an prochain. Maintenant, en tant que directrice d'équipe, ce qui prime avant toute chose et qui assoit la crédibilité d'un pilote, c'est sa performance. C'est la clé de l'intégration dans une équipe. L'objectif est de gagner sur le terrain « fair and square », sans passe-droit. Si une pilote devait manifester des performances en catégorie prototype, ce serait une possibilité.

Considérez-vous qu'il y a une barrière physique pour les femmes en sport automobile ?

Selon moi, il n'y a pas de barrière qui soit insurmontable. Lorsqu'il y a une volonté, il y a toujours un moyen. Les Iron Dames en Endurance ont prouvé qu'elles pouvaient gagner des compétitions à armes égales sur le même terrain que les équipages masculins. Certaines voitures monoplaces ont peut-être des spécificités techniques qui rendent la conduite un peu plus délicate et difficile, mais il y a toujours un moyen d'axer sa préparation pour atténuer cet aspect.

Est-il encore plus important pour les jeunes femmes de commencer tôt ?

Je ne sais pas si c'est une question de précocité ou pas. Je pense que c'est une question de contexte et de préparation. Une préparation physique, technique et également mentale. C'est un ensemble. La clé du succès n'est pas le gabarit physique. En prototype, de jeunes femmes plutôt frêles réussissent très bien à remporter des compétitions face à des personnes plus grandes et plus musclées. La préparation, en revanche, doit être spécifique selon la discipline.

Quelle est votre opinion concernant les championnats 100 % féminins ?

En tant que présidente de la commission, je considère que toutes les initiatives permettant à de jeunes femmes de montrer leur talent sont bonnes à prendre. L'objectif ultime est d'être en compétition dans des championnats mixtes, que ce soit en Endurance ou en monoplace. Cela n'empêche pas des championnats 100 % féminins d'offrir des possibilités à des femmes de s'entraîner et de se préparer pour intégrer ultérieurement des championnats mixtes.

Envisagez-vous de reprendre le volant en course ?

Oui, je suis en train de m'entraîner, mais je veux faire les choses correctement. J'ai repris un entraînement physique et je recommence progressivement les essais au volant également.

Iron Lynx représentera Lamborghini en Hypercar l'an prochain. Est-ce une consécration pour une si jeune équipe ?

C'est en tout cas une nouvelle étape pour laquelle l'équipe se prépare. Iron Lynx est déjà l'équipe officielle de Lamborghini en GT3, en IMSA et en GT World Challenge. L'année prochaine marquera l'arrivée de la LMDh et de Lamborghini au plus haut niveau en Endurance. C'est une perspective qui me réjouit et que j'attends avec une grande impatience. La voiture est magnifique et commencera ses tests très bientôt. ●

GAZ!

162

LE BLOG DES ESSAYEURS

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

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



40

Lamborghini Huracán Sterrato

Vous n'aviez toujours pas bien compris pourquoi Lamborghini rehausait l'Huracán et s'attaquait au tout-chemin ? Nous non plus, jusqu'à ce que nous la conduisions...



30

Le Tour Auto en
Ferrari Purosangue

Laurent Villaron



54

BMW M850i
xDrive Gran Coupé



60

Supertest :
Porsche 911 GT3 RS

Laurent Villaron

GRAND FORMAT Le Tour Auto en Ferrari Purosangue

CHACUN SON TOUR

Première fois que Ferrari fait un SUV.
Première fois que le Purosangue est visible en France. Première fois que je fais le Tour Auto.
Prêt pour 1 100 km à bord de l'une des voitures les plus inclassables de la planète ? Oubliez vos certitudes sur les engins hauts sur pattes : cette Ferrari-là fera date dans l'histoire.



Ferrari ne veut pas qu'on l'appelle SUV, et c'est vrai que, notamment sous cet angle, difficile de voir dans le Purosangue une bétailère familiale. Les lignes sont tendues et galbées et, cerise sur le gâteau, le plumage vaut le ramage.



GRAND FORMAT Le Tour Auto en Ferrari Purosangue

FERMÉ, OUVERT, CONSTANT : QUEL QUE SOIT LE RAYON,
QUE CE SOIT UNE ÉPINGLE OU UNE GRANDE COURBE, **LE PUROSANGUE**
PARAÎT SE JOUER DE LA FORCE CENTRIFUGE.





La position de conduite est surélevée pour une Ferrari et l'ambiance est cosy, mais l'ergonomie n'a rien à voir avec celle d'un SUV traditionnel. Les peausseries, au toucher très agréable, donnent un côté "old school" à l'intérieur. Le passager a droit lui aussi à son écran de contrôle. Comme ça, le conducteur peut se concentrer sur la route.



TECHNIQUE

Moteur : **V12 à 65°, central AV, 48 S** Cylindrée : **6 496 cm³**
Puissance : **725 ch à 7 750 tr/mn** Couple : **73 mkg à 6 250 tr/mn**
Transmission : **intégrale non permanente, 8 rapports à double embrayage**
Antipatinage : **de série, déconnectable**
Autobloquant : **de série, piloté AV & AR**
L - l - h : **4 973 - 2 028 - 1 589 mm** Empattement : **3 018 mm**
Poids : **2 170 kg (2 033 kg à sec avec les options légères)**
Pneus AV & AR : **255/35 R 22 & 315/30 R 23**
Prix de base : **384 229 €** Prix des options/malus : **114 314/50 000 €**
Prix du modèle essayé : **548 543 €**



J

e n'aime pas les SUV. C'est gros, moche, inintéressant à conduire, « ingarable » dans les parkings, glouton, et comme ils ne sont que 0,01 % à délaissé le goudron pour les sentiers, ça ne sert à rien. Besoin de place : achetez un break. Alors, quand j'ai appris que j'allais faire, pour la première fois de ma vie, le Tour Auto avec un SUV, la réaction fut mitigée. « *C'est une Ferrari, un Purosangue.* » O.K., laissons-nous tenter. Aéroport de Clermont-Ferrand, début de

soirée. Le SUV est là. Ou plutôt, le SUVV, pour « Super, Une Vraie Voiture ». Le Purosangue est beau, pas si haut et hyper-costaud. Les goûts et les couleurs : on connaît le proverbe mais croyez-moi, quand à l'issue d'un périple de trois jours votre monture a généré plus d'attroupements en parc fermé que les BMW M1, Jaguar Type E, 911 RSR ou Cobra, c'est qu'elle a du charisme. « *C'est celle avec le V12 hybride ?* » questionne un propriétaire de 365 Daytona. Cela aurait pu. Cela aurait dû. Mais non, le Purosangue est, comme son nom l'indique, un engin sans assistance respiratoire ni aide électrique. Des années après tout le monde, Ferrari lance donc sa première familiale vraiment pratique (mettons de côté les FF et GTC4Lusso) : quatre portes, un vrai coffre (manquant de volume, hélas) et une promesse, celle de procurer autant de plaisir au volant que n'importe quel missile sol-sol de la marque. C'est trop beau pour être vrai. Je vais m'apercevoir que la réalité dépasse parfois la fiction.

Les hostilités débutent de la plus belle des façons : Puy-de-Dôme, Haute-Loire, Ardèche et Drôme. Quasi 350 km de routes alternant le très roulant et le tellement tortueux qu'on est certain de revenir, dans le meilleur des cas, avec un rétro arraché et une jante griffée. Il n'en sera rien. L'ergonomie du Purosangue, calquée sur celle de la 296, réclame un temps

d'adaptation. On cherche le réglage de la température, accessible via une molette rotative tactile émergeant de la planche de bord. On se creuse les méninges pour trouver le bouton du volume histoire de faire taire Radio Arverne (il est derrière le volant, au niveau du clignotant gauche). On tâtonne pour faire apparaître le GPS qui est en fait consultable en filaire, après le branchement du téléphone. Deux pressions entre le *cavallino rampante* et la branche inférieure du volant : le V12 nous tire de ces tracasseries. Ce 6,5 litres (nom de code F140IA) est issu de la 812. Ouvert à 65°, il en reçoit l'injection directe (350 bar), un carter sec et l'admission ; l'allumage et l'échappement sont nouveaux. Les culasses sont reprises de la Superfast, mais la lubrification est revue. Ce moteur a été repensé pour offrir davantage de couple et ainsi correspondre à la vocation plus familiale de l'auto qu'il anime. 80 % des 73 mkg sont disponibles dès 2 100 tr/mn mais ce bloc, implanté très bas et dont la moitié des 12 pistons sont logés sous la planche de bord pour optimiser la répartition des masses, grimpe jusqu'à 8 250 tr/mn. Pincez-moi, je rêve : un SUV avec un V12 atmosphérique et chantant plus juste que les deux tiers des hypersportives ! En ville, on apprécie la rondeur du moteur et la suspension conciliante. Les assises sont fermes, mais l'amortissement digère parfaitement les ralentisseurs et les plaques d'égout. Je découvrirai bientôt que les liaisons au sol du Purosangue sont tout bonnement extraordinaires.

Clermont-Valence

D90, D5, D28, D996 : le premier pit-stop a lieu au château de Parentignat. Avant de garer notre schtroumpf costaud devant cette bâtisse, le petit Versailles d'Auvergne, pour un énième rassemblement, j'en tire déjà un enseignement : « *C'est quoi, ce truc ?!* » Qu'une Ferrari fasse frémir l'épiderme à mesure que le compte-tours entame son ascension, on s'y attend. Qu'une Ferrari dépasse les camping-cars par grappes de vingt, rien de plus normal. Qu'une Ferrari délivre des sensations uniques de conduite, c'est dans le cahier des charges. Mais le Purosangue est... ●●●

Sur les routes très tourmentées de l'Ardèche, le Purosangue aurait pu, sans qu'on lui en veuille, abdiquer et refuser l'obstacle. Il n'en fut rien. Grâce à sa suspension inédite et parfaitement mise au point, le tank se comporte comme s'il trimbalait presque une tonne de moins ! J'avais du mal à le croire à la lecture des premiers essais, mais il m'a fallu me faire une raison.





L'ERGONOMIE DU PUROSANGUE RÉCLAME UN TEMPS D'ADAPTATION.
**DEUX PRESSIONS ENTRE LE CAVALLINO RAMPANTE ET LA BRANCHE
INFÉRIEURE DU VOLANT : LE V12 NOUS TIRE DE CES TRACAS.**



Le boîtier au milieu de la planche de bord n'est pas notre appareil de mesures mais un module GPS qui nous permettrait de retrouver le road book officiel, même lorsque nous prenions les chemins de traverse.



**D'APRÈS LE COMMUNIQUÉ DE PRESSE,
LE PUROSANGUE EST UNE BERLINETTE
À QUATRE PLACES REHAUSSÉE. EXACT...**



GRAND FORMAT

Le Tour Auto en Ferrari Purosangue

hors norme. Pour résumer, sa tenue de route est à mi-chemin entre la GT et la compacte sportive.

Qu'est-ce qu'ils racontent à *Sport Auto* ? Comment une voiture de presque 2 200 kg, sans personne à bord, pourrait se comporter comme une Civic Type R ? Bonne question, mais c'est le cas. Au déjeuner, premiers échanges avec des propriétaires de SF90, de Roma et 296 GTB. « *Est-ce aussi bien qu'on le dit, le Purosangue ? Par rapport à un Urus ou un Cayenne, vous situeriez ça où ?* » Pas sur la même planète. Je suis dérouté, perturbé et, soyons francs, énervé. Les a priori, c'est mal, mais compte tenu de mon aversion pour les SUV, j'aurais jubilé de dire du mal de cette auto. Montrer que je suis dans le vrai, SUV pour « Sans Utilité Véritable ». Mais là, il me faut revoir mon jugement. « *Peut-être parce que ce n'est pas un SUV* », me précise un officiel de la marque. J'ai lu le communiqué de presse qui prétend que le Purosangue est une berlinette à quatre places rehaussée. Que je hais donner raison aux arguments marketing...

Si la Ferrari est à ce point sans concurrence, c'est en partie en raison de son architecture. Le châssis en aluminium est, sur le plan de la torsion, 30 % plus rigide que celui de la GTC4Lusso et le gain en matière de résistance à la flexion s'élève à 25 %. Tout cela aide à bien se comporter en virage, mais lorsqu'on développe une bête capable de transporter, vite et loin, quatre occupants et leurs (petits) bagages, la répartition de kilos est primordiale. Maranello n'y va pas avec le dos de la cuillère : 49 et 51. Voilà, en pourcentage, l'équilibre entre l'avant et l'arrière. Oui, il y a moins de poids devant, en dépit d'un énorme V12 de 725 ch. La boîte à huit rapports à double embrayage est derrière, mais cette optimisation témoigne de la volonté de Ferrari de proposer une familiale réellement dynamique. Le Purosangue est d'ailleurs une propulsion qui sollicite ses roues avant lorsque le besoin s'en fait sentir, via un Transfer Unit, système compact qui assure à la fois le rôle de différentiel actif (avec effet vectoriel) et de boîte de vitesses.

Valence-Le Castellet

Nous reviendrons sur le comportement hallucinant du presque 4 x 4, mais il faut auparavant aborder le chapitre mécanique. C'est presque un crime de lèse-majesté, mais ce 6,5 litres est parfaitement à l'aise sur les intermédiaires. Pas la peine d'aller chercher les derniers tours/minute pour en tirer la quintessence. Entre 3 000 et 6 000 rotations de vilebrequin, il nous montre déjà ce qu'il fait de mieux, à savoir tracter, sans latence, sans essoufflement et avec cette bande-son si plaisante aux oreilles. Pop à bas régime, lyrique à l'approche de la zone rouge. Pour dire quelque chose qui ne se dit pas : on se succule. On en redemande. On en veut plus. Pas de souci : le Purosangue est l'exact opposé du Bentayga de Bentley ou du Cullinan de Rolls-Royce. La meilleure place est bien celle derrière le volant, à jouer avec ses immenses palettes sur lesquelles il n'est pas toujours simple de cliquer en virage. A l'exception des deux derniers pignons, tirant bien trop long, l'étagement est parfait. Les rapports engrènent à la vitesse du son, claquent dans les silencieux comme toute Ferrari qui se respecte et incitent à adopter un rythme de spéciale de rallye. « *Je n'ai jamais réussi à te ramarrer* », nous a confié, la veille, ●●●



Ci-dessus, première halte au château de Parentignat, avant que la horde des participants du Tour Auto débarque. Non, je ne soulage pas un besoin pressant, j'admire cette bâtisse majestueuse. Comme l'est la nouvelle Ferrari. Mais si ce super-SUV trône en haut de son segment, il n'en demeure pas moins véritablement sportif, avec tout ce que cela implique en matière de moteur glouton.



l'heureux possesseur d'une F8 Tributo. « Dans ces conditions (il avait plu sur une partie du trajet), t'étais juste "insuivable". » Ça va, les chevilles, à Sport Auto ? N'y voyez aucune prétention de ma part : le Purosangue est vraiment exceptionnel de dynamisme et il ne le doit pas uniquement à son génial moteur.

Un monument nous tend sa coiffe aujourd'hui : le Ventoux, reconnaissable à sa calotte dégarnie. Il n'est pas sur le road book officiel mais comme ce dernier passe par Malaucène, ce serait dommage de s'en priver. Manque de bol, le col des Tempêtes est fermé. Machine arrière toute avant de prendre la direction sud. La D242 entaille les gorges du Toulourenc. C'est étroit, très sinueux, parfaitement à l'aveugle. Bref, le genre d'endroit idéal où il ne faut pas rouler avec un panzer de 5 m de long et 2 m de large. Et pourtant... Commençons par l'un des rares défauts du percheron : le manque de maintien de la selle. L'assise est dure mais comme le dossier n'est pas suffisamment creusé, conducteur et copilote sont ballottés. A gauche, il y a le volant pour se cramponner, à droite, c'est le système D. « Tu ne m'as jamais secoué comme ça », râle Laurent. Il exagère. Quoique... La direction n'est pas non plus exempte de reproches. Pour pinailler, disons qu'elle est trop légère et manque de retour d'informations. Mais cette douceur de l'assistance s'accompagne heureusement d'un guidage sans faille. Nous aurions juste voulu une densité plus importante avec la montée en effort. Ce qui nous amène aux pneus. Des Michelin Sport 4 S remplacent les Alpin qui enrobaient les énormes roues de 22 et 23 pouces lors de notre première prise en main (voir SA n° 735). Ce sont d'excellents pneus. Motricité, facilité à cerner les réactions : les caoutchoucs auvergnats font du bon boulot, mais pas suffisamment. La raison ? Les appuis du Purosangue sont tels que, malgré leur bonne volonté, les pneus doivent abdiquer. Un petit tour dans les menus nous affiche un accéléromètre. En pic, cette Ferrari nous fait encaisser plus de 1,3 G ! Pour rappel, une Z06, lors d'un Supertest, nous avait gratifiés de 1,2 G (en Cup 2 R). C'est juste pour recentrer le débat. Admettons que le diagramme Ferrari soit moins fiable que notre appareil de mesures, mais vous voyez où on veut en venir. Le roulis n'est pas au vocabulaire du Purosangue. On imagine alors que cette belle tunique bleue dissimule des barres antidévers au diamètre d'oléoduc. Que nenni, puisque dans cette Ferrari, il n'y a pas d'antiroulis. Quelle est cette sorcellerie ?

Le Castellet-Cannes

Halte ravitaillement du côté de Brignoles où un concurrent en 911 m'interpelle. « Merci, monsieur Chevalier, pour vos essais. J'ai adoré celui de la Valkyrie. » Je transmettrai à qui de droit. Pendant que j'ébranche la soif de notre équidé, un quidam m'interroge sur la suspension. Le Purosangue est équipé d'amortisseurs Mutimatic, pilotés électriquement. Le système se nomme TASV, pour TrueActive Spool Valve, difficilement traduisible, mais qui consiste en un électromoteur fonctionnant sous 48 V, sur chaque combiné, et applique une force plus ou moins généreuse à une double vis sans fin au piston hydraulique de l'amortisseur. « La réponse aux hautes fréquences et la réduction de friction sont notables », nous dit le dossier de presse. Techniquement, j'ai du mal à saisir comment tout cela fonctionne mais volant en mains, croyez-moi, c'est bluffant. Perturbant. Enervant car, comme dit plus haut, un SUV, même si Ferrari refuse cette affiliation, ne peut se comporter de la sorte. Cette suspension inédite gère le roulis, la plongée et

le cabrage. Le mammoth vire à plat, se cramponne sur ses appuis comme une authentique GT. Non : comme une authentique sportive. Pour s'en convaincre, rien de mieux que les gorges du Verdon, terrain de jeu ô combien exigeant. Certes, lorsque ça descend et emporté par son inertie, le Purosangue perd de sa superbe. Les freins en carbone-céramique (disques de 398 et 380 mm) sont de série, mais le dosage des plaquettes (pas de liaison mécanique entre la pédale et ces dernières) est délicat, avec une surassistance compliquée à moduler sur les fortes décélérations. Fermé, ouvert, constant : quel que soit le rayon, que ce soit une épingle ou une grande courbe, l'auto paraît se jouer de la force centrifuge. J'ai failli oublier de vous dire que les roues arrière étaient directrices et indépendantes l'une de l'autre, mais contrairement à d'autres systèmes, assez déroutants dans les sensations qu'ils délivrent, avoir quatre roues directrices semble ici tout naturel. Pour résumer, le train avant fait déjà un boulot de dingue et l'arrière rajoute cette sensation de léger déhanché uniquement en cas de surbraquage.

D'une nature plutôt sous-vireuse, le Purosangue est simple à cerner. Si vous avez l'habitude des Ferrari, vous ne serez pas déçus. Si vous avez l'habitude des SUV patauds, le choc sera brutal. Géniale à conduire, quel que soit le rythme, cette auto arrive à vous faire oublier toute son armada technologique. Ferrari est passé maître dans l'art de rendre imperceptible son attirail (Slide Slip Control 8.0, Slip Angle Control, 4RM-S, 4WS, etc.), ce n'est pas nouveau. Le constructeur avait tout à perdre à s'immiscer dans le segment des hyper-SUV. Perdre de son aura. Perdre en crédibilité. Perdre une partie de sa clientèle. Mais Ferrari gère parfaitement son image et toute la production est déjà vendue. Le Purosangue aurait pu être animé par un V6 hybride (celui de la 296), mais Maranello a préféré la plus noble des mécaniques. Quitte à proposer, à un tarif totalement indécent, l'un des engins les plus anachroniques du globe. L'expérience du Tour Auto fut envoi, mais la faire au volant du Purosangue la rend inoubliable. Bien sûr, n'importe quelle hypersportive viendra renifler les quatre tuyères du bestiau sur petites routes. Bien sûr, le Purosangue ne trustera jamais le podium sur circuit. Bien sûr, notre cœur continue de balancer pour les autos deux fois moins lourdes, même si elles sont deux fois moins puissantes. Mais, pour sa première vraie familiale, Ferrari réussit à associer tempérament mécanique, comportement jubilatoire et aspects pratiques. Si jamais une berline est en préparation, la concurrence peut déjà commencer à s'arracher les cheveux... ●



★ L'avis de Sylvain Vétaux

L'habit ne fait pas le moine. Ceux qui ne verraient dans le Purosangue qu'un SUV joliment dessiné en seront pour leurs frais. Le couple moteur-boîte suffit à lui seul à égayer votre journée. Et ce n'est que la partie visible de l'iceberg, car tout le reste, à commencer par le dynamisme, mérite des éloges. Inclassable et inaccessible, sans aucun doute, mais quel régal !





Par Yves Maroselli

Ferrari Purosangue

La suspension active

Ferrari a développé, en partenariat avec Multimatic, **un système de suspension active électrique particulièrement ambitieux.**



À QUOI ÇA SERT ?

Comme pour tout système actif, il s'agit de combiner deux qualités apparemment incompatibles : confort de suspension et comportement.

Pour cela, il faut pouvoir faire varier raideur et amortissement suffisamment vite et fort pour limiter à la fois les accélérations verticales subies par les occupants au passage des inégalités, mais aussi les mouvements de caisse de roulis et de tangage préjudiciables à la tenue de route. C'est ce que propose la suspension développée en partenariat par Ferrari et Multimatic pour le Purosangue en installant des actionneurs électriques directement entre les roues et la caisse. Ainsi, le système peut également moduler en temps réel la charge verticale appliquée à chaque pneumatique et donc l'équilibre du comportement, par exemple, en favorisant agilité ou stabilité en fonction de la vitesse, bien sûr, mais encore des circonstances (entrée ou sortie de virage, etc.), le tout en se passant de barres antiroulis. Mieux, le système Ferrari peut aussi faire varier la garde au sol, pour l'augmenter au passage

d'un obstacle ou la réduire sur autoroute pour limiter traînée et consommation (et accroître la vitesse de pointe sur Autobahn). Cette propriété est aussi utilisée pour abaisser transitoirement le centre de gravité du Purosangue en virage ou au freinage.



COMMENT ÇA MARCHE ?

Le débattement de chaque roue est commandé directement par un moteur électrique actionnant une vis à billes positionnée à l'intérieur de chaque amortisseur. Contrairement à un système semi-actif se contentant d'agir sur les mouvements de caisse (jusqu'à 5 Hz, soit 5 oscillations par seconde) en complément d'une suspension classique, le Ferrari/Multimatic gère aussi les mouvements de roues grâce à une vitesse de réaction très élevée lui permettant de fonctionner jusqu'à des fréquences pouvant atteindre 30 Hz. La conception des moteurs électriques a été optimisée pour réduire leur inertie ; toutefois, ces machines alimentées en 48 V restent débrayables en situation extrême telle

qu'un nid-de-poule abordé à haute vitesse, pour éviter tout phénomène de blocage de suspension potentiellement destructeur. Dans ce cas, ou si le système électrique connaît une panne, le fonctionnement de la suspension repose sur des ressorts hélicoïdaux en acier et des amortisseurs hydrauliques.



VONT-ILS TROP LOIN ?

L'architecture de la suspension Ferrari/Multimatic n'est pas optimale du point de vue des masses non suspendues, puisque les moteurs électriques sont solidaires de la partie inférieure des amortisseurs, ce qui leur impose de suivre les mouvements de roues. Le caractère actif de la suspension génère en outre une consommation d'énergie non négligeable. ●



NOTRE AVIS

Ferrari fait la démonstration de sa maîtrise technique avec une suspension active capable de garantir une étonnante agilité à l'encombrant et lourd Purosangue.



EN BREF

Une cascade de pignons (1) permettant au moteur électrique alimenté en 48 V (2) d'entraîner la vis à billes placée à l'intérieur de l'amortisseur (3) afin de commander le mouvement de la tige (4) et donc le débattement de la roue.





Eat my dust!*

Au risque de faire hurler ceux qui sont déroutés par son design : la Sterrato, c'est la Stratos des temps modernes. **C'est une voiture de Rallye, parfaite sur la route, et aussi fun à conduire sur la piste qu'en hors-piste.**

Par Laurent Chevalier Photos Wolfango/Lamborghini



La Sterrato est rehaussée de 44 mm par rapport à l'Huracán Evo. Elle conserve évidemment la transmission aux quatre roues mais se dispense de l'essieu arrière directionnel. Le V10 atmosphérique de 5,2 litres passe de 640 à 610 ch.

A

avant de l'essayer, je n'en démords pas. Le coup de l'Huracán Sterrato, désolé mais *non capisco*. Quel est l'intérêt de rouler sur des chemins de terre avec une supersportive ? Si c'était pour en vendre à tour de bras, à la rigueur, je pourrais comprendre l'objectif. Mais là, ce n'est même pas le cas. L'Huracán Sterrato est limitée à 1 499 exemplaires et pas un de plus. D'où la question qui tourne en boucle dans mon cerveau : mais pourquoi ? Le dossier de presse n'est pas d'un grand secours, avec

des passages dignes d'un ChatGPT en mal de connexion wifi. Je cite : « *En matière de performances, la Sterrato appartient aux environnements de conduite les plus dynamiques et les plus passionnants du monde.* » Nous voilà bien avancés. Devant la mine dubitative que j'essaie de dissimuler en vain, Rouven Mohr, le directeur technique de Lamborghini, commence à expliquer la genèse du projet. « *La Sterrato est née de...* » Ah oui, il faut que je vous donne un détail d'une importance capitale, à propos de ce Rouven Mohr. Cet ingénieur allemand, grand pont de la technologie à Sant'Agata, est propriétaire d'une Peugeot 205 GTi (évidemment 130) dont il ne se lasse pas. C'est-à-dire que, ce gars, qui a un accès direct et permanent à toutes les Lamborghini d'Italie et accessoirement toutes les Audi RS d'Allemagne, prend toujours son pied en « un-lit'-neuf ». Ce qui veut dire que, primo, c'est quelqu'un de bien et, deuzio, c'est un authentique passionné. Un vrai de vrai. C'est toujours plus rassurant que d'avoir affaire à quelqu'un qui vous parle de conduite autonome et de taille des dalles numériques.

Baroudeuse

Puisqu'on est entre passionnés, on peut jouer cartes sur table : monsieur Mohr, sérieusement, d'où vient cette idée bizarre de rehausser l'Huracán ? « *Ça remonte à quelques années déjà, lorsque nous développons l'Urus. Nous étions en train de faire des tests sur des pistes en terre à Nardò, dans le Sud de l'Italie. Ce jour-là, toute l'équipe s'est accordée à dire que ces conditions d'essai rendaient la conduite incroyablement fun, encore plus que sur circuit. Nous en avons reparlé au dîner, le soir même, et nous nous sommes dit que cela serait génial de faire la même chose, mais avec l'un de nos modèles supersportifs. De retour à Sant'Agata, notre designer Mitja Borkert et moi-même avons commencé à travailler sur ce projet, juste pour nous amuser. C'est comme ça que tout a démarré.* » Reste que l'utilité de la Sterrato, dans la vraie vie, est difficile à cerner. Peut-on vraiment rouler sur la route, comme avec l'Huracán Evo ? Prendre son pied sur un circuit, comme avec la Tecnica ? Ou seulement sur la terre, avec l'obligation de trouver un terrain de jeu adéquat, ce qui ne court pas les rues ? Tiens, d'ailleurs, peut-on rouler tous les jours au volant de la Sterrato ?

La première surprise surgit dès la sortie du parking. Avec sa garde au sol rehaussée de 44 mm, la Sterrato passe là où une Huracán Evo vous ●●●



LA STERRATO ÉLARGIT LE CHAMP
D'ACTION DE L'HURACÁN EVO.
ELLE EST PLUS FACILE À UTILISER
TOUS LES JOURS, **TOUT EN RESTANT**
EXTRÊMEMENT FUN À CONDUIRE
SUR PISTE, ET HORS PISTE.





Au volant, la première surprise provient du confort des suspensions. Avec plus de débattement et des lois d'amortissement revues, la Sterrato offre un meilleur filtrage que les Huracán Evo ou Tecnica. Le V10, lui, conserve une sonorité toujours aussi communicative.



**SUR CIRCUIT, LA STERRATO
EST UNE SORTE D'ALPINE A110
AVEC 6 CYLINDRES DE PLUS
ET UN TURBO EN MOINS.
LA PERFECTION AB-SO-LUE.**



fait grincer des dents, en priant pour ne pas racler le fond plat, après avoir consciencieusement appuyé sur le bouton du système lift et attendu que le train avant se relève. Au contraire de la Sterrato, qui survole les ralentisseurs presque comme si de rien n'était. C'est un détail, mais ça change la vie à chaque dos-d'âne et chaque rampe d'accès. L'autre élément inattendu concerne le confort de suspension. Sur la route qui nous mène jusqu'au circuit de Chuckwalla, en Californie, où Lamborghini a élu domicile pour ce galop d'essai, les raccordements de bitume sont survolés. Là où une Porsche 911 Carrera 4 S et sa suspension PDCC optionnelle vous l'aurait fait sentir passer. Sur route ouverte, la Sterrato est tellement impassible qu'on en oublierait la présence du baril d'explosif caché sous son capot arrière. A ce propos, la nouvelle admission d'air du V10 obstrue la vision du rétroviseur central, qui n'a plus aucune utilité. Bon O.K., quand on a 610 ch, c'est plutôt devant que ça se passe. Mais un écran de rétrovision, comme celui de la Ferrari 812 Competizione ou de la Corvette Stingray aurait pu être utile dans certains cas. Le 5,2 litres atmosphérique, lui, ne manque de rien. Il n'est peut-être pas dans sa forme la plus olympique (30 ch de moins que sous le capot d'une STO), mais cela n'enlève pas grand-chose à son caractère. D'autant que la masse totale reste comparable à celle de l'Huracán Evo, avec 1 470 kg revendiqués à sec. Le V10 garde son tempérament explosif et il suffit d'insister un peu sur la pédale de droite pour le confirmer. Je ne vous cache pas que ça démange. Surtout sur la route désertique qui nous conduit au circuit de Chuckwalla. Pas un chat. Mais l'expérience démontre qu'un shérif peut toujours surgir d'un buisson quand on l'attend le moins, donc la Sterrato ronge son frein. Allez, va pour quelques cris arrachés à l'échappement, mine de rien, avant d'arriver à la barrière du circuit, qui sonne comme une libération. Notre nouvel ami Rouven Mohr nous y accueille les bras ouverts avec les mots pour plaire : « Jusqu'ici, nous vous avons demandé de respecter les limitations de vitesse. Mais à partir de maintenant, c'est exactement l'inverse qu'il faut faire. Nous vous avons préparé un circuit mi-asphalte, mi-off-road. Ce n'est pas juste un peu de gravier ou un peu de sable, c'est un véritable hors-piste à haute

vitesse. La seule chose que nous vous demanderons, c'est de pousser la voiture dans ses retranchements et de ne surtout pas hésiter à la faire glisser. C'est pour ça qu'elle a été conçue. Donc, profitez-en... à fond ! » Il est bien, ce Rouven, décidément.

Dès la sortie des stands, l'aiguille du compte-tours tressaute comme la baguette d'un chef d'orchestre. Le concert de soupapes démarre en trombe et l'échappement déchire l'air en se répercutant sur le muret de la pit lane. Lorsqu'il explose dans les tours, la sonorité du 5,2 litres est extraordinaire et effrayante, mais elle a quelque chose de familier et rassurant. Comme un refrain dont on ne se lassera jamais. A l'instar de l'Evo, la Sterrato donne la sensation d'être un poisson dans l'eau dès que le V10 passe la barre des 5 000 tours. Puis de muter en requin après 6 500. La Lamborghini plonge à la corde avec un entrain qui fige le sourire provoqué par sa bande-son. Le bout de la ligne droite saute dans le pare-brise et vient le moment de planter les freins.

Toutes pistes

La Sterrato s'exécute avec une plongée bien plus prononcée que l'Evo et, a fortiori, la Tecnica ou la STO. Idem en matière de roulis dans le grand droite qui suit. Mais ces mouvements n'ont rien de gênant, parce qu'ils demeurent très progressifs et naturels. Mieux, ces transferts de charge aident à comprendre et prévoir les réactions de la voiture. La Sterrato se cale en appui avec un équilibre de funambule. Juste ce qu'il faut de grip, sans être verrouillée par terre ni piègeuse. Un peu comme dans une Alpine A110 classique, c'est-à-dire réglée souple, avec des réactions parfaitement téléphonées. D'autant que la nouvelle monte pneumatique en 19 pouces au lieu de 20 n'est volontairement pas soudée au sol, à l'inverse des gommes d'une Evo. En quelques courbes sur l'asphalte, la Sterrato détaille donc son mode d'emploi comme un livre ouvert. A chaque transfert de charge sur le train avant, il suffit d'anticiper avec une impulsion au volant pour provoquer une dérive du train arrière. Simple comme un jeu d'enfant. Sans aucun coup de raquette, ni reprise de grip brutale comme sur la STO. Au contraire. Je me répète mais ça fait vraiment penser à l'Alpine, qui reste à nos yeux l'une des autos



La monte pneumatique en 19 pouces est adaptée à l'utilisation mixte, route et off-road. Comparée aux gommes scotchantes de l'Huracán Evo, l'adhérence est moindre sur le bitume mais elle autorise une meilleure mobilité du train arrière, à la demande. Tout en restant progressive et sécurisante.



**APPEL, CONTRE-APPEL ET PLAISIR
À LA PELLE, AVEC UN V10 ATMO
QUI VOUS LAVE LES TYMPANS...
DIEU. QUE. C'EST. BON !**

les plus fun à conduire jamais produites. En résumé, sur circuit, la Sterrato... c'est une sorte d'A110 avec 6 cylindres de plus et un turbo en moins. La perfection ab-so-lue.

Au beau milieu de la piste, des cônes nous intiment l'ordre de quitter l'asphalte et de suivre de grandes trajectoires délimitées dans le désert qui juxte le bitume, en ralentissant à peine, avant de remettre les gaz en grand, sous les instructions explicites du copilote complice de chez Lamborghini installé sur le siège passager. Puisque c'est lui qui le dit. Le V10 hurle à la mort en tutoyant le rupteur et en faisant patiner ses quatre roues. Sous d'immenses gerbes de sable qui s'échappent des quatre coins. Je vous l'accorde, ça fait bizarre de labourer en Huracán, mais on s'y fait vite d'autant que notre hôte de chez Lamborghini lève le pouce en l'air en signe d'approbation. On ne va pas se faire prier. En mode Rallye (qui s'ajoute aux positions Pluie, Normal et Sport sur le volant), l'Huracán garde une prépondérance du couple sur le train arrière, tout en conservant assez de transfert vers l'avant pour garder du grip, du pouvoir directionnel et de la vitesse en courbe et en offrant des lois d'amortissement consacrées. Il en résulte des réactions plus amples, mais qui ne manquent jamais de maintien. En clair, plus l'adhérence diminue et plus la Sterrato est progressive et naturelle. Appel, contre-appel et plaisir à la pelle, avec un V10 atmo qui vous lave les tympans... Dieu. Que. C'est. Bon !

Grand écart

Les plus observateurs auront noté que le système des roues arrière directrices de l'Evo est absent. Rouven Mohr nous en explique la raison. « En comparaison de la monte de pneus de l'Huracán d'origine, nous avons ici plus de caoutchouc donc plus d'élasticité dans les gommes. Nous avons ainsi un temps de réponse naturel du train arrière. Or, lorsque nous l'avons testée avec les roues arrière directrices, les réactions nous ont paru exagérées et artificielles. Nous obtenions des mouvements parasites de l'arrière, qui nous ont fait préférer supprimer le système des roues arrière directrices. » Ce qui fait accessoirement gagner 10 kg sur la balance, soit dit en passant. Toujours ça de pris. Même si finalement, avec une cinquantaine de kilos de plus et 30 ch de moins que l'Huracán Evo, la Sterrato marque le pas en matière de performances. Le 0 à 100 km/h est annoncé en 3"4 au lieu de 2"9 et le 0 à 200 km/h

est revendiqué en 9"8, au lieu de 9"0 tout rond. La monte pneumatique et les réglages spécifiques obligent également à revoir la vitesse maxi, avec une bride à 260 km/h au lieu des 325 km/h d'origine. Mais n'allez pas croire que cela réduise le champ d'action de l'Huracán d'origine. C'est tout le contraire. La Sterrato couvre les 360° d'un usage totalement consacré au plaisir. Elle est, d'abord, plus utilisable et plus polyvalente dans la circulation de tous les jours ou sur long trajet. Elle perd des dixièmes au temps au tour, mais se révèle encore plus récréative qu'une Huracán Evo sur circuit. Elle ouvre enfin une possibilité de roulage inattendue et un plaisir insoupçonné dans des conditions de basse adhérence. Tout en étant fun dans 100 % des cas. En clair, elle rehausse aussi bien le spectre d'utilisation que le plaisir pur de l'Huracán Evo. Le seul bémol concerne le système de freinage en carbone-céramique imposé, et son éventuelle fragilité (donc remplacement anticipé) en cas d'intrusion de gravier entre les plaquettes et les disques. Lamborghini nous assure avoir fait toutes les validations nécessaires, mais on demande à voir, lors d'une utilisation extrême répétée. ●



L'avis de Laurent Chevalier

Au début, je me demandais où Lamborghini voulait en venir. Et puis, au volant, la réponse coule de source. La Sterrato coche absolument toutes les cases. Elle est plus facile à utiliser que l'Evo dans les conditions normales. Tout en étant plus confortable sur longue distance grâce aux débattements et aux réglages d'amortissement spécifiques. Elle reste utilisable sur circuit, avec un comportement plus joueur mais jamais piègeur. Elle devient, enfin, redoutable à mesure que l'adhérence diminue. En clair, elle vous donne l'impression d'être un pilote de Rallye avec un V10 en boîte à rythmes. Tout simplement unique.





TECHNIQUE

Moteur : **V10 atmo à 90°, 40 S** Cylindrée : **5 204 cm³**
Puissance maxi : **610 ch à 8 000 tr/mn**
Couple maxi : **57,1 mkg à 6 500 tr/mn**
Transmission : **intégrale, double embrayage à 7 rapports**
Antipatinage/contrôle de stabilité : **de série/déconnectable**
Autobloquant : **mécanique AR**
Poids annoncé : **1 470 kg à sec**
Rapport poids/puissance : **2,4 kg/ch**
L - l - h : **4 525 - 1 248 - 1 165 mm** Empattement : **2 620 mm**
Pneus AV & AR : **235/40 & 285/40 R 19**
Prix de base : **270 000 €**
Prix des options/malus : **NC/50 000 €**
Prix du modèle essayé : **320 000 €** (hors options/malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **260 km/h** (bridée) 0 à 100 km/h : **3"4**
0 à 200 km/h : **9"8**



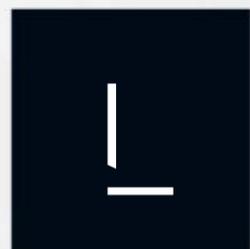


Un simple coup d'œil suffit pour se rendre compte que la Devalliet Mugello est non seulement plus longue (3,86 m) mais aussi bien plus large (1,76 m) qu'une Caterham. Elle repose sur un châssis en aluminium selon le principe d'assemblage tenon-mortaise ainsi que sur des suspensions à double triangulation. Ses roues extérieures et son style vintage rappellent les monoplaces des années 50.

OXYGÉNATION

ESSAI Devalliet Mugello

Son nom et son style rétro évoquent l'Italie. Son positionnement light, l'Angleterre. Sauf que la Devalliet Mugello est française. **Une française exclusive qui nous promet un sacré bol d'air.**



Le petit saute-vent ne suffit pas à endiguer la brise qui me masse le visage de plus en plus intensément au fur et à mesure que la vitesse augmente. Autour de moi, les majestueux contreforts du massif du Vercors se dévoilent dans un panorama à faire rougir le plus réaliste des cinémascopes. Les senteurs entremêlées de nature, de mécanique et de cuir chatouillent

les narines. Le grognement et le sifflement du 1.6 gavé par un turbo qui lui souffle généreusement dans les bronches flattent autant les oreilles qu'ils participent à cette expérience sensorielle. La route qui défile devant le petit volant en bois Moto-Lita, le long capot et les roues apparentes se vit intensément. Il me suffirait de sortir la main gauche pour pouvoir toucher le bitume. Les amateurs de modèles light connaissent bien ces sensations devenues de plus en plus rares en 2023. Je ne dois pourtant pas cette délicieuse tranche de vie automobile à une quelconque Caterham ou autre création de la perfide Albion, mais à mon passager de droite, Hervé Valliet. Le papa de cette Devalliet Mugello peut être fier du travail accompli en à peine plus de quatre ans dans ses installations de Tullins, en Isère. Derrière le plaisir offert par ce roadster minimaliste aux lignes rétro, il y a d'abord une belle histoire et une aventure humaine débordant d'une passion sincère qui donne à ce moment une saveur toute particulière.

Avoir le courage de concevoir et de commercialiser une automobile plaisir en France en 2023 force autant le respect que l'admiration. Les tentatives avortées restées dans les oubliettes de l'histoire automobile sont infiniment plus nombreuses que les réussites. Sauf qu'Hervé Valliet ●●●



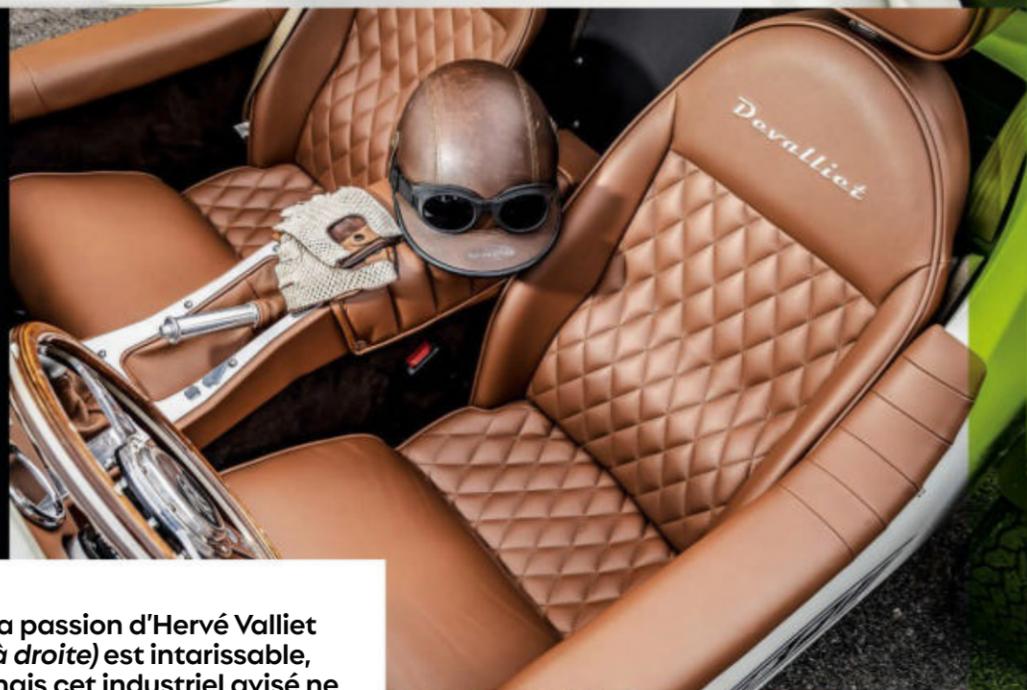


TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, turbo** Cylindrée : **1 598 cm³**
 Puissance maxi : **225 ch à 5 500 tr/mn**
 Couple maxi : **30,6 mkg à 2 250 tr/mn**
 Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels**
 Antipatinage/autobloquant : **non/de série**
 Suspension : **double triangulation, amortisseurs et ressorts hélicoïdaux**
 Freins AV/AR : **disques pleins 245 (4 pistons)/240 (2 pistons) mm**
 Poids annoncé : **680 kg**
 Rapport poids/puissance : **3 kg/ch**
 L - l - h : **3 860 - 1 760 - 1 080 mm**
 Pneumatiques : **205/70 VR 15** Réservoir : **34 l**
 Prix de base : **84 800 €**
 Prix des options/malus : **à la carte/en cours d'homologation**
 Prix du modèle essayé : **84 800 €** (hors malus)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **+ de 200 km/h** 0 à 100 km/h : **4"6**



La passion d'Hervé Valliet (à droite) est intarissable, mais cet industriel avisé ne se serait jamais lancé dans cette aventure sans son usine Sori spécialisée dans le rangement d'outillage. Elle permet de fabriquer une multitude de pièces sans passer par de la sous-traitance et de rationaliser la production. Les possibilités de personnalisation intérieures et extérieures sont pratiquement infinies.



n'est pas un rêveur et encore moins un milliardaire capricieux désireux de flatter son ego avec une improbable supercar. C'est un industriel avisé qui entend profiter de l'outil de production de son usine Sori, spécialisée dans les rangements d'outillages professionnels et la tôlerie fine, pour fabriquer sa propre automobile. « *Je ne me serais jamais lancé dans un tel projet sans ma société, installée juste à côté des ateliers Devalliet* », ajoute-t-il. C'est également un passionné qui a participé à des courses de voitures radiocommandées à un niveau mondial. Il tisse dans cette discipline des liens avec un certain Gilbert Dognon, qui deviendra une des pierres angulaires techniques du projet. Pour être parvenu à immatriculer des Wiesmann et posséder des Caterham, TVR ainsi que d'autres engins plus improbables comme une Honda JZR ou une Ronart W152 (si, si, ça existe !), le garçon connaît tout aussi bien le marché des sportives légères à l'échelle 1. Entouré de Gilbert et de quelques autres irréductibles, il se lance dans l'aventure en février 2019 et se positionne dans l'univers des lights avec une vision des choses « *authentique et rebelle* ».

L'architecture de propulsion à moteur avant et le long capot rappellent l'esprit d'une Caterham. Une Caterham à la française dont la largeur supérieure (1,76 m) et le coffre de 300 litres promettent davantage de polyvalence. Notre modèle blanc absolument identique aux 14 exemplaires déjà commandés, et dont la production a débuté en 2022, montre le chemin parcouru. Sa silhouette évoque peut-être celle de l'anglaise, en plus imposant. Elle s'en distingue aussi par ses quatre roues extérieures comme sur une monoplace, un capot nettement moins affiné et une carrosserie en polyester dessinée par José Figueres qui lui donne un air encore plus vintage. Son bosselage orné d'une prise d'air qui surplombe le capot, sa poupe rondouillarde en goutte d'eau, ses ouïes latérales et son arceau arrière chromé renvoient aux premières heures de la Formule 1, au beau milieu des années 50. L'échappement latéral évoque également le passé. Les trois élégantes tubulaires qui rejoignent la jolie marmite ovoïde peuvent étonner pour un 4 cylindres, mais elles se justifient techniquement : « *Le collecteur d'échappement, très court, rejoint obligatoirement en une seule sortie le catalyseur et le filtre à particules. Il est ensuite possible de dessiner ce que l'on veut, une fois le système de dépollution passé* », nous glisse Hervé.

Le nez de type Sharknose avec ses deux entrées d'air géométriques est un clin d'œil aux constructeurs italiens qui motive cette appellation « Mugello ». Pour la petite histoire, cette proposition de style en a supplanté deux autres : la première avec des entrées d'air plus carrées de type BRM nommée « Silverstone », et la seconde avec une bouche ovale façon Matra dénommée « Montlhéry ». Avec tout cela, j'en oublierais presque ses superbes jantes à rayons MWS de 15 pouces, ornées des pneus Michelin Classic XWX. Le manufacturier clermontois est devenu partenaire de l'aventure : « *Nous leur avons donné un cahier des charges, et ils nous ont guidés dans notre choix* », ajoute Hervé.

Racines

Ce souci du détail se retrouve dans toute la conception de la Mugello. L'installation à bord est un jeu d'enfant. Evidemment, la tâche est bien plus aisée sur notre exemplaire découvert que sur un modèle capoté qui impose l'option pare-brise, mais la largeur généreuse du châssis facilite tout de même les choses. Les sièges, étonnamment moelleux par rapport à l'idée que l'on pourrait s'en faire, aident à se sentir bien à bord. La colonne de direction réglable et le petit repose-pied situé à gauche font partie de ces détails ergonomiques particulièrement appréciables pour trouver sa position de conduite adéquate. Les propriétaires de Lotus et de Caterham savent de quoi je parle ! L'ambiance intérieure rappelle celle des descendantes de la mythique Seven, avec une attention suprême apportée à la qualité. Plus encore que les superbes cuirs et ornements en aluminium qui garnissent l'habitacle et la planche de bord, c'est la précision des assemblages, supérieure aux standards anglais, qui impressionne sur un modèle artisanal. Petit coup de clé pour réveiller une mécanique dont la sonorité met tout de suite dans l'ambiance avec une seule recommandation du patron : « *Attention aux freins sans assistance et à la course d'embrayage, très courte lors des démarrages et rétrogradages.* » Message reçu ! Hervé aurait tout aussi pu me prévenir que l'embrayage en question exige également un mollet de cycliste ! Plaisanterie mise à part, ces commandes fermes (mais correctes) participent à impliquer le conducteur. La pédale du milieu demande par ailleurs un peu d'accoutumance et suffisamment de pression. La direction, dénuée ●●●

PLUS ENCORE QUE LES SUPERBES CUIRS ET ORNEMENTS EN ALUMINIUM, C'EST LA PRÉCISION DES ASSEMBLAGES, SUPÉRIEURE AUX STANDARDS ANGLAIS, QUI IMPRESSIONNE SUR UN MODÈLE ARTISANAL.





LE PETIT ROADSTER NE SE TÉLÉPORTE PAS QU'EN LIGNE DROITE : IL SAUTE À LA CORDE AVEC GOURMANDISE ET GARDE SA TRAJECTOIRE AVEC CETTE GRÂCE RÉSERVÉE AUX MODÈLES LÉGERS.

La ligne atypique fait de la Mugello un modèle unique qui profite d'un vaste coffre de 300 litres. Le cuir et l'aluminium garnissent un habitacle à la finition flatteuse pour un modèle artisanal, mais le plaisir du conducteur est surtout derrière ce volant en bois. Les sensations au grand air et les capacités d'accélération rappellent l'univers de la moto, et l'absence d'aides à la conduite responsabilise le pilote.



de toute assistance, tire un peu dans les bras à basse vitesse et lors des manœuvres. Conduire une Devalliet se mérite, mais les premières évolutions en ville marquent une différence par rapport à la Caterham. Elle est peut-être plus encombrante, mais elle est surtout plus confortable et moins sautillante de la croupe sur les saignées, irrégularités et dos-d'âne. L'explication tient dans ses suspensions à double triangulation à l'avant comme à l'arrière, qui représentent le fin du fin des trains roulants. Elle y ajoute un système d'attache spécifique de la partie supérieure des amortisseurs de marque Protec. Cette astuce empruntée à l'univers radiocommandé, dont Hervé et Gilbert sont fiers, permet de régler la hauteur de caisse sans changer la géométrie.

Ciel ouvert

Les belles routes montagneuses de l'arrière-pays isérois incitent vivement à prolonger l'expérience. Le maniement du petit pommeau rond en aluminium, dont les débattements sont aussi francs que courts, fait partie intégrante du plaisir. Là encore, le feeling rappelle celui d'une Caterham, mais la commande de boîte, elle, est empruntée à la Mazda MX-5 :

« Nous avons une version à 5 rapports, mais celle de notre modèle d'essai en propose 6, avec un différentiel arrière autobloquant. Le dernier rapport plus long permet d'abaisser la puissance fiscale de manière substantielle, alors que l'étagement resserré des cinq premiers apporte davantage de dynamisme. » Elle s'accouple avec le tout dernier 1.6 Turbo de 225 ch utilisé sur les Peugeot 508 et DS 7 : « Notre premier prototype présenté au Salon Epoqu'auto en novembre 2019 disposait d'un moteur Fiat de 120 ch. La clientèle en voulait au moins 200. Nous nous sommes donc tournés vers le 1.6 THP d'origine PSA. Ses faibles émissions de CO₂ limitent ou évitent le malus, et il répond aux dernières normes Euro 6D Full, indispensables pour homologuer l'auto. A condition bien sûr de tout conserver d'origine, à commencer par la gestion moteur ! »

Cette mécanique conçue pour une implantation transversale reçoit une entretoise spécifique pour pouvoir s'accoupler à la boîte et à sa nouvelle architecture longitudinale.

Je vous laisse imaginer l'effet procuré par ses 225 ch et ses plus de 30 mkg de couple sur un roadster accusant 680 kg sur la balance... La moindre sortie d'un lacet ou virage se transforme en rampe de lancement. Alors que les blocs atmosphériques des Caterham ne délivrent leur substantifique moelle qu'une fois copieusement essorés, celui de notre Mugello souffle à partir de 2 000 tr/mn, puis dynamite, disperse et ventile de 2 500 à 6 500 tr/mn. Plus encore que le 0 à 100 km/h annoncé en 4"6, ce sont surtout ses relances expéditives et son punch dévastateur qui impressionnent. Les envolées stridentes et lyriques laissent place à un timbre rauque assorti de sifflements évocateurs. Difficile sans être pilote d'exploiter l'énorme potentiel des freins sur route, mais leur endurance infatigable et leur excellent feeling rassurent avec

un tel cheptel. Le superbe pédalier, fixé dans sa partie basse comme sur une vraie voiture de course, participe à cette délicieuse relation intime dans la conduite, tout en facilitant la pratique du talon-pointe, bien utile pour éviter un blocage de pont. D'autant qu'il n'oblige pas à porter des bottines comme celui trop rapproché de la Caterham. Emmanuel Collard, qui a eu l'occasion de conduire l'auto, l'a adorée ! Un pilote qu'Hervé a découvert lors de son passage chez Pescarolo : « Toutes les solutions de rangement de leur écurie de course au Mans viennent de chez Sori. »

Pierre angulaire de l'aventure, cette usine de 9 000 m² profite de ses cellules robotisées de dernière génération pour réaliser des pièces et des assemblages bien plus précis que ceux d'un artisanat classique. Le châssis en alu constitué de trois parties et produit selon ce procédé de fabrication utilise un assemblage tenon-mortaise et promet une rigidité supérieure ou égale à celui d'une Lotus Elise. J'imagine aisément que cela participe à la rigueur de l'ensemble. Il suffit de hausser le rythme pour ressentir ses effets. L'impression de flou à l'inscription que l'on éprouve sur des modèles dépourvus de direction assistée est réduite à sa plus simple expression. Sans être des ventouses, les Michelin XWX génèrent un grip et une précision tout à fait corrects par rapport à ce que leurs sculptures et leur hauteur de flanc désuètes pourraient laisser supposer. Résultat des courses, le petit roadster ne se téléporte pas qu'en ligne droite : il plonge à la corde avec gourmandise et garde sa trajectoire avec cette grâce réservée aux modèles légers. La poupe frémit en sortie, avant que le différentiel autobloquant ne canalise les coups de boutoir de la mécanique en assurant une très bonne motricité. La Mugello donne le sourire et vous prend par la main pour prolonger ces délicieuses escapades. Histoire de transformer le moindre itinéraire un tant soit peu sinueux en cour de récréation. ●



L'avis de Jacques Warnery

Aux sensations authentiques s'ajoutent une pointe de rigueur entrevue sur route et des performances explosives. La démarche rappelle que la passion automobile existe en France. Reste le plus dur : convaincre les acheteurs. 14 commandes fermes sont en train d'être honorées, et il y a quelques détails à régler pour obtenir l'homologation nationale en petite série.





ESSAI BMW M850i xDrive Gran Coupé

RÉSISTANCE

Face à la recrudescence des SUV hybrides ou électriques,
la BMW M850i Gran Coupé fait de la résistance : berline et V8...
Deux bonnes raisons de se pencher sur son cas.

Par Laurent Chevalier
Photos Agnieszka Doroszewicz/BMW



Il ne s'agit pas tout à fait d'une vraie M, mais cette Série 8 Gran Coupé a le don de faire vibrer la corde sensible. A commencer par la nostalgie de cette époque où les berlines étaient les reines du luxe, de la puissance et du raffinement. Autres temps, autres mœurs, cette attribution revient désormais au pachyderme XM dont le look rappelle plutôt les camions. Rôle qu'il pousse à la perfection, puisqu'il est même proposé dans une version Label Red qui n'est

pas sans évoquer, très subtilement, le GMC de Barracuda dans *L'Agence tous risques*. Futé. La M850i fait davantage dans la discrétion en se tenant à l'écart des effets de mode avec un mélange plus habile entre sportivité, agressivité et élégance. Quatre portes, quatre places, un coffre et un V8... que demander de plus ? Peut-être un espace intérieur à la mesure de ses dimensions extérieures. Avec 5,1 m de long et deux bons mètres de large, on s'attendait à des volumes très généreux. Ce n'est pas le cas, ça reste un coupé... un peu logeable, mais pas tant que ça. La Mercedes AMG GT quatre portes est plus accueillante en matière d'espace.

Du lourd

Le passage sur notre balance de Mortefontaine fait état d'un autre bémol : un poids d'âne mort. Avec 2 105 kg tous pleins faits, la M850i Gran Coupé dépasse allègrement les 1 965 kg revendiqués par le modèle à deux portes équipé du même moteur. Comme sur ce dernier, la transmission intégrale est imposée. Quant à l'équilibre des masses entre les essieux, il penche plutôt sur l'avant, à 53 %. Pas vraiment une bonne nouvelle sur le plan du dynamisme, sur le papier. Pourtant, au volant, les metteurs au point de BMW parviennent à un compromis très convaincant. Mais avant d'entrer dans le dur, on reste en mode Confort pour jauger de la qualité de



**DANS UN MONDE OÙ RÈGNENT
DOWNSIZING ET ÉLECTRIFICATION,
LE V8 BMW BRILLE PLUS QUE
JAMAIS PAR SON AGRÉMENT, SA
CONSISTANCE ET SON ONCTUOSITÉ.**

ESSAI BMW M850i xDrive Gran Coupé

l'amortissement. Ce n'est pas le tapis volant attendu puisque notre modèle d'essai génère quelques trépidations de suspension sur mauvaise route. Il faut préciser que les pneus ont un profil ultra-bas sur ces jantes de 20 pouces optionnelles. Le passage au mode Sport Plus donne l'impression de décocher un coup d'épéon. Ça commence par un rétrogradage automatique et une sonorité d'échappement qui devient plus présente à bord. Comme un coup de coude du V8, pour rappeler que la bagatelle de 530 chevaux piaffent d'impatience sous le capot. On y reviendra. Pour le moment, on attend surtout de voir comment la M850i Gran Coupé se comporte dans les virages. Dès l'entrée de courbe, le train avant plonge vers la corde. Le jour et la nuit par rapport à une Audi A8 60 TFSI par exemple. La prise de roulis reste très mesurée pour une berline, même si elle est loin d'être aussi verrouillée que celle d'une Porsche Panamera GTS équipée du châssis PDCC, par exemple. Notre modèle d'essai dispose pourtant de l'option Suspension Adaptative M Pro. Pour prolonger le parallèle avec la Porsche, on aurait également aimé avoir une direction plus communicative sur la BMW. Celle de la M850i paraît parfois surassistée et manque de retour d'information. Le toucher de route est artificiel, pour ne pas dire absent. La faute aux réglages de la direction à assistance électrique, quand on sait que ce système est désormais

capable d'apporter une consistance comparable à celle d'une direction électromécanique. Le train avant de la M850i donne néanmoins l'impression d'une belle réactivité. En clair, on ne ressent pas grand-chose au volant, mais la direction est directe et chaque impulsion se traduit par une réaction immédiate. Là encore, rien à voir avec la relative paresse du train avant d'une Audi A8. D'autant que le différentiel autobloquant M et la direction intégrale boostent l'agilité de la M850i. Cette direction ActiveDrive gère les microbraquages des roues arrière dont le sens et l'angle varient en fonction des circonstances. Rappelons qu'à faible vitesse, les roues arrière tournent dans le sens opposé aux roues avant pour gagner en vivacité. Ensuite, aux alentours de 70 km/h, les roues arrière tournent dans le même sens que les roues avant pour favoriser la stabilité. Ces effets sont d'autant plus bénéfiques sur la M850i à l'empatement de péniche, aussi bien pour pivoter dans les virages serrés que pour encore augmenter la stabilité dans les grandes courbes. La Gran Coupé l'illustre en étant impériale dans ces deux cas.

L'autre chapitre sur lequel BMW excelle concerne les performances mesurées. Ça démarre en trombe avec les quatre roues motrices et un 0 à 100 km/h expédié en 3"7. En clair, si un petit malin vous chauffe en Audi RS 3 vert fluo... n'hésitez pas et faites-vous plaisir ! La M850i ●●●

**3"7 MESURÉES DE 0 À 100 KM/H : EN CLAIR,
SI UN PETIT MALIN VOUS CHAUFFE EN AUDI RS 3 VERT FLUO...
N'HÉSITEZ PAS ET FAITES-VOUS PLAISIR !**





Une BMW à 6 cylindres, c'est parfait. Mais avec un V8, c'est encore mieux ! Le 4,4 litres répond à la moindre sollicitation avec une facilité et une puissance contenue saisissantes. Ses capacités de relance sont très sécurisantes à l'usage et le plaisir qui en découle est indéniable.

TECHNIQUE

Moteur : **V8, 32 S** Cylindrée : **4 395 cm³** Puissance maxi : **530 ch à 5 500 tr/mn**
 Couple maxi : **76,4 mkg à 1 800 tr/mn** Transmission : **intégrale, 8 rapports auto**
 Poids mesuré : **2 105 kg (AV/AR : 1 120/985 kg)** Rapport poids/puissance : **4 kg/ch**
 L - l - h : **5 082 - 1 932 - 1 407 mm** Empattement : **3 023 mm**
 Pneus AV & AR : **245/35 & 275/30 R 20** Réservoir : **68 l**
 Prix de base : **134 100 €** Prix des options/malus : **32 255/50 000 €**
 Prix du modèle essayé : **216 355 €** (malus compris)

PERFORMANCES MESURÉES

V. max. : **250 km/h** 0 à 100 km/h : **3"7 (58 m)** 0 à 160 km/h : **8"3 (226 m)**
 400 m D.A. : **11"8 (190 km/h)** 1 000 m D.A. : **21"7 (243 km/h)**
 100 à 140 km/h en Drive : **2"7 (92 m)**
 Freinage de 200 à 0 km/h : **155 m/5"1/1,2 G**





LA PLAGE D'UTILISATION DU V8 DEPUIS LES BAS-FONDS DU COMPTE-TOURS SEMBLE INSONDABLE. IL EN RÉSULTE UN CONFORT MÉCANIQUE HORS PAIR, D'AUTANT QUE LA BOÎTE AUTO À 8 RAPPORTS EST D'UNE DOUCEUR EXEMPLAIRE.

La M850i dispose de quatre roues motrices et directrices. Ce sommet de technicité se caractérise par un poids important : plus de 2,1 tonnes sur la balance. Ce qui ne l'empêche pas d'offrir un niveau d'accélération de tout premier ordre : 3"7 mesurées de 0 à 100 km/h !

ESSAI BMW M850i xDrive Gran Coupé

Gran Coupé et ses 2,1 tonnes se catapulte à la vitesse maximale permise sur l'autoroute en 122 m seulement. Six secondes de bonheur et pas une de plus à la sortie du péage, en somme. Munich poursuit la démonstration avec un 400 m D.A. avalé en 11"8, c'est-à-dire deux secondes plus vite qu'une Golf GTI Clubsport. Le 0 à 200 km/h est tout aussi expéditif, avec 13"1, tandis que le 1 000 m D.A. se clôture en 21"7 à la vitesse finale de 243 km/h chrono. Autant dire que la bride à 250 km/h est atteinte avec une facilité déconcertante. La capacité de relance est tout aussi parlante, avec 2"7 pour passer de 100 à 140 km/h en Drive. Il faut avouer qu'à l'usage, même dans les conditions normales de circulation, ces capacités de relance apportent un vrai plus en matière de sécurité. Le freinage, en revanche, est moins démonstratif. Disons qu'il se situe dans la moyenne du segment, avec 155 m pour passer de 200 km/h à l'arrêt complet et une tendance à s'allonger à mesure qu'on réitère l'exercice. D'autant que les mises en vitesse éclair expéditives et la masse importante génèrent une énergie cinétique assez colossale.

Incomparable

Le downsizing et l'électrification à outrance auraient presque fini par nous faire oublier les bienfaits d'un V8 dont les qualités sautent aux yeux au premier appel du pied. Le 4,4 litres biturbo de BMW est d'abord un modèle de rondeur et d'onctuosité à bas régime. Il brille par son élasticité et son allonge dans les tours. Non pas qu'il tutoie des sommets sur la zone rouge, mais sa plage d'utilisation depuis les bas-fonds

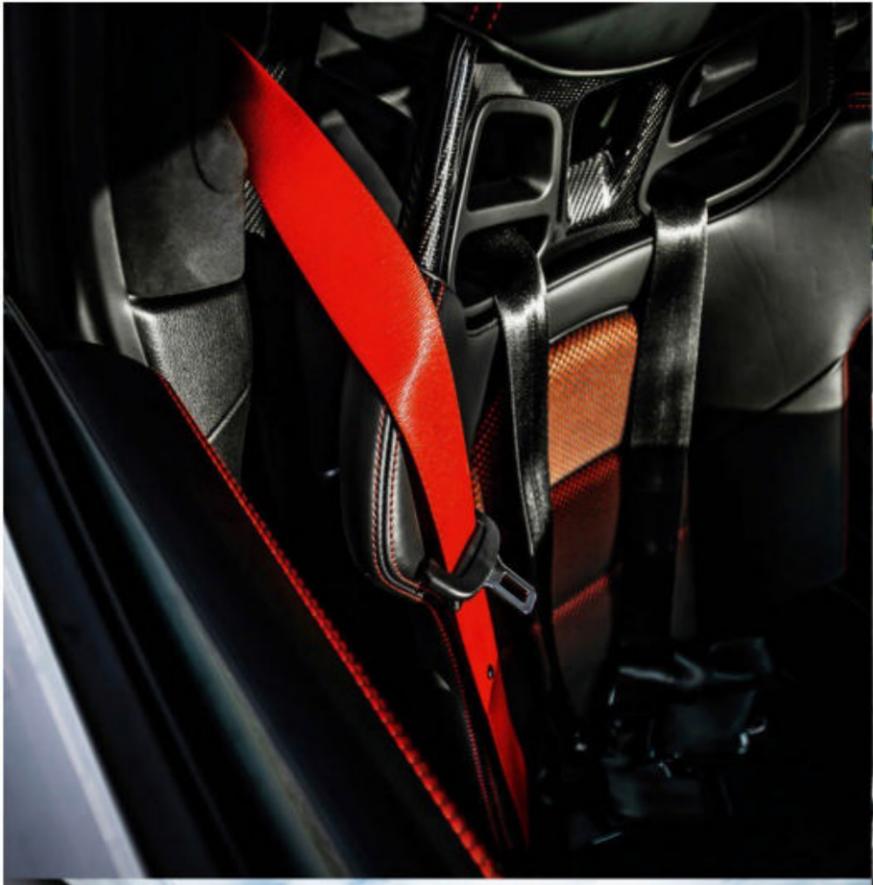
du compte-tours semble insondable. Il en résulte un confort mécanique hors pair, d'autant que la boîte auto à 8 rapports est d'une douceur exemplaire, même si sa rapidité marque le pas par rapport aux boîtes à double embrayage qui équipent la concurrence. Finalement, la BMW M850i Gran Coupé n'a peut-être pas la voix envoûtante d'une Maserati GranTurismo ni l'efficacité imparable d'une Porsche Panamera, mais la somme de ses qualités en fait toujours une belle machine à rouler. Autrement plus stylée qu'un SUV. ●



L'avis de Laurent Chevalier

En mêlant l'agrément inimitable d'un V8, des accélérations de haute volée quatre vraies places, la M850i Gran Coupé coche de nombreuses cases. A commencer par celle qui consiste à échapper aux SUV. Il y a certes plus efficace ou encore plus dynamique et performant, mais la prestation globale est remarquable.





SUPERTEST Porsche 911 GT3 RS

ATTENDUE AU TOURNANT !

Après un premier galop d'essai à Silverstone, la GT3 RS passe l'épreuve du supertest au Vigeant. **Christophe Tinseau l'attend de pied ferme. Tout comme nous !**

Par Jacques Warnery Photos Laurent Villaron



L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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

"La voiture réagit parfaitement aux réglages, et la modification de chaque paramètre est immédiatement perceptible."

Christophe Tinseau



Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 15 virages ■ Largeur de piste : environ 11 m
- Conditions de piste : sec, 8 °C
- Pneus : Goodyear Eagle F1 SuperSport R (N0) en bon état

Les yeux de Christophe brillent à l'idée d'essayer cette fameuse GT3 RS : « C'est la voiture attendue depuis deux ans par les passionnés et amateurs de sorties circuit. Elle est bestiale. Porsche a mis tout son savoir-faire dans l'aéro, le DRS et des technologies qui viennent de la course, voire de la F1. » Une fois lové dans le baquet, Christophe se sent comme à la maison : « On est comme toujours parfaitement bien installé. La principale nouveauté tient dans les molettes rotatives au volant qui permettent d'accéder aux divers réglages. C'est inédit chez Porsche. » Ces réglages, justement, font entrer dans une autre dimension : « J'ai tout de suite mis les paramètres au plus dur, avant de me rendre compte que ce n'était pas idéal. Le grip légèrement inférieur des semi-slicks Goodyear par rapport à des Michelin Cup 2 R ne s'accorde pas avec un châssis réglé au plus rigide. » A force de jouer avec les molettes, il parvient vite à trouver son bonheur : « La voiture réagit parfaitement aux réglages, et la modification de chaque paramètre est immédiatement

perceptible pour profiter d'une bonne base de travail. Sur le plan de l'amortissement, je suis arrivé à un excellent compromis avec les compressions AV et AR au plus dur (+ 4), la détente AV à + 2 et celle de l'AR au neutre (0). Sur le plan du différentiel PTV Plus, j'ai mis le taux de blocage à + 1 en sortie et à 0 en entrée. » Christophe retrouve le ressenti de la GT3 classique : « Le train avant est ultra-costaud, la motricité diabolique et la stabilité impressionnante. Le moteur chante autant et demande toujours à rester dans les hauts régimes. En revanche, les 15 ch supplémentaires ne changent pratiquement rien. » Avant de poursuivre : « Cette version RS offre davantage de grip latéral et est plus efficace sur toutes les parties du circuit, même si la différence est surtout flagrante dans l'enfilade, le double droit et le Trop vite.

Le progrès de 1"2 par rapport à la GT3 pourtant chaussée de Michelin Pilot Sport Cup 2 R plus efficaces montre son potentiel. J'espère juste que ses heureux propriétaires préféreront la mettre sur circuit que de la laisser au garage ! »



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



«*ù est-ce que je pose mes affaires ?* » se demande un Laurent Villaron plutôt perplexe au moment d'installer son sac photo dans la GT3 RS. Ceux qui lisent régulièrement *Sport Auto* savent que l'espace sous le capot avant abrite désormais un gros radiateur incliné à 43°. Le but ? Dégager l'espace sur les parties latérales pour y aménager des volets participant à une aérodynamique active qui alimente les fantasmes des amateurs de sorties circuit. Notre GT3 RS dotée

d'un pack Weissach permettant d'abaisser son poids de 20 kg et comprenant ici un arceau boulonné en PRFC (plastique renforcé de fibres de carbone) n'arrange pas les choses : impossible ou presque de glisser ne serait-ce qu'un casque intégral à travers cette forêt de tubes ! Comme toujours depuis des générations, la GT3 RS vise d'abord le chrono sur piste, quitte à faire l'impasse sur les aspects pratiques. Il suffit pourtant d'ouvrir la porte pour que l'ambiance s'adoucisce un peu. Certes, les baquets annoncent la couleur. Leur fermeté, leur rembourrage minimal et leur dossier fixe assez vertical n'incitent pas mon passager à une sieste réparatrice, mais ils demeurent supportables pour envisager un long trajet sans prévoir un rendez-vous chez le kiné. La climatisation automatique, le GPS, l'interface ultramoderne et les porte-gobelets assez hauts pour caler dignement une boisson quand le pilote décide de se lâcher pourraient même jurer sur un modèle aussi radical. Comme sur la GT3, cette version RS conserve suffisamment d'équipements de confort, mais elle dispose sur son volant de trois molettes rotatives supplémentaires offrant des réglages inédits, une fois le mode de conduite Track activé. L'amortissement avant et arrière est configurable selon 8 positions (de - 4 à + 4) en compression et en détente, tout comme le différentiel PTV Plus, dont le taux de blocage propose également 8 configurations en accélération ou décélération. Sans oublier un antipatinage paramétrable suivant 7 positions. De quoi rendre la GT3 RS assez conciliante sur route avec un set-up d'amortissement suffisamment souple. Elle ne filtre peut-être pas les irrégularités avec autant de tact que la Corvette Z06 supertestée dans le n° 736, mais son pouvoir d'absorption apparaît supérieur à celui d'une GT3. Traumatisé par le confort «*bout de bois*» de la GT3 Touring lors d'un précédent *Grand Format*, notre photographe trouve à juste titre cette version RS un peu moins cassante, avant d'ajouter avec malice : ●●●



TEMPS DE RÉFÉRENCE

Classement de *Sport Auto*

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

1'32"24 Saleen GT1 (Larbre Competition)

1^{re} 1'39"30 Chevrolet Corvette Z06 *

2^e 1'41"60 Porsche 911 GT3 RS (Type 992)

3^e 1'42"80 Porsche 911 GT3* (Type 992)

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

5^e 1'44"65 Porsche Cayman GT4 RS

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

7^e 1'47"68 Mercedes-AMG GT 63 S E Performance

8^e 1'48"34 BMW M4 Competition

9^e 1'49"16 Alpine A110 S

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

11^e 1'50"48 Audi R8 Performance RWD

12^e 1'51"55 Audi RS 3

13^e 1'52"97 Cupra Leon VZ 300

14^e 1'53"53 Ford Mustang Mach 1

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

16^e 1'55"05 Volkswagen Golf GTI Clubsport

17^e 1'55"70 BMW M240i

18^e 1'55"81 Toyota GR Yaris

19^e 1'57"80 Hyundai i20 N

20^e 2'00"40 Toyota GR86

21^e 2'01"19 Ford Fiesta ST

* Mesures réalisées avec des Michelin Sport Cup 2 R.

NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Montlhéry

EN PISTE



REPRISES

100 à 140 km/h en Drive **2"4 (81 m)**

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h **Non mesuré**

CONSOMMATION

Autonomie **250 km ***

Conduite extrême **environ 35 l/100 km**

WLTP (mixte) **13,4 l/100 km**

* Avec grand réservoir.

VITESSE MAXI

Alors que la GT3 file à 318 km/h, la RS se contente d'une vitesse maxi de 296 km/h, malgré une puissance supérieure de 15 ch. Le système actif, qui décharge l'aérodynamique en ligne droite avec le DRS et des volets actifs, ne parvient pas à compenser la recherche d'appui et la surface frontale supérieure à celle de la GT3. Sa stabilité à haute vitesse est en revanche ahurissante.

ACCÉLÉRATIONS

1 La GT3 RS expédie le 0 à 100 km/h en 3"4 et le 0 à 200 km/h en 11"3, juste au passage du 400 m D.A. Elle signe l'épreuve reine du 1 000 m en 20"8. Des temps impressionnants dans l'absolu, mais parfois moins bons que ceux de quelques

rare berlines surpuissantes. Par rapport à la concurrence suralimentée, la GT3 RS est limitée par son bloc atmo de 4 litres seulement, mais son flat 6 garde une sacrée santé et des montées en régime grisantes qui le rendent unique en son genre.

FREINAGES

Le freinage d'origine de la RS s'offre des disques avant un peu plus épais (36 contre 34 mm) et des pistons d'étrier un brin plus larges (32 contre 30 mm) que sur la GT3. Les mesures prises à Montlhéry nous ont empêchés d'obtenir des valeurs de freinage, mais l'adhérence inférieure des Goodyear de notre modèle par rapport aux Michelin Pilot Sport Cup 2 R laisse envisager des distances un peu plus longues. Le feeling et

l'endurance restent excellents, même si Christophe a constaté que la pédale commençait à légèrement s'enfoncer à l'issue de ses trois tours chrono.

COMPORTEMENT

2 Le principal point fort de la RS reste son châssis.

La combinaison entre son appui et son énorme grip la rend incroyablement efficace en virage. Le train avant joue les scalpels, quitte à lire la route et à imposer de la poigne au volant. L'amortissement juggle le moindre mouvement de caisse et apparaît plus tolérant sur les bosses que celui de la GT3.

La toute dernière GT3 RS est attendue au tournant et ses chronos sont analysés et disséqués par l'ensemble des membres du Club Sport Auto présents lors de ce Supertest. Si l'absence des gommages Michelin Pilot Sport Cup 2 R n'a pas permis d'exploiter l'intégralité de son potentiel, tous louent les qualités de son incroyable châssis.



« Avec un tel aileron, on sait à quoi s'attendre ! » Cet énorme aileron, justement, qui surplombe désormais le reste de la carrosserie, est le plus bel exemple du jusqu'au-boutisme de Porsche. Son système DRS géré par deux gros vérins pilotés hydrauliquement est la partie la plus visible d'une aérodynamique active redoutable. L'appui pratiquement comparable à celui d'une McLaren Senna atteint 860 kg (260 à l'avant et 600 à l'arrière) à 285 km/h lorsque les volets mobiles nichés dans le bouclier avant et sur l'aileron arrière sont braqués au maximum. Même lorsque ces éléments sont débraqués (et que le DRS est actif) pour mieux filer en ligne droite, il reste encore 306 kg de charge (70 à l'avant et 237 à l'arrière). Elle n'oublie pas non plus le grip mécanique, puisque ses voies avant et arrière majorées de 29 mm par rapport à celles de la GT3 accueillent des gommres antérieures et postérieures de respectivement 275 et 335 mm de large. Dans cette recherche effrénée du chrono, la puissance limitée du flat 6 atmosphérique de 4 litres constitue le maillon faible. C'est la raison pour laquelle Porsche a dû pousser le concept aérodynamique et la mise au point de son châssis à des degrés jamais atteints pour tenter de parvenir à ses fins et semer les rivales dès que les virages se profilent.

Zone rouge

Entre les normes toujours plus sévères et un régime maxi de 9 000 tr/mn pratiquement impossible à dépasser avec des pistons plus larges qu'un palet breton, le développement du flat 6 donne des cheveux blancs aux motoristes de chez Porsche. Ils sont pourtant parvenus à extirper 15 ch supplémentaires par rapport à celui de la GT3, quitte à perdre en théorie 0,5 mkg de couple dans l'affaire. Dans le but d'améliorer le remplissage à haut régime, les arbres à cames d'admission et d'échappement sont redessinés afin de rallonger le temps d'ouverture des soupapes, et la forme des papillons de gaz (un par cylindre) devient plus aérodynamique. L'échappement Sport, inspiré de celui de la GT3, allonge ses deux catalyseurs de 27 mm, raccourcit ses deux filtres à particules de 6 mm et supprime le capteur de température niché entre ces deux éléments grâce à une cartographie ultra-précise. Même l'aérodynamique générale participe à détourner l'air chaud en vue d'abaisser les températures d'admission. De son côté, la boîte PDK écourte légèrement sa démultiplication finale, bien que son étage demeure moins resserré que celui de la GT4 RS. Cela reste insuffisant pour accélérer plus fort qu'une GT3. La RS lui rend un petit dixième sur le 0 à 100 km/h (3"4 contre 3"3), avant que l'écart ne se creuse un peu de 0 à 200 km/h (11"3 contre 11"). Elle franchit donc la borne du kilomètre avec deux petits dixièmes derrière (20"8 contre 20"6). Le fait que les mesures ont été réalisées à Montlhéry et non à Mortefontaine comme avec la GT3 pourrait justifier cet écart, mais la différence ●●●

PORSCHE A POUSSÉ LE CONCEPT AÉRODYNAMIQUE ET LA MISE AU POINT DE SON CHÂSSIS À DES DEGRÉS JAMAIS ATTEINTS.

BANC DE PUISSANCE

LE TEST VÉRITÉ PAR... DM Performance



PUISSANCE ANNONCÉE

525 ch

à 8 500 tr/mn

PUISSANCE MESURÉE

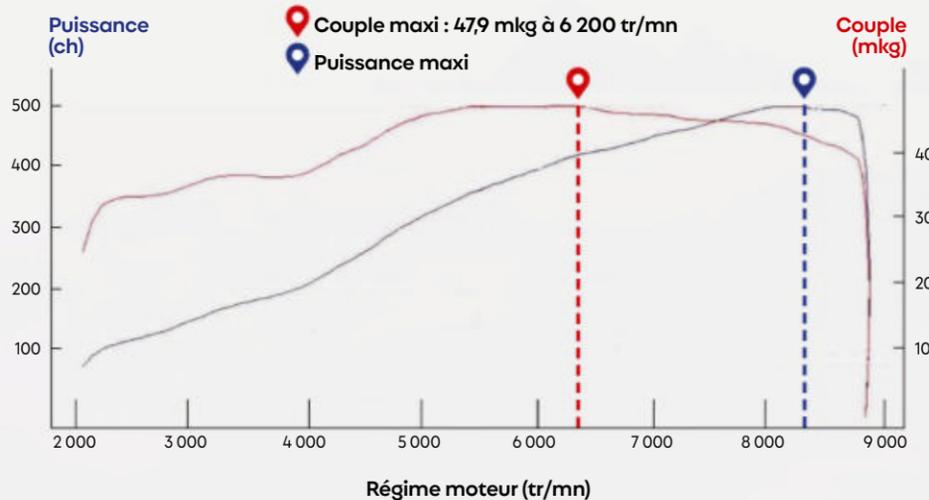
503,8 ch

à 8 100 tr/mn



adjonction d'un peu d'air frais vers l'admission permet d'abaisser la température à 24 °C. Dans ces conditions,

le flat 6 développe pratiquement 504 ch à 8 100 tr/mn, soit une puissance inférieure de 4 % par rapport aux 525 ch promis. Quand on connaît la difficulté des atmosphériques à disposer de tous leurs chevaux, le contrat est rempli, même si cette valeur est très proche des 497 ch mesurés sur la GT3, qui annonce un déficit de puissance de 15 ch sur le papier. Le couple de 47,9 mkg dépasse la valeur constructeur de 0,5 mkg, et les courbes montrent un regain de vitalité du flat 6 à partir de 4 500 tr/mn.



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

■ www.dmperformance.fr ■ 01.34.84.64.77



Facturé 36 696 €, le pack Weissach utilise du PRFC avec finition carbone apparente sur l'arceau (- 6 kg), le capot, le toit, la partie mobile de l'aile, les coques de rétroviseurs, les triangles de fenêtres, les barres stabilisatrices ou les plaques de renforts châssis. Le magnésium s'invite sur les jantes allégées (- 8,7 kg pour les 4) ou les palettes de changement de rapport.



TECHNIQUE

Moteur : **flat 6, atmosphérique, 24 S** Position : **AR, porte-à-faux** Cylindrée : **3 996 cm³**
Alésage x course : **102 x 81,5 mm** Rapport volumétrique : **13,3** Régime maxi : **9 000 tr/mn**
Puissance maxi : **525 ch à 8 500 tr/mn** Puissance au litre : **131,4 ch/l**
Couple maxi : **47,4 mkg à 6 300 tr/mn** Couple au litre : **11,9 mkg/l**
Transmission : **roues AR, 7 rapports à double embrayage** Autobloquant : **de série (système PTV Plus avec blocage électronique)**
Antipatinage : **de série (réglable selon 7 positions + correcteur de trajectoire déconnectable)**
Suspension AV/AR : **essieu avant à double triangulation + barre antiroulis/essieu multibras avec ressorts auxiliaires intégrés + barre antiroulis** Direction : **crémaillère, assistance électrique** Tours de volant/diamètre de braquage : **2,8/10,5 m**
Freins AV/AR : **disques ventilés de 408 mm (410 mm avec PCCB), étriers 6 pistons / disques ventilés de 380 mm (390 mm avec PCCB), étriers 4 pistons** Antiblocage : **de série**
Poids constructeur/contrôlé : **1 450/1 516 kg** Répartition AV/AR : **39/61 %** Rapport poids/puissance : **2,9 kg/ch**
L - l - h : **4 572 - 1 900 - 1 322 mm** Empattement : **2 457 mm** Voies AV/AR : **1 630/1 582 mm**
Réservoir : **64 l (90 l en option)** Roues AV & AR : **10 x 20 & 13 x 21** Pneumatiques AV & AR : **275/35 ZR 20 & 335/30 ZR 21**
Prix de base : **253 454 €** Options/malus : **70 608 €/50 000 €**
Prix du modèle essayé : **374 062 €** (malus compris)

SUPERTEST Porsche 911 GT3 RS

s'explique autrement. Primo, la GT3 RS dispose ici de pneumatiques Goodyear Eagle F1 SuperSport R moins adhérents que les Cup 2 R de la GT3 qui pénalisent l'envol. Secundo, la RS souffre d'une surface frontale plus importante et d'une charge aéro sensiblement comparable en ligne droite, une fois le DRS activé. Tertio, elle pèse 36 kg de plus selon la balance. La concurrence dotée de moteurs suralimentés pointe loin devant, et la Corvette Z06 la devance de 7 dixièmes au 1 000 m départ arrêté (20"1). Le flat 6 n'est toujours pas démonstratif dans la première partie du compte-tours, mais ses montées en régime compensent au centuple ! Le coup de collier bien présent des 5 000 tr/mn et la poussée de plus en plus méchante qui finit en apothéose à 9 000 tr/mn font toujours autant regretter l'inévitable disparition de ces pépites atmosphériques. La bande-son un peu plus intense que celle de la GT3 donne des envies de zone rouge, même si celle de la GT4 RS pousse l'orgasme auditif plus loin. Cette sonorité transforme les départementales proches du Vigeant en pistes de bobsleigh. L'inoxydable train avant à double triangulation rappelle que le nez léger des 911 fait partie du passé. Il se rue à la corde d'un coup de volant avec effet immédiat et la mord avec l'appétit d'un pitbull, quitte à lire exagérément la route. La GT3 RS révèle alors son ADN de voiture de course et demande un minimum de poigne derrière le volant, mais son efficacité est époustouflante. Son amortissement s'avère un peu plus tolérant que celui d'une GT3, mais il distille en compagnie de sa direction bavarde un toucher de route infiniment plus consistant et proche d'une voiture de course que celui de la toute dernière Z06, plus raffiné.

Qui pneu le plus...

Attendue au tournant par notre pilote et les membres du Club Sport Auto présents sur place, notre GT3 RS débarque au Val de Vienne avec la confiance d'un athlète surentraîné. Trois tours plus tard, le chrono s'arrête sur 1'41"60. Un temps décevant sur le papier puisque la GT3 ne pointe que 1"2 derrière et que la toute dernière Corvette Z06 lui colle 2"3 ! Épaté par les qualités de sa monture, Christophe regrette toutefois un grip et des décélérations en deçà du potentiel de la bête : « L'ABS qui se déclenche plus tôt m'oblige à freiner à 90 m au bout de la ligne droite, soit 10 m avant la GT3. » Contrairement aux deux autres modèles chaussés de Pilot Sport Cup 2 R distribués au compte-gouttes, notre RS reçoit comme écrit précédemment des Goodyear Eagle F1 SuperSport R. Difficile donc d'entrevoir le potentiel maximal de la GT3 RS : « Avec les Cup 2 R, il était certainement possible de passer sous les 1'40", mais cela n'aurait peut-être pas suffi à rattraper une Corvette plus puissante et vraiment collée au sol.

La GT3 RS m'a donné plus de bagarre au volant du fait de sa moindre adhérence. » Notre pilote ajoute que la piste du Val de Vienne manque également de courbes très rapides pour exploiter l'avantage aérodynamique de la Porsche. Alors oui, l'absence de Cup 2 R frustre les amateurs de chronos ultimes, mais à plus de 3 000 € le train de pneus, le moindre dixième devient cher à grappiller. D'autant que leur fenêtre d'utilisation optimale se limite à deux ou trois tours et leur endurance à une petite journée de circuit. Même avec des semi-slicks plus classiques, la GT3 RS reste une incroyable centrifugeuse. Sa stabilité exceptionnelle offre la possibilité de retarder ses freinages au-delà du raisonnable. Son train avant encore plus costaud que celui d'une GT3 classique se rue au point de corde d'un simple coup de poignet, avec un aplomb surnaturel pour une 911. Il permet ensuite de garder de la vitesse sans jamais élargir, puis de profiter de l'excellente motricité naturelle de la plus célèbre des Porsche. Impossible de dessiner la moindre virgule en sortie d'un des nombreux virages lents du Vigeant, tant la combinaison entre moteur arrière, couple raisonnable du flat 6 atmosphérique et pneus de 335 mm de large donne constamment l'impression d'avoir remis les gaz trop tard. Sa stabilité dans les grandes courbes et sa manière d'avaler les passages plus lents avec une étonnante sérénité évoquent la présence virtuelle d'un ange électronique ou d'une main géante guidant la voiture. C'est pourtant bel et bien le pilote qui est le seul maître à bord de cette incroyable machine qui donne envie de se plonger dans son infinie palette de réglages pour découvrir l'étendue de son immense potentiel. ●



L'avis de Jacques Warnery

Étant donné la difficulté d'extraire davantage de puissance de son flat 6 atmosphérique, Porsche s'est concentré sur le grip et l'aérodynamisme pour chasser les records sur circuit. Bien que l'absence de Pilot Sport Cup 2 R n'ait pas permis d'exploiter son potentiel maximal, la RS marque un progrès par rapport à la GT3 classique. Mais la Corvette Z06 semble encore devant.



SA STABILITÉ DANS LES GRANDES COURBES ET SA MANIÈRE D'AVALER LES PASSAGES PLUS LENTS ÉVOQUENT LA PRÉSENCE VIRTUELLE D'UN ANGE ÉLECTRONIQUE OU D'UNE MAIN GÉANTE GUIDANT LA VOITURE.



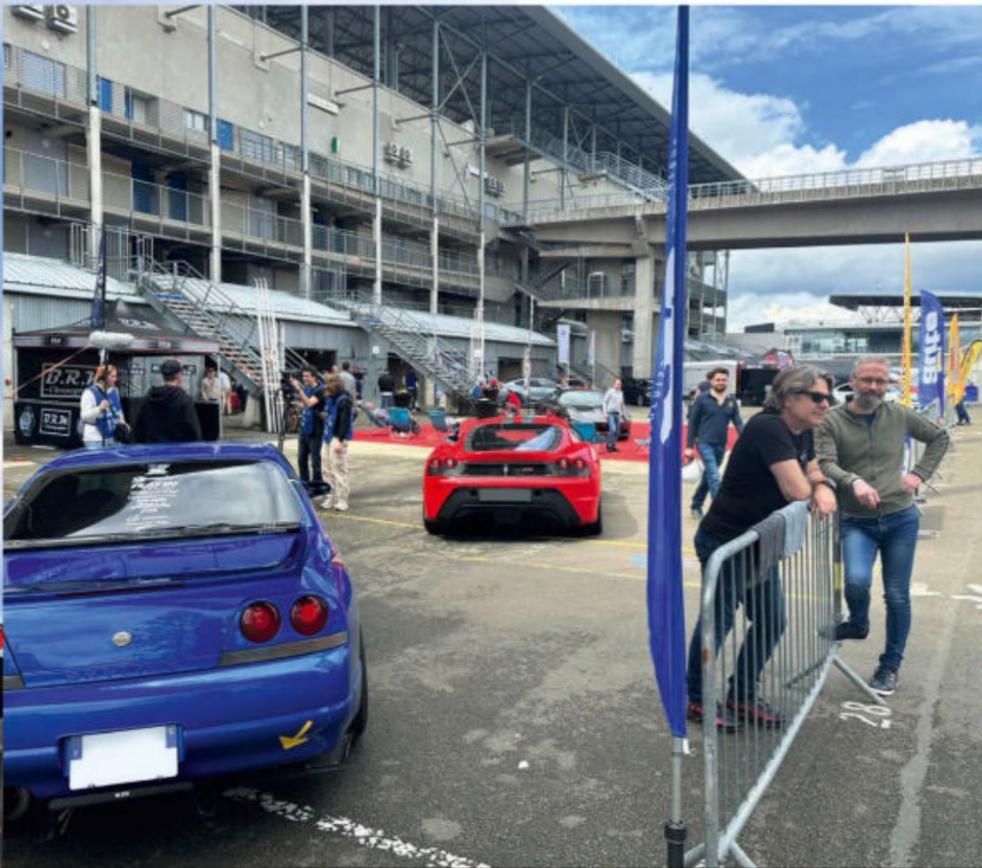


SPORT AUTO EXPERIENCE Track Day Sport Auto

LE PRINTEMPS DU MANS

Organisé pour la première fois en avril, le traditionnel Track Day de Sport Auto, sur le **circuit Bugatti du Mans**, a réuni **gentlemen drivers et sportives variées** pour une **journée pleine d'émotions**.

Par **Camille Stahl-Thévenon & Jarod Stein**
Photos **Pierre Bruno Photography & Sport Auto Experience**



ON VOUDRAIT ÊTRE
À LA FOIS **AU VOLANT**
ET EN BORD DE PISTE.



Quittant le village dans les paddocks toujours très animés, les reines allemandes, françaises, italiennes et anglaises s'impatientaient pour se lancer sur le mythique Bugatti. Encore fallait-il attendre la mise au vert du circuit par un chef de piste qui veille toujours au grain !





Impossible de se rendre sur la piste mancelle sans passer par le briefing de sécurité. Même les pilotes les plus aguerris y sont extrêmement attentifs en ce début de journée aux conditions pluvieuses. C'était sans compter sur le fameux microclimat local qui a très rapidement séché la piste.



La parade, point culminant de la journée, a offert de beaux sourires à nos participants ! Deux tours de piste au pas, derrière le prototype P2 du constructeur Quarkus... un moment qui restera gravé dans les souvenirs.



E

n cette année de centenaire des 24 Heures du Mans, l'occasion était belle de célébrer l'événement volant en mains, en remontant la mythique ligne droite des stands ou bien en passant sous la passerelle Dunlop. Même si, ce 28 avril, il ne fallait pas trop se laisser emporter par l'émotion et penser à tourner à droite au virage de la Chapelle pour rejoindre le tracé du Bugatti !

Le rendez-vous était donné à 7 h 30 dans les paddocks, avec des participants déjà impatients de (re)découvrir la piste. « Je connais très bien le circuit en tant que spectateur, raconte Nicolas. Mais là, le faire moi-même avec ma voiture, c'est autre chose. C'est une très bonne expérience. »

Aux côtés des habituelles Porsche 911 GT3 ou Cayman GT4 RS ont débarqué une Nissan Skyline R33 et une « Godzilla », plus inattendues. Plusieurs italiennes, dont une Ferrari Roma exposée sur tapis rouge, nous ont également honorés de leur présence. Parmi la soixantaine de voitures, quelques Alpine arboraient fièrement le drapeau français, tandis qu'une BMW M2 CS Competition attendait « sagement » son tour...

Le prix de l'engagement d'une voiture inclut les conseils de moniteurs expérimentés, à la disposition de chacun pour aider à affiner les freinages dégressifs ou à identifier la meilleure trajectoire sur ce tracé plus piégeux qu'il n'y paraît. Parmi eux, « notre » Christophe Tinseau, du haut de ses 12 participations aux 24 Heures du Mans, était bien sûr particulièrement demandé.

Peu avant le déjeuner, Sport Auto organisait la désormais traditionnelle parade. Un interlude magique tant pour les photographes que pour les pilotes.

Deux tours plus tard, le Bugatti passait au rouge pour permettre la mise en place d'un vrai-faux départ type Le Mans dans la ligne droite des stands. C'est toujours un grand moment d'émotion... et de déchirement : on voudrait être à la fois au volant et en bord de piste pour saisir l'instant.

Les tours ont repris après l'excellent déjeuner au Porsche Experience Center, offrant une vue unique sur le circuit.

Les pilotes et leurs accompagnants ont pu découvrir nos partenaires au Driver's Club : on y retrouvait une belle ambiance autour de l'open bar et des stands des professionnels. « C'est une belle organisation, affirme Benoît. Les partenaires, le magazine... Il y a de belles expositions et un beau plateau sur la piste, c'est vraiment très plaisant. » Le mérite en revient à Julie et Fabrice, qui organisent ces journées depuis quatre ans, entourés d'une équipe souriante et enthousiaste.

La journée s'est clôturée par des tours de démonstration du prototype P2 de Quarkus, constructeur français que nous accompagnons depuis le premier prototype de développement.

Année du centenaire oblige, il ne faudra pas attendre un an avant de revenir tourner au Mans : **notre prochain rendez-vous est fixé le 28 août**, avec toujours autant de plaisir et de passion. ●

Sport auto

R1357
L11J
246

TRACK DAY

LE MANS AOÛT 2023



LE MANS 28 AOÛT 2023
Circuit Bugatti

RÉSERVEZ VOTRE JOURNÉE !

PACK SPORT

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

Prix : 490€ TTC

Possibilité facturation société

INCLUS

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

OPTIONS

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

Informations complémentaires et inscriptions : <https://bit.ly/SATDaout2023>



Nos autres journées
Sport Auto Experience
en collaboration avec

XP DEVELOPPEMENT

12 Juillet Dijon-Prenois

3 Octobre Magny-Cours

17 Novembre Le Mans

Toutes les billetteries de Sport Auto Experience : <https://bit.ly/BilletwebSAE>

Sport
auto
HORS-SÉRIE

Sport
auto
HORS-SÉRIE



LES MERCEDES SPORTIVES

MICHEL TONA

Ce hors-série retrace l'histoire fascinante des voitures sportives de Mercedes-Benz depuis ses débuts jusqu'à nos jours. Vous découvrirez des modèles légendaires tels que la 300 SL « Gullwing », toutes les générations de SL ainsi que les AMG. Amateur ou simple curieux, cet ouvrage est un must-have pour tout savoir sur ces voitures sportives légendaires.

EN VENTE ACTUELLEMENT

PETITES ANNONCES

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

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

Gregt

74

C'EST LA MIENNE...

Donkervoort D8 180 R

630 kg seulement, un 1,8 litre turbo sans filtre ni aucune assistance électronique : la vie est épicée en Donkervoort D8. Gwendal nous raconte son histoire d'amour avec le roadster hollandais.



À VOTRE AVIS



76

À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos



78

ACHETER UNE OCCASION

Renault Clio R.S.

GUIDE D'ACHAT



82

GUIDE D'ACHAT

Notre sélection de sportives

C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal
Photos Greg



Gwendal aime
les voitures que l'on
ne croise pas
à tous les coins de rue.
Avec cette rarissime
Donkervoort D8 180 R,
il est servi !



P

Pourquoi j'ai craqué

J'ai toujours aimé les voitures authentiques.

J'ai commencé par une Elise S2 qui m'a apporté

beaucoup de plaisir. Mais mécaniquement, je restais un peu sur ma faim. J'avais vu cette Donkervoort d'occasion aux Pays-Bas, directement vendue par l'usine. Je suis allé la voir sur place et j'ai été reçu par un commercial francophone très sympa qui n'a pas eu besoin de trop d'arguments après l'essai de la voiture ! J'ai été impressionné par la disponibilité du 1.8 Turbo Audi, les performances étant à mille lieues de celles offertes par le moteur atmosphérique de ma Lotus. J'ai adoré la tenue de route mais aussi l'absence d'électronique. Bref, au retour de cet essai, on s'est mis d'accord sur la reprise de ma Lotus, et j'ai signé !

Le jour où je l'ai vue

Si une remorque est venue chercher ma Lotus en France, j'ai préféré aller récupérer la D8 directement à l'usine. C'était en mars 2018 et je m'en souviendrai toute ma vie. J'ai parcouru 900 km entre Lelystad, où se trouve Donkervoort, et Bourg-en-Bresse,

chez le garagiste qui s'est occupé de l'homologation à titre isolé. Ce voyage a été un calvaire avec la pluie durant toute la route qui a transformé la Donk' en aquarium tropical, mais également en savonnette avec ses pneus semi-slicks. Entre les défauts d'étanchéité et la chaleur étouffante du moteur, je peux vous garantir que j'étais content d'arriver ! Le professionnel l'a conservée pendant quatre mois le temps de faire toutes les démarches. Je l'ai récupérée aux beaux jours et j'ai pu rouler décapoté. Sans son couvre-chef, c'est assurément une autre voiture, celle pour laquelle j'ai craqué à l'usine.

Si c'était à refaire

Je le referais sans hésitation. D'abord, malgré ses 22 ans, elle n'a pas vraiment vieilli et reste surtout très rare sur nos routes. L'entretien est plutôt simple et peu coûteux, et le plaisir qu'elle m'offre compense largement les quelques griefs que j'ai pu formuler auparavant. Les reprises sont démoniaques, ça la rapproche sur ce point de quelques motos sportives. Ce n'est évidemment pas l'outil idéal pour les road trips, mais ce n'est pas un problème pour moi : le contrat était clair dès le départ !

Et si je la remplaçais...

Si je devais changer, il faudrait déjà que j'agrandisse le garage, car je ne souhaite pas me séparer de celle-là. Si j'avais les moyens, trois voitures me font envie. D'abord, la TVR Sagaris, qui est selon moi l'une des plus belles voitures mais qui est victime de gros soucis de fiabilité sur son 6 en ligne maison. Il y a également la Wiesmann MF4, génial roadster au moteur V8 BMW, mais très peu disponible sur le marché. Enfin, il y a la Lucra LC470, une américaine ultra-light construite à la main et équipée d'un moteur de Corvette. Mais là, en plus du prix, l'homologation paraît impossible. Donc, vous l'aurez compris, ma Donkervoort D8 devrait encore rester dans mon garage un moment... ●

NOTRE AVIS

Encore en 2023, cette Donkervoort D8 180 R reste une sportive radicale et attachante. Les renforts de son châssis ne sont pas de trop pour canaliser la vigueur de sa mécanique suralimentée. Cette rareté, dénuée de toute bretelle électronique, demande en revanche un certain discernement avec l'accélérateur.

"Les reprises sont démoniaques, ça la rapproche sur ce point de quelques motos sportives."



Donkervoort D8 180 R

Année : 2001 Kilométrage : 97 000 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : 4 cylindres, turbo, 16 S
Cylindrée : 1781 cm³
Puissance maxi : 240 ch à 5 800 tr/mn
Couple maxi : 32,1 mkg à 4 000 tr/mn
Transmission : propulsion,
5 rapports manuels + autobloquant
Poids : 630 kg à sec
V. max. : 230 km/h 0 à 100 km/h : 4"9

BUDGET

Prix du neuf à l'époque : 55 000 €
(hors options et carte grise)
Prix de la voiture actuellement : 70 000 €
Prix le plus bas pour ce modèle : 60 000 €
Coût d'une révision annuelle : 600 €
Coût de 4 pneus : 700 € (semi-slicks)

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



Souvenir d'enfance

J'ai adoré l'article sur les 60 ans de Lamborghini dans le numéro 737 de juin. Notamment l'essai de la Countach par Laurent Chevalier. Visiblement, Laurent et moi devons avoir à peu près le même âge, car la lecture de l'article a fait aussi remonter en moi un souvenir d'enfance : au tout début des années 80, j'avais réussi à convaincre ma mère de m'emmener au Salon de l'auto un mercredi après-midi. J'étais

tombé en arrêt devant cette voiture sublime. Après avoir fait le tour du stand 50 fois pour la regarder sous toutes les coutures (ma mère commençait à perdre patience...), je me rappelle m'être fait la réflexion que la largeur des pneus arrière était quasi le double de celle des pneus de la voiture de mon père (une Audi Coupé GT 5S, équipée en 175 R 13, surnommée « la Quattro du pauvre » !). Ces dimensions improbables à l'époque sont certes devenues monnaie courante aujourd'hui, mais semblaient

démessurées avec mes yeux d'enfant. Un grand merci d'avoir ravivé ce bon souvenir ! En espérant avoir la chance un jour d'essayer un exemplaire de cette auto mythique...
Jean-Marc L.

Plus d'Endurance !

Je lis votre magazine depuis 1964, quand mon père a acheté sa California après une 300 SL et avant une Miura. Elles roulaient et ne se collectionnaient pas encore ! A l'époque, on ne mesurait pas le 0 à 100, mais on tapait un bon 240 en allant à Monza (de 1960 à 1965), et votre journal traitait le sport auto avec les F1 ou P4 en couverture. On voit arriver un magnifique plateau en Endurance et votre éditorial d'avril annonçait de belles perspectives. Mais plus loin, une seule page sur Sebring... quand vous en faites huit sur une Lambo que vous n'avez pas essayée ! Et votre numéro de mai consacre un quart de page à Portimão. J'espère que vous allez vous y remettre, car les essais d'Alpine-Porsche-Yaris, ça commence à suffire.
J.-C. Lange

Depuis les années 60, les sources d'information sur les événements sportifs ont bien évolué.

Quand, à l'époque, le compte rendu d'une épreuve courue plus d'un mois avant la parution de Sport Auto suscitait l'intérêt, voire l'enthousiasme, des lecteurs, ce n'est plus du tout le cas aujourd'hui. Internet, la télé, les quotidiens vous auront informé bien avant nous. Nous tentons cependant de vous éclairer d'une autre manière, par des sujets « studio » ou des reportages moins liés à l'actualité directe. Et nous espérons que les pages consacrées aux 24 Heures du Mans dans ce numéro, en complément des huit du mois dernier, sauront vous satisfaire.

Sorties factices

Comme d'habitude, j'ai pris un immense plaisir à lire Sport Auto ce mois-ci. Cette fois-ci, un détail m'a particulièrement interpellé : page 43, la photo de la Miura tous capots ouverts montre que les sorties d'échappement suivent l'angle d'ouverture du capot moteur ! Là, je me dis qu'il y a un loup... Je cherche une explication sur Internet, rien. J'active mon (maigre) réseau de passionnés, et un ami me donne la réponse : les sorties d'échappement de la Miura sont factices ! Déçu et amusé à la fois par cette

sportauto@reworldmedia.com

CAR SPOTTERS

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



Ferrari 250 MM

Quelques photos d'une Ferrari 250 MM de 1953 (je crois que c'est l'ancienne de Pierre Bardinon, le propriétaire et fondateur du Mas du Clos) croisée sur un alpage à Verbier, en Suisse. Incroyable voiture, il en existe 31, dont 18 en berlinette. Un vrai orgasme automobile...
Emmanuel Keller

incongruité sur la supercar de l'époque, finalement logique compte tenu de sa conception, je constate que cette pépite a au moins un point commun avec tous les SUV qui hantent nos routes...
Jérémie Dorin

A la différence de certaines sorties d'échappement factices de voitures récentes, les deux tubes du capot viennent bien prolonger les deux sorties réelles et tentent de canaliser les gaz d'échappement, pour éviter de noircir le panneau arrière lorsque le capot est fermé. Difficile d'accuser la Miura de manque de sincérité ou de tentative de frime quand il s'agit juste de trouver une solution à un problème mécanique, celui de l'angle d'ouverture du capot moteur.

Photos éblouissantes

Me voici décidé à vous envoyer un e-mail pour la première fois, tout d'abord pour vous témoigner de ma passion pour votre magazine en tant que fervent lecteur depuis plusieurs années. La qualité de chaque article est toujours au rendez-vous. J'apprécie tout particulièrement la rubrique « A la loupe » où vous expliquez en détail le fonctionnement de certaines mécaniques. Je me demandais seulement, en voyant mon petit frère avec sa revue mensuelle de basket-ball, où de beaux posters sont intégrés, s'il y avait une possibilité de le faire aussi dans votre magazine. Car je suis sûr qu'avec les photos éblouissantes que vous pouvez faire, le résultat sur des affiches serait au rendez-vous.
Adam Tartart

Pendant plusieurs périodes de sa longue existence, des posters ont été insérés dans notre magazine. Malheureusement, il nous a été impossible de poursuivre cette offre qui nous aurait obligés non seulement

à augmenter nos prix de vente, mais également à rallonger nos délais de fabrication.

Plateau tournant

J'ai cherché, sans trouver, le fonctionnement du système permettant de lever et faire pivoter les voitures dans les stands en Endurance. Pour le levage simple, avec les vérins intégrés à l'auto, c'est facile à comprendre. Mais la rotation, je ne vois pas. Merci par avance si vous pouvez m'indiquer où trouver ces techniques.
Jean Brenier

Nous n'avons pas trouvé d'images de ces plateaux tournants montés sur roulettes. Mais a priori, rien de sorcier : la voiture est levée classiquement par ses vérins intégrés ou par des crics extérieurs, le plateau est inséré sous son plancher, la voiture redescendue sur le plateau puis pivotée manuellement par les mécaniciens à 90° pour pouvoir la rentrer ensuite dans l'axe du stand.

Atmo pour la course ?

Pourriez-vous me confirmer la motorisation de la Mercedes-AMG GT3 par le bloc cylindrée 6,2 l atmosphérique ? A ma connaissance, ce modèle n'a jamais été équipé par ce bloc mais par différentes versions du 4 l turbo.

Est-il commercialisé sur d'autres continents, ce qui permettrait ce remplacement en course ?
Jean-Paul Corthouts

C'est en effet toujours le merveilleux V8 de 6,2 litres atmosphérique, dérivé de celui qui équipait les SLS GT3, qui anime la version compétition client de l'AMG GT. Evolution course du fantastique moteur des AMG « 63 », il s'en distingue notamment par son carter sec et une préparation spécifique. Il n'a jamais équipé aucune AMG GT de route de l'actuelle génération.

Bandeau lumineux de la Porsche 991

A propos de la rubrique occasion du n° 736 consacrée aux Porsche 991, j'ai noté

une inexactitude dans l'excellent dossier réalisé par Thomas Riaud. Il mentionne en effet que, lors du restylage de celle-ci en juillet 2015, elle est la première 911 à avoir reçu un bandeau lumineux parcourant l'arrière. Or la 991 Carrera 4S apparue fin 2012-début 2013 disposait déjà d'un bandeau lumineux reliant les deux feux arrière. Je suis l'heureux propriétaire d'un exemplaire d'avril 2015 qui possède bien cette caractéristique ! Il s'agit d'une véritable petite merveille, achetée en 2017 d'occasion (en Suisse) avec moins de 10 000 km et une longue liste d'options dont l'intérieur carbone, y compris la console centrale et le pommeau du levier de la PDK, les sièges ventilés très efficaces pour les road trips estivaux, les jantes 20 pouces Turbo, le toit ouvrant vitré, etc. Je joins une photo de celle-ci accompagnée d'autres beautés en Italie près de la frontière suisse.
Jean-Luc Lhuillier



 www.facebook.com/sportautomag

Porsche Mission X ?

Soixante-quinze années de sportivité, d'architecture moteur et de prestige, pour finalement une célébration par un grand silence électrique sans vibration ni émotion.
Laurent Durak



Lamborghini Huracán Spyder

J'ai été surpris et émerveillé de voir cette splendide Lamborghini Huracán LP 610-4 Spyder lors d'une promenade à Mulhouse.
Edgar Elbel, 10 ans



Ferrari 488 Pista Spider

Alors que je sortais de mon cours de batterie hebdomadaire à Orgeval (78), quelle ne fut pas ma surprise de pouvoir admirer cette sublime Ferrari 488 Pista Spider de l'autre côté de la rue !
Victor Garrec

ACHETER UNE OCCASION

Texte & Photos
Thomas Riaud

Renault Clio R.S. (Mk IV)

De 2013 à 2019 A partir de 13 000 €

La voiture la plus vendue en France, c'est elle ! Mais elle reste beaucoup plus confidentielle en version R.S.

Au milieu des années 90, le Groupe Renault se cherche dans le domaine des sportives. Alpine s'arrête, mais le Spider est lancé. Le roadster aurait pu prolonger la magie Alpine. Mais Louis Schweitzer, alors P.-D.G. de la marque au losange, préfère promouvoir Renault Sport, filiale créée en 1976 consacrée jusqu'alors à la F1. Le premier modèle siglé R.S. à en bénéficier en grande série sera la Clio de deuxième génération, avec son gros 2.0 16 S atmosphérique de 172 ch. Un modèle bien né, performant et agile, qui va éclipser la mythique Williams. Mieux, cette Clio survitaminée va avoir des grandes sœurs plus prestigieuses, dont la fameuse Mégane R.S. Dès lors, l'entité Renault Sport va devenir une référence en matière de petites sportives très efficaces. La Clio R.S. va à chaque génération monter un peu plus le curseur question puissance, au point d'atteindre les 200 ch. Sage décision, car entre-temps, la concurrence s'est réveillée. Au printemps 2013, Renault dévoile la nouvelle Clio R.S. qui nous intéresse. Cette quatrième génération de Clio se caractérise par un design plus élégant que sur la précédente mouture. Une gageure dans la mesure où cette Clio IV n'est alors plus disponible

qu'en carrosserie 5 portes, cela afin de réduire les coûts de production. Mais avec ses poignées de porte dissimulées dans le montant arrière, notre Clio fait illusion. L'autre déception vient surtout de sa mécanique, son petit 1,6 litre gavé par un turbo se cantonnant toujours à 200 ch. Pire, seule une boîte EDC à double embrayage est désormais disponible ! Plus luxueuse et donc plus lourde que sa devancière, cette Clio R.S. reste performante, mais perd en sportivité. Conscient de cet embourgeoisement, Renault Sport lance en 2015, à l'occasion du léger restylage, une version Trophy plus radicale avec son châssis raffermi et ses amortisseurs à butées hydrauliques. Son 1.6 est ainsi poussé à 220 ch, tandis qu'une ligne Akrapovic sublime la sonorité à l'échappement. En septembre 2019, la cinquième et ultime Clio est commercialisée, mettant un point final aux versions R.S., condamnées par le malus écologique. D'où l'intérêt croissant pour cette bombinette, encore abordable. Comptez 13 000 € environ pour s'offrir un premier millésime affichant près de 170 000 km, le juste prix se situant plutôt vers les 20 000 € pour bénéficier d'un exemplaire plus frais, totalisant moins de 90 000 km.

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE & STRUCTURE

Renault a utilisé un maximum d'éléments communs à la version de série, à commencer par la carrosserie, en acier classique, excepté les ailes avant, les boucliers et les jupes, spécifiques à la R.S., qui sont en composite. Les stickers des séries spéciales semblent, jusqu'à présent, bien vieillir. En 2016, Renault a effectué deux rappels : un pour remplacer le carénage sous le moteur qui pouvait se détacher, et un autre pour contrôler le becquet de coffre, susceptible de tomber à cause d'un défaut de collage. Enfin, en mars 2018, Renault a procédé à une vérification des phares, le capteur de hauteur de l'assiette pouvant se dérégler, orientant le faisceau trop bas.

02. TRANSMISSION

Malheureusement, cette génération fait l'impasse sur la boîte mécanique, au profit d'une seule boîte automatique à double embrayage. Cette EDC à 6 rapports offre un réel agrément en conduite au quotidien, mais déçoit par sa relative paresse en usage sportif. Un mieux notable est perceptible à partir du léger restylage de 2015, avec des temps de passage raccourcis de 30 %. Dans tous les cas, il convient d'éviter les départs au launch control répétés, ce qui use prématurément l'embrayage. De même, cette boîte concentre des problèmes récurrents au niveau de l'actionneur, un défaut mineur qui se règle souvent en redémarrant mais qui empêche de sélectionner une vitesse. Fâcheux ! Enfin, cette traction fait l'impasse sur un différentiel autobloquant, ce qui pénalise l'agrément et l'efficacité en conduite sportive.

03. IDENTIFICATION

Le numéro d'identification (qui doit apparaître sur la carte grise) est bien visible dans l'embrasure de la porte, côté passager, à la verticale sur un autocollant constructeur.

04. ENTRETIEN

Difficile de trouver une sportive plus économique que cette Clio R.S. Pour parcourir 10 000 km, comptez 700 € environ.

05. INTÉRIEUR

L'habitacle est celui de la Clio IV, ce qui veut dire qu'il y a du bon... et du moins bon. Pour les bons points, outre une belle habitabilité pour quatre adultes malgré un encombrement compact, cette R.S. bénéficie en tant que haut de gamme d'une dotation complète, avec ses sièges baquets bien enveloppants. La présentation est encore d'actualité, même si l'affichage du GPS commence à dater. On regrettera que Renault ait réalisé des économies avec l'emploi de plastiques de qualité inégale, pas toujours bien assemblés, source de nombreux rosignols. Des bruits d'air peuvent se faire entendre au niveau des portes avant passés les 60 km/h. Quant au système R-Link qui gère l'infodivertissement et le GPS, il peut présenter des bugs, résolus généralement par une reprogrammation en atelier. Le seul rappel effectué sur l'intérieur a été fait en 2016, car sur les quatre vis maintenant les sièges avant, il pouvait n'y en avoir que deux ! Enfin, sachez qu'il y a eu deux séries limitées pouvant justifier un léger surcoût à l'achat, une R.S. Monaco en 2014 sur la base de la R.S. de 200 ch, et une R.S. 18 en 2018 en référence à la F1, sur la base de la Trophy de 220 ch.

Les essais de Sport Auto

N° 613 (04/13) **Supertest**
N° 649 (02/16) **Dossier** Essais GTi (R.S. Trophy)
N° 655 (08/16) **Contact**



LA R.S. PRÉSENTE DES PLASTIQUES DE QUALITÉ INÉGALE ET PAS TOUJOURS BIEN ASSEMBLÉS. **DE NOMBREUX ROSSIGNOLS ET BRUITS D'AIR PEUVENT SE FAIRE ENTENDRE.**



LE PLUS GROS RISQUE VIENT DE CERTAINS BIDOUILLEURS QUI FONT **DES REPROGRAMMATIONS ÉLECTRONIQUES SAUVAGES, AVEC PARFOIS DES CONSÉQUENCES CATASTROPHIQUES POUR LA MÉCANIQUE.**

06.

MOTEUR

Avec cette génération de Clio R.S., Renault joue la carte du downsizing en privilégiant une petite cylindrée, mais tente de préserver l'agrément et les performances en dopant son 1,6 litre avec un turbo. Un cocktail réussi, que ce soit en version de 200 ch ou, plus encore, en 220 ch, et dans tous les cas la fiabilité est au rendez-vous. Autre bonne nouvelle, la distribution est sans entretien, puisque assurée par une chaîne. Il faudra effectuer une révision par an, le petit entretien classique avec la vidange (0W40) et le filtre à huile étant facturé 245 € dans le réseau. Il existe également un forfait Endurance, comprenant en plus le remplacement de tous les filtres, mais aussi des bougies et des liquides de frein et de refroidissement, sans oublier le changement de la courroie d'accessoire, ce qui est facturé 834 €, une opération lourde à faire tous les quatre ans ou 60 000 km. Si ce bloc est fiable, certains périphériques ont parfois posé problème. Il y a eu notamment sur les modèles 2015 un risque de fuite d'essence entre le capteur de pression de carburant et la rampe d'injection. Autre souci potentiel, le carénage fixé sous le moteur pouvait se détacher partiellement ou totalement, ce qui a occasionné son remplacement en 2016. Sinon, le plus gros risque vient de certains bidouilleurs qui font des reprogrammations électroniques sauvages, avec parfois des conséquences catastrophiques pour la mécanique...

07.

TRAINS ROULANTS

On aurait pu espérer que cette citadine serait plus légère que les 1 309 kg mesurés par nos soins. Pour une Clio, c'est beaucoup, mais cela reste dans les limites du raisonnable pour une petite sportive moderne. A noter que l'option châssis Cup n'est à retenir que pour les férus de pilotage qui vont régulièrement sur circuit tant l'auto se retrouve inconfortable sur route ouverte. Rouler en Clio présente bien des avantages, à commencer par des coûts corrects pour les périssables. Le train de pneus Michelin Pilot Sport 4 en 18 pouces est facturé 450 €, le remplacement des disques avec les plaquettes étant à peine plus cher, puisqu'il existe un forfait à 410 € main-d'œuvre comprise pour le train avant, et à 470 € pour l'arrière. Les amortisseurs sont aussi bien placés : comptez 850 € pour un train avant et 305 € pour l'arrière. Bien sûr, l'usure de ces éléments dépendra étroitement de la conduite adoptée. Au chapitre des soucis réguliers – mais sans gravité –, notez que l'essieu directionnel peut émettre des grincements par températures froides en passant les ralentisseurs et que ce même train avant peut générer des claquements. Enfin, sachez qu'il y a eu un rappel en 2013, sur les premiers modèles, à cause de la présence de graisse sur le centreur du moyeu de roue.



LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« La Clio IV R.S. est sortie des cartons avec un mot d'ordre : économie ! On rencontre donc beaucoup de bruits parasites. Le sujet litigieux, c'est la boîte de vitesses qui a évolué sur quelques points depuis son lancement, mais qui a souvent été critiquée pour son comportement erratique par moments. Sinon, cette Clio R.S. ne pose guère de soucis à l'usage. Comme n'importe quelle auto à tendance sportive, son historique doit être cohérent et l'entretien suivi, avec une huile moteur aux normes. Mettez des pneus de qualité pour profiter de la rigueur du châssis. Avec la "génération reprogrammation", méfiez-vous des exemplaires ayant subi un stage trop extrême ou mal fait... sans parler des petits malins qui rebasculent à l'origine avant la vente. Attention aussi aux exemplaires ayant eu un passé sur circuit et à ceux coutumiers des launch control, ce qui fatigue davantage les embrayages, entre autres. »

Guillaume Le Roux, spécialiste Renault Sport-Alpine (01.39.07.12.50)



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Le réseau est en pleine restructuration, le label Renault Sport disparaissant au profit d'Alpine. Mais sur les 130 garages ayant eu le label R.S. (sur 4 500), beaucoup sont restés fidèles, par passion, à ces Renault sportives, et certains mettent régulièrement en vente des modèles R.S. s'ils sont récents et bien suivis.

Les spécialistes du haut de gamme

La Clio R.S. n'a pas l'aura de la Mégane R.S. ou d'un Spider, mais certaines enseignes spécialisées dans les sportives peuvent néanmoins proposer, ponctuellement, de tels modèles à la vente. Bien sûr, il vous faudra exiger un modèle parfait, révisé et garanti.

Les particuliers

L'essentiel de l'offre se trouve auprès des particuliers, mais le spectre est large puisque cela va d'autos irréprochables, entretenues et conduites dans les règles à des exemplaires au passé flou, ayant subi des modifications. Privilégiez une belle première ou deuxième main restée d'origine, avec un historique clair (carnet à jour et factures correspondantes).

Le club

Outre le très actif site de l'association **RS Team** (www.rs-team.org) qui s'adresse à tous les possesseurs de Renault sportives badgées « R.S. » (et qui propose de nombreuses sorties circuit), il existe beaucoup de forums très actifs dont le www.cliors-concept.com, mais aussi leclub.renaultsport.com.

Merci à l'expert Philippe Sana pour ses précieux conseils (01.48.52.10.58), ainsi qu'à la concession **Renault Le Roux** pour la communication des tarifs (01.39.07.12.50) et la mise à disposition de cette belle Clio R.S.

Les prochains dossiers seront consacrés à la **BMW i8** puis à l'**Audi RS 6 Mk III**.

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

BUDGET

Prix : environ 20 000 €

Avec cette Clio R.S., les prix varient surtout en fonction du kilométrage, plus qu'avec les millésimes. Plus il est élevé et moins le prix est important, puisque des exemplaires tutoyant les 180 000 km s'affichent dès 13 000 €. A contrario, une R.S. Trophy de 50 000 km environ peut prétendre à 25 000 €, la grande moyenne se situant aux alentours des 20 000 €.

Coût des pièces

Pneus AV/AR :
450 € par train vers 50 000 km.
Amortisseurs AV/AR :
850/305 € par train vers 100 000 km.
Disques AV/AR :
410/470 € (avec plaquettes) vers 50 000 km.
Embrayage :
1100 € vers 150 000 km.
Echappement :
845 € vers 200 000 km (2 000 € Akrapovic).
Révision classique :
245 € tous les 15 000 km/1 an.

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise.

Coût de l'assurance

Cas d'une Renault Clio Mk IV R.S. de 78 000 km, année 2016, valeur 19 500 €.

■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Chartres.

Cotisation annuelle : 720 € T.T.C. (franchise de 340 €).

■ CONDUCTEUR B

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

Cotisation annuelle : 433 € T.T.C. (franchise de 340 €).

Tarifs : Jeanne d'Arc Assurances.
Tél. : 02.38.53.05.36.

LE CHOIX DE SPORT AUTO

La Clio a été, à juste titre, saluée pour sa polyvalence, qui demeure intacte en version R.S. mais qui se trouve quelque peu entachée en dérivé Trophy, d'abord conçu pour un usage circuit. Notre choix se portera

donc sur une belle R.S. de base restée d'origine et pas trop kilométrée, si possible dans la livrée caractéristique Jaune Sirius et postérieure au restylage pour bénéficier d'une boîte un peu plus réactive.



La version

Clio IV R.S. 2013 à 2019

Moteur : 4 en ligne, 1 618 cm³,
200 ch à 6 000 tr/mn (220 ch sur Trophy)
Transmission : boîte de vitesses EDC,
6 rapports à double embrayage
Poids : 1 309 kg V. max. : 230 km/h

VERDICT

Renault Sport a su proposer des Clio R.S. plus convaincantes, et nous serions à ce titre tentés de ne mettre que trois feux verts. Mais outre un agrément de conduite réel, grâce à un châssis affûté, le temps a joué en la faveur de cette ultime mouture, qui restera comme la dernière des GTi thermiques à la sauce Renault.

LES ATOUTS

- Polyvalence
- Coûts d'achat et entretien
- Compromis tenue de route-confort (sauf Trophy)
- Fiabilité

LES FAIBLESSES

- Finition
- Trophy inconfortable
- Boîte EDC perfectible
- Peu de bons spécialistes



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



Ford Focus ST

- 4 cyl. en ligne turbo ■ 2 261 cm³ ■ 280 ch
- Poids : 1 461 kg ■ 0 à 100 km/h : 6"9 ■ CO₂ : 183 g/km
- Prix de base : 41 700 € ■ Malus : 10 980 €

Le fait est, ce n'est pas la plus vélocité des sportives extrapolées d'une compacte traction. 6"9 pour le 0 à 100 km/h, on fait mieux chez Honda, Renault et Volkswagen... Cela compte, certes, mais pour la majorité des amateurs de ce type de voiture, la qualité essentielle reste la faculté

à délivrer des sensations sans lésiner sur les quantités. A ce chapitre, elle ne craint personne, le Focus ST, par la grâce, notamment, d'un train avant très incisif. Le « 4 pattes » est exploité par une boîte mécanique dont la commande est guidée dans les règles. Ergonomie fantaisiste.

★★★★☆ 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

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Aston Martin www.astonmartin.com												
VANTAGE V8	510 ch	1 530 kg*	V8 biturbo	3 982 cm ³	314 km/h *	4"0	-	264	148 840 €	50 000 €	★★★★★	N° 676
Châssis alu dérivé de celui de la DB11, différentiel vectoriel, moteur AMG, boîte automatique, style... Efficacité, performances et gros freinage au résultat.												
VANTAGE ROADSTER	510 ch	1 831 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	306 km/h *	3"8 *	-	263	157 513 €	50 000 €	★★★★★	N° 711
De l'équilibre des masses communicatif au tempérament moteur, voici le summum du grand tourisme au plein air. Les 1 831 kg relevés par nos soins se font oublier, la position reculée du V8 aidant.												
VANTAGE F1 EDITION	535 ch	1 727 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	314 km/h *	4"1	21"6	264	172 840 €	50 000 €	★★★★☆	N° 726
Avec la F1 Edition, Aston radicalise la Vantage sans trop en faire. Un zeste de confort ne se refuse pas... Une voiture à son affaire sur la piste, au résultat, la gestion fine de la boîte aidant.												
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 joyeux 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 plastique de rêve et son V12 brut de décoffrage aidant. Une pointe d'agilité en plus ne serait pas de refus.												
DBX 707	707 ch	2 245 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	330 km/h *	3"3	-	323	240 504 €	50 000 €	★★★★★	N° 727
Le plus puissant des SUV en circulation n'est pas une bête de foire. Le DBX sous matricule 707 discipline la harde avec maestria et fait preuve d'une précision qu'on ne lui soupçonne pas. Respect.												
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 décélérations dantesques et de la direction précise à un degré inconnu en ce bas monde. L'impression d'irréalité domine.										 Stabilité totale. Accélération 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	148 840 €	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	58 740 €	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 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 moteur plus hargneux. Le 2 l bi-injection reste très porté sur la muscu.												
TT RS **	400 ch	1 498 kg	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	280 km/h	3"8	22"	204	81 780 €	25 349 €	★★★★★	N° 657/662/668
Riche de son 5 cylindres turbo libérant 400 ch, le petit coupé massacre le chrono, gronde méchamment en mode Dynamic et enrôle volontiers les courbes en repoussant les aides. Un joujou extra.												
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 zigouigous esthétiques survalorisés. Futur collector.												
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 Bentley a de l'esthétique une approche qui n'appartient qu'à lui... En action, le spécimen surprend par son efficacité au regard de son poids. Le V8 de 550 ch fait le job.												

BMW

www.bmw.fr

128ti	265 ch	1 448 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	250 km/h	5"9	25"3	164	49 850 €	4 026 €	★★★★☆	N° 711/726
Une traction, une vraie, et par là même, une « fausse » BMW... A prendre ou à laisser. Ceux qui prennent profiteront d'une GTi certes performante. Agilité et confort de roulage aux abonnés absents.												
M135i xDRIVE	306 ch	1 525 kg *	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	250 km/h *	4"8 *	-	180	56 500 €	9 550 €	★★★★☆	N° 727
Une série de retouches ici et là, et voilà la M135i plus sympa à conduire qu'au précédent épisode. La motricité impressionne, au reste, mais rien n'y fait : où est passé l'ADN maison ?												
M240i xDRIVE	374 ch	1 727 kg	6 en ligne	2 998 cm ³	250 km/h *	4"0	22"5	200	64 250 €	21 966 €	★★★★☆	N° 721/728
Sur la route, le « 6 en ligne » chargé de couple apporte sa large pierre à l'édifice. Las, la M240i marque ses limites sur la piste, la faute, en partie, à un amortissement trop souple.												
M3 COMPETITION	510 ch	1 726 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	250 km/h *	3"7	20"9	224	109 950 €	47 672 €	★★★★☆	N° 714
Motricité insolente et performances d'un autre monde, autorité du train avant à l'inscription en virage : la plus lourde des M3 de l'histoire est aussi la plus efficace. La M3 intégrale réclame 109 750 €.												
M440i xDRIVE	374 ch	1 830 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	250 km/h *	4"3	23"0	186	74 150 €	12 552 €	★★★★☆	N° 708
Logeable, confortable, précise, rassurante : la M440i cumule les qualités. Celles d'une pure GT, parfaite pour se rendre d'un point A à un point B. Pour le lot de sensations fortes, voir la M4...												
M4 COMPETITION	510 ch	1 713 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	290 km/h *	3"7	21"1	224	112 500 €	47 672 €	★★★★★	N° 711/713/717/722
Forte de sa motricité sans faille, la M4 est une formidable machine à sensations sur la route une fois les aides débranchées. Bémol, elle montre ses limites sur circuit. En cause : son poids.												

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
M4 CSL	550 ch	1 628 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	307 km/h *	3"8	20"6	227	178 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 730/732
	PISTARDE NÉE 40 ch en plus et une poignée de kilos en moins par rapport à la M4 : pour la piste, c'est elle. De son grip venu d'ailleurs à ses performances à faire trembler une authentique supersportive, la M4 CSL est faite pour ça. Trembler, seulement, face à la 911 GT3...										↑ Taillée pour le circuit. Motricité exceptionnelle. Moteur.	↓ 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.												
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	54 840 €	1 276 €	★★★★★	N° 732
Cette sportive hors du temps part à la chasse aux kilos en supprimant tout ce qui peut être supprimé. Conduite enivrante à la clé. Le 4 cylindres 2.0 siglé Ford opère sans l'aide d'un turbo.												
SEVEN 485 R **	237 ch	588 kg	4 en ligne	1 999 cm ³	238 km/h *	4"5	23"5	196	68 514 €	18 905 €	★★★★★	N° 619/630/641
Enfin une Seven surpuissante homologuée ! Caterham retravaille un 2 l Ford grimant à 8 500 tr/mn et l'associe à un échappement actif. Jouvissive, caractéristique, la 485 est irrattrapable dans le sinueux.												
SEVEN 485 CSR **	237 ch	580 kg *	4 en ligne	1 999 cm ³	225 km/h *	3"9 *	-	196	71 634 €	18 905 €	★★★★★	N° 694
La CSR se veut la plus civilisée des Caterham. Du coup, elle perd en rigueur alors que le prix grimpe. Ces choses dites, la recette à nulle autre pareille des Seven survitaminées fait toujours mouche.												

Chevrolet www.chevrolet.fr

CORVETTE STINGRAY CABRIOLET	482 ch	1 717 kg	V8	6 162 cm ³	296 km/h *	3"8	21"9	277	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.												
CORVETTE Z06	645 ch	1 679 kg	V8	5 460 cm ³	+ de 300 km/h *	3"1	20"1	NC	env. 200 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 736
	LA GRANDE MÉCHANTE LOUVE La luciférienne bestiole dans la bergerie... Elle a tout de la prochaine terreur des circuits, la Z06, à donner de l'urticaire à la Porsche 911 GT3. Un V8 qui se déguste tout là haut dans les tours et un train avant tombé du ciel, cela donne le ton. Homologation en cours.										↑ V8 5.5 tempétueux. Train avant très réactif. Confort préservé.	↓ Etagement de la transmission inadéquat.

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	46 140 €	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.	↓ Masse.

Performance et Endurance

200 dimensions du 13" au 19"



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

www.platin.fr



PLATIN
★★★ TYRES

 Marque allemande

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Ford www.ford.fr												
FIESTA ST **	200 ch	1 203 kg	3 en ligne turbo	1 497 cm ³	232 km/h *	6"4	26"8	146	28 890 €	1 074 €	★★★★☆	N° 732
C'était l'une des dernières petites GTI abordables. A l'imparfait, car la Fiesta ST est sur le départ. Mille regrets, au vu des bonnes vibrations qu'elle livre sans compter. Limitée sur circuit.												
PUMA ST	200 ch	1 358 kg *	3 en ligne turbo	1 497 cm ³	220 km/h *	6"7 *	-	149	35 950 €	1 386 €	★★★★☆	N° 727
Les 200 ch répondent présents, la boîte de vitesses est étagée selon de sains principes, la direction est centrée serrée, la réactivité du châssis surprend : tout bon pour le petit SUV siglé Ford.												
MUSTANG GT	450 ch	1 743 kg *	V8	4 951 cm ³	250 km/h *	4"6 *	-	256	58 400 €	29 200 €	★★★★☆	N° 678
450 ch pour la Mustang « de base », aujourd'hui équipée de la BVA10 sans autre choix possible. Ce qu'il est permis de regretter... Entre autres atouts, l'échappement actif fait bien respirer le V8.												
MUSTANG MACH 1	460 ch	1 774 kg	V8	5 038 cm ³	260 km/h	5"7	24"0	284	68 400 €	34 200 €	★★★★☆	N° 717/720
Un V8 5.0 sans suralimentation, au garde-à-vous dès les plus bas régimes. On en redemande. Châssis en rapport, simple et équilibré. Insuffisant toutefois pour faire de cette Mustang une pistarde.												
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/ 737
Poids moindre et roues arrière motrices : la STO n'est pas une variante de l'Evo, dont elle garde les 640 ch. Elle est dans son monde, flamboyante mais jamais excessive. Grip exceptionnel.												
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.												
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 Celio. 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).												
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° 724/730/737
Son obésité ne se ressent guère. Et à dire vrai, ce paquebot en mode hybride fait merveille sur la piste, sous certaines conditions. Le V8 explosif, les roues arrière directrices, la recette paie.												
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.												
911 Carrera GTS	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
La meilleure des 911, si l'on met de côté la GT3 ? Nous ne sommes pas loin de le penser. Plus démonstrative que la Carrera S, moins absolue que la Turbo, pour situer le débat. Efficace sur circuit.												
911 Sport Classic	550 ch	1 554 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	315 km/h *	4"1	-	285	286 215 €	50 000 €	★★★★★	N° 734
A la base de cette série limitée, il y a l'une des plus grandes voyageuses du moment. La 911 Turbo pour la nommer. A prendre comme telle, pour une voiture qui ne s'autorise aucune fantaisie.												

Style et Qualité

Jantes homologuées TÜV
du 14" au 21"

[platinwheelsfrance](https://www.instagram.com/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 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'aileon 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 dédale 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 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 COUPÉ TURBO ** 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
---	--------	--------	------------	-----------------------	------------	-------	---	---	-------------	----------	-------	--------

Renault www.renault.fr

MÉGANE R.S. ULTIME 	300 ch	1 426 kg *	4 en ligne, turbo	1 798 cm ³	255 km/h *	5"7 *	-	192	53 450 €	16 149 €	★★★★☆	N° 737	
LA BIEN NOMMÉE Ultime, parce que c'est la dernière Renault badgée R.S. En effet, Alpine prend le relais. La recette est simple, on prend l'ex-Trophy, on la remaquille, et l'on retrouve l'agilité qui fit les grandes heures de cette sportive en mode traction. Elle nous manquera.													
										↑	Typée circuit. Roues arrière directrices. Moteur volontaire.	↓	Confort en berne. Prix discutable.

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 La Ghost Black Badge, ce sont 30 ch supplémentaires par rapport à la Ghost. Autant dire que le V12 haltérophile n'a aucun mal à déplacer cette enclume, sereine dans le sinueux. Fascinante.	600 ch	2 490 kg *	V12 biturbo	6 750 cm ³	250 km/h *	4"7 *	-	-	426 924 €	50 000 €	★★★★☆	N° 733

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 Moins timorée que la GTI mais point trop démonstrative non plus, telle se présente la GTI Clubsport. Un rien avare de sensations, pour la résumer. Moteur à la fois souple et performant.	300 ch	1 472 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h	5"9	24"7	186	52 885 €	12 552 €	★★★★☆	N° 721/737
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 |

SPORT AUTO EXPERIENCE

Une première édition de printemps pour le track day Sport Auto au Mans

■ Le 28 avril se tenait le premier Sport Auto Track Day de la saison 2023. L'occasion pour l'équipe de retrouver ses sympathiques participants, ses fidèles partenaires et bien entendu toute la team du circuit... un immense merci à tous 😊

Le secret de la réussite de ces journées : beaucoup de travail mais surtout une ambiance formidable ! Les inscriptions à la prochaine journée le 28 août sur le Bugatti sont ouvertes : bit.ly/SATDaout2023 Voir la vidéo de l'événement : youtu.be/-SpFjW4onho



© PierreBrunoPhotography

Retrouvez les billetteries de tous les événements de la saison : <https://bit.ly/BilletwebSAE>
Inscrivez-vous à la newsletter Sport Auto Experience via <https://bit.ly/SportAutoExperience>
Professionnels, devenez partenaire de nos prochains événements en contactant Fabrice au 06 69 94 49 16

ALPINA

MANUFACTURE D'EXCLUSIVITÉ



Amplitude Automobiles, votre concessionnaire ALPINA.

Venez découvrir la nouvelle gamme disponible en stock.



Amplitude Automobiles Blois

5, rue de l'Azin
41000 Blois
02 54 50 40 40

Amplitude Automobiles Tours

7 rue Benjamin Franklin
37 170 Chambray-lès-Tours
02 47 27 21 21

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

PARTENAIRES SPORT AUTO EXPERIENCE



MORGAN MOTOR COMPANY



www.marcassus-sport.com

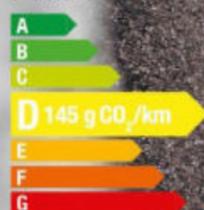
#TheRealSportsCars Vivez vos nouvelles aventures en Morgan



Plus Six



Plus Four



25 ans d'expérience au service de *Votre passion*



Achat - Vente - Courtage - Après-Vente - Pièces Détachées
Rejoignez Marcassus Sport Club pour plus de Services

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



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 : 7 810
Couleur extérieure : Rosso Corsa
269 900 €



Ferrari F8 Tributo

Année : 2020
Km : 7 291
Couleur extérieure : Rosso Scuderia
359 900 €



Ferrari Portofino

Année : 2019
Km : 44 106
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 : 29 483
Couleur extérieure : Rosso Corsa
229 900 €



Ferrari Portofino

Année : 2018
Km : 25 526
Couleur extérieure : Grigio Silverstone
232 900 €



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 : 104 857
Couleur extérieure : Nero Daytona
93 900 €



Ferrari 458 Spider

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



Ferrari Roma

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



Ferrari California T

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



Ferrari 488 Pista

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



Ferrari 458 Spider

Année : 2012
Km : 55 639
Couleur extérieure : Bianco Avus
219 900 €



Ferrari 488 GTB

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

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



ferrariapproved.com

PARTENAIRES SPORT AUTO EXPERIENCE

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



BOX LAVAGE

- MI
- LI
- DI



X Rambouillet

LOUEZ VOTRE BOX OU
CONFIEZ-NOUS VOTRE VÉHICULE

LAVAGE | ESTHÉTIQUE | MÉCANIQUE

ValueMyCar, le centre automobile en libre-service dédié au Lavage, à la Mécanique et à l'entretien Esthétique.

Nos tarifs intègrent l'ensemble des équipements ainsi que les conseils de notre équipe.



À PARTIR DE

14,99 €



BOX MÉCANIQUE



BOX ESTHÉTIQUE

CONTACTEZ-NOUS

www.valuemycar.fr

01 61 39 16 64

3 Rue Hélène Boucher, 78125 Gazeran

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

PARTENAIRES SPORT AUTO EXPERIENCE



MONTRES FRANÇAISES À L'ESPRIT RACING



B.R.M Chronographes manufacture horlogère française - labellisée Entreprise du Patrimoine Vivant - crée depuis 2003 des montres automatiques au design et à la technologie inspirés par les sports mécaniques.

B.R.M Chronographes affiche avec détermination l'unicité de sa griffe française. Au sein de cette manufacture pas comme les autres, les composants des montres automatiques sont usinés dans la masse, à partir de matériaux techniques tels que l'inox, le titane, le carbone, le Fortal HR®, l'Inconel® ou encore le Makrolon®. Pensées par et pour les passionnés de sports mécaniques les montres automatiques B.R.M Chronographes sont personnalisables à souhait grâce à un configurateur en ligne. Boîtier, aiguilles, ressorts, matériaux et couleurs de laques, les options sont nombreuses pour offrir à chacun une montre unique, reflet de sa passion.

B.R.M Chronographes célèbre ses 20 ans

À l'occasion de cet anniversaire la marque a développé une montre automatique trois aiguilles squelette, dotée d'un boîtier transparent en Makrolon®, de ressorts "Shock Absorbers" et d'un tachymètre imprimé sur verre saphir. Cette édition habillée du logo 20 ans sera limitée à 20 exemplaires par coloris, la numérotation gravée et laquée à la main sera visible sur la couronne de ces garde-temps à découvrir sur brm-chronographes.com.



© PIERREBRUNOPHOTOGRAPHY

Sport auto

TRACK-DAY
LE MANS AVRIL 2023



MERCI
à tous nos
partenaires !



- MARCASSUS Sport
- dallara 50
- Ferrari
- OFFICIAL FERRARI DEALER MODENA SPORT
- Amplitude Automobiles
- QUARKUS
- MSdrive Laponie experience
- B.R.M. Chronographes
- DAY CAR
- GPSA 28
- ValueMyCar
- LA COMPAGNIE DE LA HOUSE
- GASOLINE
- PLATIN WHEELS
- SPYK PHOTO
- BMF Automobiles
- CABINET CHANGEUR
- BRIT HOTEL restaurant Le Cottage
- Legendre
- POLE POSITION ASSURANCES
- ASPHALTE

PARTENAIRES SPORT AUTO EXPERIENCE



Pour son retour au Mans, après 73 ans d'absence :
POLE POSITION LMP2 : "3.32.923
 6^{ème} place LMP2 sur 24

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



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

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





MONACO LUXURY



OFFICIAL FERRARI DEALER
SCUDERIA MONTE-CARLO



ROLLS-ROYCE
MOTOR CARS
MONACO



INEOS
GRENADIER



CONTINENTAL GT S



BENTLEY MONACO

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



McLaren 750S



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



SL AMG



SAMGF MONACO

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

www.monacoluxury.com

www.bpmgroup.fr

RÉSEAUX

Pensez à covoiter #SeDéplacerMoinsPolluer



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



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



Bentley Continental GT W12
03/19 – 8.695 km – 215.000 €



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



Aston Martin DB11 Volante V8
07/20 – 7.700 km – 199.000 €



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



Bentley Continental GT W12
07/18 – 33.335 km – 205.000 €



Ferrari Portofino
10/18 – 23.000 km – 215.000 €



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



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



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



Ferrari SF90 Stradale
12/20 – 11.360 km – 499.000 €



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



BMW M2 CS
09/21 – 20.000 km – 89.500 €



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



Ferrari 488 GTB
01/18 – 29.800 km – 229.000 €



Morgan Plus Four
10/20 – 5.500 km – 87.000 €



BMW Z8 Roadster
05/01 – 82.000 km – 199.000 €



Porsche Cayenne Turbo GT
04/22 – 6.050 km – 225.000 €



Ferrari 812 GTS
08/20 – 3.000 km – 545.000 €



Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM



McLaren Artura
11/22 - 3.500 km - 259.900 €



Mercedes-Benz SL 63 AMG
10/22 - 3.250 km - 195.000 €



Mercedes-Benz E63 AMG S Final Edition
03/23 - 4.200 km - 148.500 €



Rolls-Royce Ghost Black Badge
12/22 - 1.560 km - 425.000 €



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



Mercedes-Benz AMG GT Roadster
05/18 - 15.000 km - 132.000 €



Mercedes-Benz GLE 63 AMG Coupé S
07/22 - 16.500 km - 155.000 €



Rolls-Royce Dawn
04/18 - 27.800 km - 359.000 €



McLaren 570S Spider
12/21 - 5.200 km - 570.000 €



Mercedes-Benz EQS 580 AMG Line
04/22 - 2.600 km - 131.000 €



Mercedes-Benz C63 Cabriolet AMG
02/20 - 28.500 km - 92.000 €



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



Porsche 991 Turbo S
03/17 - 36.000 km - 169.000 €



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



Mercedes-Benz GLS 600 Maybach
03/23 - 4.000 km - 219.000 €



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



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



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



Mercedes-Benz G63 AMG
03/21 - 43.500 km - 194.000 €



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



Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX



TOP DÉPART !

Elle est élégante, sportive et démontrera ses performances sur circuit... Voici la Huracán Super Trofeo EVO2 qui évoluera dans les différentes manches du championnat Lamborghini Super Trofeo. Lamborghini Cannes, Lyon et Mulhouse sont fiers d'être engagés aux côtés de Stéphane Tribaudini, pilote professionnel de cette superbe voiture de course.



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

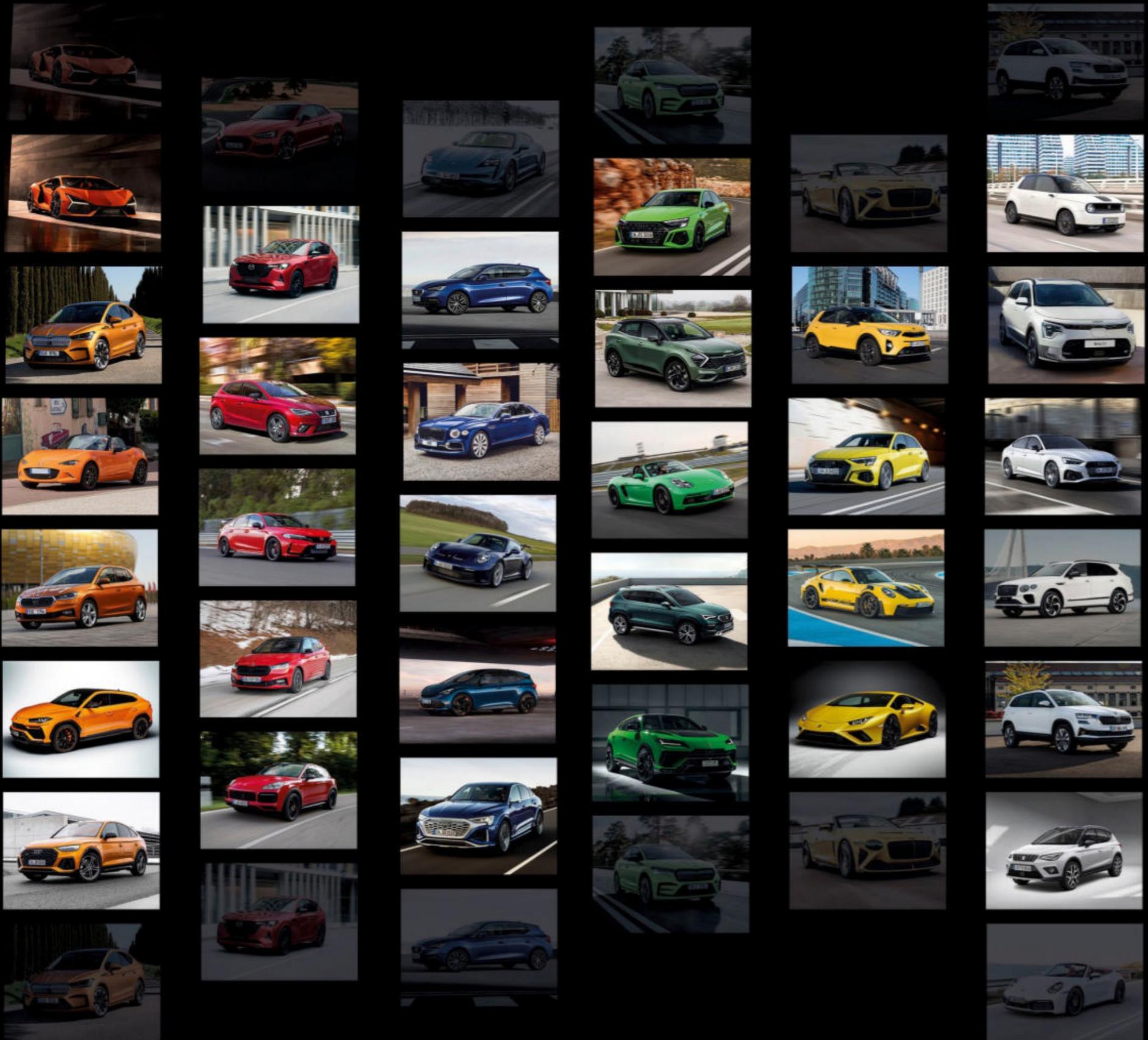
2 Chemin des Cuers
69570 Dardilly
Tel : +33 4 72 29 12 21
Mobile : +33 6 43 55 85 39
lionel.laffont@passionautomobiles.fr
lamborghini-lyon.com

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

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



27 CONCESSIONS
11 MARQUES
8 VILLES

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

PASSION
AUTOMOBILES

ACCES • PREMIUM • SPORT • PRESTIGE



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.



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 Teseo . **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 Teseo **109.900 €**



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



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

CLG Motors Riviera Fréjus / 83 Var



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



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 €**



MASERATI APPROVED



Q7 60 TFSI e Competition 456 ch quattro tiptronic 8
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 €**



Q8 S line 50 TDI quattro 286 ch tiptronic
01/19, 79 300 km, Alcantara/cuir noir/gris, Pk Sport S line, Pk esthétique Noir, HD Matrix LED, sgs AV. chauff., B&O 3D, attelage, 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 €**



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, **59 900 €**



A6 Avant allroad 50 TDI 286 ch tiptronic
12/19, 93 400 km, cuir Valcona allroad noir/gris, Pk Assist. Ville, tête-haute, HD Matrix LED, sgs AV. chauff., B&O 3D, MMI Navi +, TO coul. pano., **64 900 €**



Audi Occasion :plus
Quand on veut une Audi, on va chez Audi.

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



Lemauiel Exclusive

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

www.lemauiel.com



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 €



991 Carrera GTS Cabriolet
03/17, 45 500 km, Bleu Saphir, Tout Cuir & Alcan. Noir, Pk GTS Argent, 145 900 €



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



991 Carrera S Cabriolet
10/15, 57 500 km, Argent GT, Tout Cuir Brun Selle, 124 900 €



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



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



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

Macan Turbo Pack Performance
02/17, 64 900 km, Argent Rhodium, Tout Cuir Noir, 79 900 €

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

Macan GTS
10/17, 75 890 km, Blanc Carrara, Cuir GTS & Alcantara Noir, 68 900 €

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

Cayenne E-Hybrid Coupé
50/21, 49 800 km, Rouge Carmin, Tout Cuir Noir, 104 900 €

Panamera GTS
07/19, 42 900 km, Noir, Tout Cuir Noir, 112 900 €

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



LAMBORGHINI MONACO

Concessionnaire officiel

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



SELEZIONE
CERTIFIED PRE-OWNED



Lamborghini Huracán STO V10

420 000€ - 2022 - 500 km



Lamborghini Huracán STO V10

425 000€ - 2021 - 6 500 km



Lamborghini Huracán EVO Spyder V10

350 000€ - 2021 - 5 035 km



Lamborghini Aventador SVJ Roadster V12

780 000€ - 2021 - 6 800 km



Lamborghini Huracán Performante V10

305 000€ - 2018 - 16 730 km



Lamborghini Urus V8

319 000€ - 2021 - 12 600 km

www.dealermonaco.lamborghini.fr

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

SVAutomobiles
DISTRIBUTEUR OFFICIEL



CATERHAM
OFFICIAL DEALER



X-BOW OFFICIAL DISTRIBUTOR FRANCE



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



DEALER OF THE YEAR
Depuis 2016

www.caterham-sv.com
02 37 47 83 33
svautomobile@wanadoo.fr

© droits réservés - www.femsa.com 03-21



FOR THE DRIVERS



A

B

C

D

E

F

G

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 €



Audi R8 V10 Plus
2016, 22.900 km, blanc, cuir noir, full carbone Ext et Int, française, 134.900 €



BMW M3 Competition X-drive
01/23, 939 km, gris, cuir noir 129.900 €



Lotus Emira V6 First Edition BVA
Neuve, Dark verdant, cuir Tan, black Pack 103.000 €



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

NOUVELLE LOTUS ELETRE

A commander dès aujourd'hui chez Lotus Lille

FOR THE DRIVERS



INEOS GRENADIER

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



CATERHAM 170 R

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

CATERHAM



VERBAERE
PASSION & SERVICES

VERBAERE LOMME

D.VERBAERE AUTOMOBILES

5, rue Lavoisier

03 20 90 52 52

www.verbaereauto.com

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



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.

512 TR

01/92, 30.800 km, jaune, cuir noir

249.900 €

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

225.000 €

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 €

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



Monaco Motors (Groupe Cavallari)

6 - 11 rue Princesse Florestine

98 000 Monaco

tél : 0033 6 80 86 50 49

www.ferrarimonaco.com

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



Distributeur
officiel à Paris

Beaumont

Automobile Paris

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



Distributeur
officiel à Paris



Nouvelle Morgan Plus Four 2023 - Disponible en version boîte manuelle ou automatique - A partir de 94 104 €

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





Distributeur Officiel
Exclusif **Aspark**



Absolut
CARS CONSULTING FRANCE

Absolut
CARS CONSULTING MONACO

Notre sélection de sportives rares



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 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



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



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



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



TROUVEZ VOTRE BMW D'OCCASION.



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



BMW 745e
28/10/2019
45 533km
70 885€



MASERATI Quattroporte
08/03/2022
5 919km
159 900€



PORSCHE 928 S4 GT
28/11/1990
206 541km
38 988€



PORSCHE Panamera
24/09/2021
18 666km
139 480€



PORSCHE Cayenne Coupé
13/12/2019
51 257km
96 988€

BMW CHARRIER

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



BMW ALPINA D3 S TOURING

UN CHEF-D'ŒUVRE AUTOMOBILE *depuis 1964*

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

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



BMW Valence Montélimar

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



LAMBORGHINI BORDEAUX



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



LAMBORGHINI BORDEAUX

Concessionnaire Officiel

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

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX

Suivez-nous !



@moteuretsens

Moteur & SENS®

NOTRE
SHOWROOM
À 30 MIN
DE PARIS



WWW.MOTEURETSENS.COM



McLaren Elva 72 of 149
06/23 – 20 km – 1 995 000 €
Ultrafabric Carmine/Caviar, Lift,
intérieur full carbone, caméra recul.



Aston Martin V12 Speedster
06/23 – 20 km – 1 185 000 €
Cuir / Alcan. noir, Pk Maverick, JA 21,
Pk Satin Silver, sgs allégés carbone



Ferrari 599 SA Aperta
06/11 – 7 800 km – 1 790 000 €
Cuir marron, sièges racing carbone, inserts
alu, soft-top tissu noir



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



Aston Martin V12 New Vantage Roadster
05/23 – 50 km – 560 000 €
Cuir / Alcan. Onyx Black, Pk carbone
int./ext., Aerokit, sgs allégés carbone



Ford GT 2005
01/05 – 14 200 km – 399 000 €
Cuir noir, immat. Fr, état remarquable,
embrayage et amortisseurs récents



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



Porsche 991 Speedster
10/19 – 1 660 km – 369 900 €
Full cuir noir, Pk Sport Chrono, Bose, Pk
Luminosité, caméra recul, Lift

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



Porsche 991.1 GT3 RS 4.0
03/16 - 8 900 km - 249 900 €
Sport Chrono, 90L, film PPF complet



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



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



Maserati GranTurismo Sport 4.7
10/10 - 19 090 km - 79 900 €
JA 20', Pack carbone int./ext., Bose



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



Mercedes C63 AMG
11/16 - 63 900 km - 64 900 €
JA AMG, échap. Sport, int. carbone



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



Mercedes GLE Coupé 63 S AMG
03/16 - 53 900 km - 79 900 €
JA 22' AMG, TO pano., Harman K.



Mercedes GLC 63 AMG S 4Matic V8
10/18 - 59 900 km - 78 900 €
JA AMG 20', Pack Chrome ext., Pack Confort



Maserati Levante Trofeo V8 Bi-Turbo
09/21 - 32 900 km - 129 900 €
JA 22' Orione, PK Nerissimo, TO pano.



Maserati Levante Trofeo V8 Bi-Turbo
12/20 - 32 900 km - 126 900 €
JA 22' Orione, Pack Nerissimo, TO pano.



Maserati Levante SQ4 GranSport 430 ch
04/19 - 43 900 km - 76 900 €
JA 21', Pack Premium, TO pano., cam. 360°

SPÉCIALISTES

L'ART DE L'AUTOMOBILE



Ferrari SF90 Stradale - 549 000 €, 09/21, 790 km, 1^{ère} m. Pozzi, Lift, sgs Racing Daytona Iroko, int. carbone



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



Ferrari 812 Superfast *Alu Opaco* - 394 900 €, 10/18, 17 000 km, full carbone int/ext., cuir Daytona, Lift, JBL



Ferrari Roma *Blu Scozia* - 279 900 €, 03/21, 6 500 km, 1^{ère} m. Pozzi, full carbone int/ext., 82k€ d'opt°, XPEL



Mercedes SL 63 AMG Roadster - 249 900 €, 06/22, 1 150 km, 1^{ère} main Fr., Pk carbone, Lift, Burmester, Distronic



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



Aston Martin V8 Vantage AMR BVM n°1/200 - 149 900 €, 10/17, 13 000 km, 1^{ère} m., Fr., Pack Carbone, full XPEL



Aston Martin DBS 2+2 Touchtronic - 144 900 €, 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.



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 - 124 900 €, 01/11, 52 500 km, Sport Chrono +, TO coul., peinture d'origine



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

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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



Piston Addict

Le site de vente aux enchères spécialisé dans les véhicules premium

www.PistonAddict.com/fr/

Professionnel ou particulier : tirez le maximum de votre véhicule d'exception en le mettant en vente aux enchères sécurisées sur PistonAddict.com

Frais de mise en vente offerts sur le Pack Classique avec le code promo **SPORTAUTO**
Vous fixez votre prix de réserve, on trouve votre acheteur.



McLaren 750 S



Porsche 911 GT2



Nissan GT-R Nismo

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



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



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



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



Land Rover Range Rover Sport P510E First Edition - 12/22, 3.000 km, Black Pack, S. Chauff / Vent, Toit Pano.



Land Rover Range Rover Sport SVR 575 CH
10/21, 25.000 km, capot Carbone, JA 22, Toit Pano, Meridian 1700W.



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



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



Alpine A110 252 Légende
10/21, 7.800 km, bleu Alpine, Echapp Sport, S. Chauff, JA 18 Serac.

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



Achat | Vente | Dépôt | Reprise | Transport

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

95, rue des Bruyères - 1274 Howald, Luxembourg



Ferrari California 3.9 V8 T
12/15, 560 ch, 17 500 km, cuir noir, 1^{ère} main
145 000 €



Bentley Continental GTC 6.0 W12 Mulliner
05/09, 559 ch, 58 800 km, cuir noir
75 000 €



Mercedes-Benz C 400 Cabriolet 4Matic
06/17, 333 ch, 19 500 km, cuir noir
49 900 €



Mercedes-Benz AMG GT Roadster 4.0 Speedshift
06/17, 476 ch, 34 900 km, cuir noir
109 900 €



Mercedes-Benz SL 500 Roadster Designo
10/09, 387 ch, 65 400 km, cuir
45 000 €



Audi R8 GT SPYDER 5.2 FSI quattro
11/12, 560 ch, 57 800 km, Alcant. noir
115 000 €

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 lundi 10 juillet**



Ferrari Roma
10/21, 10.356 km, blue Roma, cuir charcoal, carbone, volant Led, Susp. magnétique • **259.900 €**

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



Ferrari 488 Spider
10/18, 21.000 km, nero Daytona, cuir cuoio, sièges full Elec., carbone, Lift • **264.900 €**

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 GTC4 Lusso
04/17, 16.300 km, nero Daytona cuir nero, display passage, system hifi, Apple CarPlay • **255.900 €**

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

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



Ferrari 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


Transport Walter
SECURITÉ | RAPIDITÉ



Votre Partenaire de Confiance pour Tous Type de Transport

- La société **Walter & Fils** à Bischheim en Alsace est spécialisée dans le transport de véhicules sur remorque par camion, voitures de luxe, de collection, de prestige etc., sur le territoire français mais à l'international également.
- Vous pouvez compter sur une équipe qualifiée, composée de chauffeurs sérieux qui ont de nombreuses années d'expérience dans le transport de voitures d'exception en France et Europe.
- **Walter & Fils** vous assure des transports en toute sécurité et surtout dans les délais indiqués !

- Pour réaliser des transports efficaces, sécurisés et dans les délais impartis, nous mettons tout en œuvre pour vous proposer des services adaptés à vos besoins.
- Vous pouvez compter sur notre équipe professionnelle, rigoureuse et qui met tout en œuvre pour vous apporter le professionnalisme et la minutie que vous méritez.



5 avenue de l'énergie
67800 Bischheim
☎ **03 88 83 41 15**
☎ **06 63 05 21 16**
☎ **06 62 68 78 15**
contact@transport-walter.com

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

ACCESSOIRES & SERVICES

ASSURANCE AUTO

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



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 • **149.900 €**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**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**Fiat 500 Abarth 595 Tributo Ferrari**12/10, 67.210 km, Rosso, cuir noir, full options • **30.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr**Renault Clio V6**05/02, 29.790 km, gris clair métal, cuir / alcantara noir • **69.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr*Papa Maman Papi...***MOI****MOI, JE RÉVOLUTIONNE****J'ai pas attendu
MAI 68...****VULCANET.SHOP****ACCESSOIRES & SERVICES**

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Fiorano Racing



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

ENTRETIEN - RÉPARATION - VENTE
FERRARI & MASERATI



TOUTE NOTRE ACTUALITÉ SUR
WWW.FIORANORACING.FR

RETROUVEZ NOUS SUR NOTRE
PAGE FACEBOOK



DOMINIQUE ROMÉO

VOUS ACCUEILLE DANS SON ATELIER À 25 MN DE PARIS

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



Porsche 991 Carrera S Cabriolet PH 2 PDK 3.0 L 420 cv
2017, 61.000 km, blanc pure white, cuir noir, PSE,
Chrono Sport +, SEC Sport, volant sport GT + palettes,
PASM... • **117.900 €**

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



**Porsche 997 Carrera Cabriolet PH 2 BVM6
3.6 L 345 cv**
04/09, 92.000 km, blanc Carrara, cuir noir • **64.900 €**

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



Porsche 997 Carrera S PH 2 PDK 3.8 L 385 cv
2010, 98.000 km, noir, cuir noir, PASM, Tempomat,
Volant SD + palettes • **72.900 €**

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



Porsche 991 Carrera 4S PDK 3.8 L 400 cv
2014, 54.000 km, bleu saphir, cuir beige Louxor / noir,
PSE, Chrono, carbone • **99.900 €**

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



**Porsche 996 Carrera Cabriolet PH 2 Tiptronic
3.6 L 320 cv**
2002, 136.000 km, orange Pearl, cuir + capote bleu nuit,
PSE, Hard Top • **41.800 €**

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



Porsche Macan S 3.0 L V6 PDK 354 cv
06/19, 45.000 km, noir, cuir noir, TOE Pano, Echapp.
Sport, PSE, caméra • **73.900 €**

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



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



Bentley Nouvelle Flying Spur Hybrid 544 ch BVA
06/2022, 4 300 km, Onyx, cuir Beluga, Garantie Certified
by Bentley 24 mois • **269 900 € 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 construc-
teur, fortement équipé, Française • **289 900 € TTC**

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



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



Mercedes C400 4 Matic Avantgarde
04/15, 103.577 km, gris Ténorite, cuir noir, affichage
tête haute, T.O, air matic, ILS, caméra • **31.900 €**

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



Dodge RAM TRX Launch Edition 712 cv 1/702 Ex
03/21, 5.117 km, gris Anvil, cuir et alcantara noir/rouge,
T.O, caméra, cache benne, full options • **198.000 €**

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



THE AUTOMOLOGIST[©]

MANUFACTURE D'ART AUTOMOBILE



Une collection de cadres-vitrines sublimant les grandes icônes de l'automobile.

60 modèles à découvrir sur
THEAUTOMOLOGIST.COM



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

Maserati Ghibli S 3.0 V6 410 ch Q4, gris métal, cuir noir.....2016	Porsche 997 Carrera 4S, bleu foncé, cuir noir... ..2007
Maserati Ghibli GranSport 430 ch, bleu métal foncé, cuir noir.....2018	Porsche 992 cab. C4S 3.0 450 ch PDK, bleu, 11 000 km 2021
Ferrari California, noire.....2010	Porsche 993 C4S, bleu océan, cuir noir, 1 ^{ère} main..... 1998
Ferrari 360 Modena Spider, grise, cuir noir 2001	Aston Martin DB9 Coupé 5.9 V12 477 ch Touchtronic, 65.000 km...12/08
Ferrari 360 Modena F1, bleu gris, cuir, échap. inox, 30.500 km... 2001	Lotus Esprit Turbo Essex N°2, bleu, cuir rouge..... 1982
Jaguar Portfolio XE, gris, cuir noir, TO, toutes options.....11/15	McLaren 720 S Luxury, échap. Sport, rouge métal Amarante...08/18



Ford F150 Supercrew Ltd Hybrid 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 - cclgmotors.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 - cclgmotors.com



Audi S4 Avant Diesel BVA 347 cv
 11/19, 95.000 km, gris clair, sièges avant Sport, Matrix Led, Bang et Olufsen 3D, toit ouvrant panoramique, rétroviseur carbone, Française • **54.900 €**

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 • **45.900 €**

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




Bright Car Cover

Protège | Répare | Rénove | Recolore



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

brightcarcover.com

BRIGHT CAR COVER Parc d'activités de Fontvieille Lot D123 13190 ALLAUCH
+33 (0)6 27 34 33 46 | contact@brightcarcover.com



carrosserieherve.com

CARROSSERIE HERVE Parc d'activités de Fontvieille Lot D6 13190 ALLAUCH
+33 (0)4 91 05 87 60 | contact@carrosserieherve.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



Lamborghini Huracán EVO Spyder
2020, 34.900 km, sièges cuir chauffants, X-PEL complet, Lift, caméra de recul. • **320.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Audi RSQ3
2021, 13.000 km, gris Nardo, pack black, sièges électriques, échapp. sport, toit ouvrant, Apple Car Play • **97.500 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Lamborghini Aventador LP700
2012, 13 000 Km, noir métallisé, cuir noir / alcantara blanc, sièges chauffants, caméra, Lift • **295.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Bentley Bentayga W12
07/18, 51.200 km, gris, cuir beige, toit Pano., caméra, régulateur, SECV et massants • **145.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Land Rover Defender Eden Park TD4 Cabriolet
07/12, 239 800 km, 122 ch, BVM, 2 places, diesel, noir, full cuir noir, baquets Recaro, PRODUIT EXCLUSIF, garantie 3 mois, nous contacter pour plus d'infos • **Prix sur demande**
Centre Audi Lemauviel Exclusive (14)
David Schwartz - 06 78 74 33 95



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



Lamborghini Huracán 610-4
06/16, 12 000 km, orange, full options, révision Lamborghini 2023 • **228 000 €**
06 15 45 55 47
patrice.mathon2@gmail.com



Jaguar Type E 3.8 I
1964, 75 300 km, 15 000 € de factures en 2023, visible sur Aix-en-Provence • **148 000 €**
06 21 39 51 74

PAINT SHIELD France

FILM DE PROTECTION POUR VEHICULES DE PRESTIGE...*

- Protection disponible, de la couverture standard à la totalité.
- Découpe des kits en commande numérique.
- Installation réalisée par un professionnel.
- Déplacement sur toute la France.
- 4 ans de garantie.

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

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

ADRESSE:
75 Zone artisanale de Montvoisin, 91400 Gometz la Ville. FRANCE

info@paintshieldfrance.fr



le nouveau nom de

Rétro
ASSURANCES

Quatre
ASSURANCES

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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 Trans-européen S.A.S. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée - 120 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846. N°ORIAS : n°07000782 (www.orias.fr) - Création : Godeligne.fr.

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.**

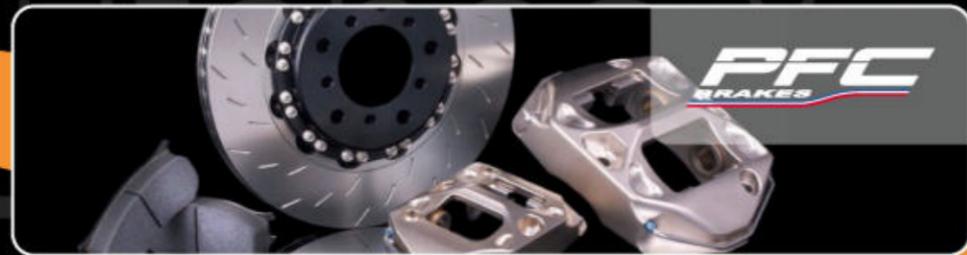
carrosserieherve.com

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

**YOUR
TRACK PARTNER**



MOSA FREIN

Clutches & Brakes



LIVRAISON EXPRESS EN EUROPE
EXPRESS DELIVERY IN EUROPE

EXPRESS LIEFERUNG IN EUROPA
EXPRESS LEVERING IN EUROPA



LE MEILLEUR CONSEIL
THE BEST ADVICE
DIE BESTE BERATUNG
HET BESTE ADVIES



GRAND STOCK PERMANENT
LARGE PERMANENT STOCK
GROSSE STÄNDIGER VORRAT
GROTE PERMANENTE VOORRAAD



LE MEILLEUR PRIX
THE BEST PRICES
DIE BESTEN PREISE
DE BESTE PRIJZEN

WEB SHOP

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

www.mosa-frein.be

IMPORTATEUR OFFICIEL



ACCESSOIRES & SERVICES



SUMER

VAULT

**UNE EXPÉRIENCE INCROYABLE
QUI NE DURE PAS QUE 24 HEURES**

**UN CENTRE DE REMISAGE INTÉGRALEMENT PRIVATISÉ
À 5 MIN DE LA TOUR EIFFEL**

ACCESSIBLE 24/7 | SÉCURITÉ MAXIMALE | 190 PLACES LARGES

 ALLÉES ET RAMPES LARGES SANS CHASSE ROUES

 SCAN 360°

 PRISE ÉLECTRIQUE POUR MAINTIEN DE CHARGE

 FILM DE PROTECTION - PPF

 SPA AUTOMOBILE ET CENTRE D'UPGRADE

 ACHAT/VENTE/RECHERCHE DE VÉHICULE

UN LIEU DÉDIÉ À L'AUTOMOBILE DE PRESTIGE

PARTICIPEZ À NOS ÉVÉNEMENTS EXCLUSIFS ET NOS JOURNÉES CIRCUITS : SUMERDAYS



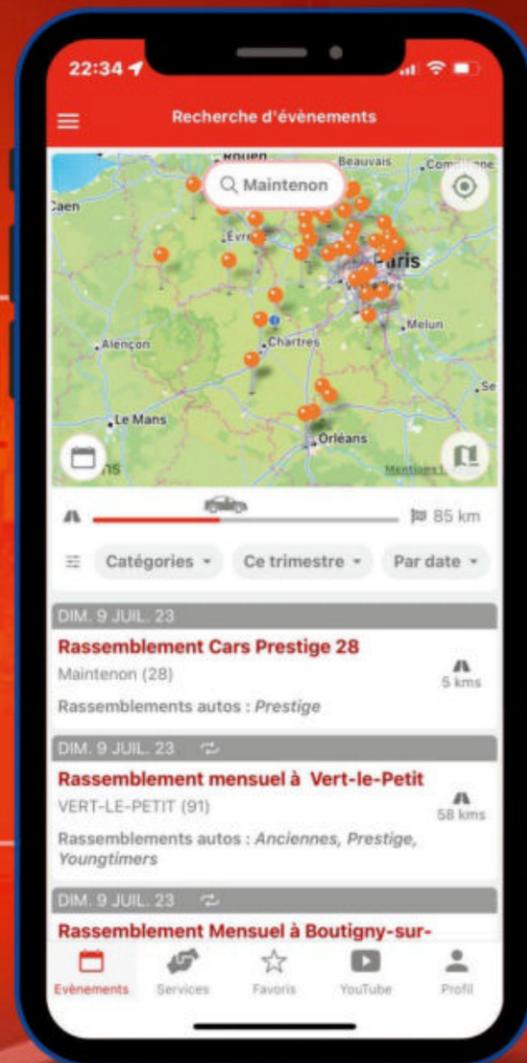
RETROUVEZ-NOUS SUR WWW.SUMERVAULT.FR

CONTACT@SUMERVAULT.FR | 06 81 02 96 91



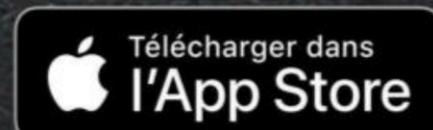
MotorsMeet

DÉCLAREZ / TROUVEZ TOUS LES RASSEMBLEMENTS
AUTO / MOTO À PROXIMITÉ DE CHEZ VOUS



TÉLÉCHARGEZ DÈS
MAINTENANT !

Référencement des chaines
 Youtube Auto/Moto



plus d'informations : www.motorsmeet.fr

ACCESSOIRES & SERVICES

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 !



« In Aligot We Trust »

Ce rallye nous conduit (logiquement) en **Lozère**, région méconnue mais... simplement magnifique de par ses paysages et ses routes taillées dans le granit. Bête du Gévaudan, **Gorges du Tarn**, de l'**Enfer** sont au programme. La gastronomie ne sera pas en reste puisque notre QG sera chez le chef doublement étoilé : **Cyril Attrazic**.
Du 19 mai au 1^{er} juin 2024

« Track Day Circuito de Navarra »

Toujours un challenge et un plaisir d'appréhender un nouveau circuit. Notre partenaire **Julien Gedet** nous propose une journée en Espagne sur le circuit de Navarra. Vous sachant épicurien et Navarra se situant dans la région du **Rioja**, nous vous proposons un road trip « **Franck Gehry** » pour vous y rendre. Nous combinons ainsi journée de **pilotage sur ce circuit, culture, gastronomie et hôtels** de charme. **27 octobre 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.



SPORT

140

COULISSES F1

Les grands prix
de Monaco, d'Espagne
et du Canada

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

DPPI



154

24 Heures du Mans

Le début d'une nouvelle ère

Grand retour de Ferrari, sur la piste sarthoise et sur le podium après 50 ans d'absence, alors que la course fêtait son centenaire. Du suspense et du symbole, c'est tout ce que l'on attendait de cette édition 2023. C'était moins la fête à l'arrivée chez Peugeot, Porsche et surtout Toyota, pour des raisons différentes.



Laurent Villaron

130

STUDIO

Skoda 1101 Sport (1950)



DPPI

136

REPORTAGE F1

La méthode Lawrence Stroll



DPPI

150

ENQUÊTE F1

Quand le cinéma s'en mêle...

STUDIO Skoda 1101 Sport (1950)

AUTOMOBILE CLUB DE L'EST

Célébrant le centenaire des 24 Heures du Mans, l'édition 2023 du Mans Classic (29 juin - 2 juillet) est une superbe occasion de voir en action des autos iconiques ayant écrit la légende de l'épreuve mancelle... ainsi que quelques autres, plus insolites, comme cette Skoda ayant disputé les 24 Heures du Mans en 1950.

Par Alain Pernot
Photos Laurent Villaron



A

lors que les plaies de la Seconde Guerre mondiale se referment peu à peu, les moteurs recommencent à vrombir. En France, le sport automobile retrouve droit de cité dès le 9 septembre 1945. Mais, dans la plupart des autres pays, il faut se montrer plus patient. En Tchécoslovaquie, c'est le Grand Prix de Brno qui marque la véritable renaissance du sport automobile, le 25 septembre 1949. Deux courses sont

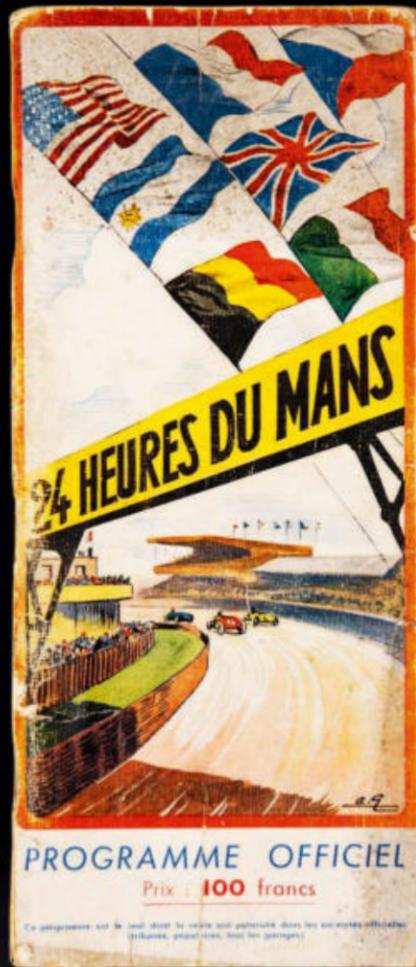
proposées lors de ce week-end : une épreuve de monoplaces et une autre consacrée aux voitures de sport. Si le grand prix regroupe des concurrents européens au volant de leurs Ferrari, Talbot-Lago, Maserati ou encore Simca-Gordini (Peter Whitehead l'emporte devant Philippe Etancelin et Franco Cortese), la course de voitures de sport fait la part belle aux adversaires locaux.

Quand Skoda se met aux circuits

Pas question pour les constructeurs nationaux de manquer un tel événement. Aero Minor, Skoda, Tatra et Jawa s'engagent. Pour Skoda, la course automobile est une notion familière. Un roadster Popular Sport avait en effet déjà terminé deuxième de sa classe de cylindrée au Rallye Monte-Carlo 1936. Et depuis la fin de la guerre, le nouveau modèle 1101/1102 Tudor (référence à l'expression anglaise « two doors », « deux portes ») a été engagé dans certaines épreuves permettant de mettre en valeur son endurance. Aussi bien en Rallye (Rajd Polski et Montevideo-Melo-Montevideo en Uruguay) qu'en circuit. Trois Tudor se distinguent aux 24 Heures de Spa 1948. Les trois voitures tchécoslovaques roulent de concert et réalisent leurs arrêts de manière synchronisée. Une prestation qui est ponctuée par un triplé dans la catégorie T1.1. A l'approche du Grand Prix de Brno, Skoda choisit de ne plus se contenter d'une voiture strictement de série.

Décision est prise de produire une vraie déclinaison compétition de la Tudor. C'est alors que Josef Velebný entre en scène. Son petit-fils Michal Velebný, actuel responsable du département Restauration du musée Skoda, nous explique son intervention : « Mon grand-père était entré chez Skoda en 1925. A l'époque, c'était encore la société Laurin & Klement. Il a été nommé responsable du design des carrosseries des modèles de série. La décision de participer à l'épreuve Sport du Grand Prix de Tchécoslovaquie, organisée fin septembre, est tombée début août. Entre les premiers dessins réalisés par mon grand-père et la construction finale de la voiture, il s'est passé cinq à six semaines ! Ils ont travaillé jour et nuit. J'ai encore tous les plans... » Pour cette version, Skoda ne fait pas dans la simplicité : « Il s'agit d'une voiture découverte, dont la carrosserie est fabriquée en aluminium alors

que la Tudor de série était bien sûr faite d'acier. Elle est donc ultralégère : environ 590 kg alors que la voiture de série en pesait 940 ! » Deux modèles de cette 1101 Sport, peints en bleu, sont engagés pour Václav Bobek et Jaroslav Netušil alors qu'une Tudor de série est alignée en prime pour Miroslav Fousek. Les deux barquettes se présentent dans des configurations techniques différentes : la n° 44 dispose d'un moteur de 1 221 cm³ compressé qui l'autorise à courir dans la classe 1 500 cm³ alors que la n° 62 se contente d'un moteur de 1 089 cm³ lui permettant d'évoluer dans la classe 1 100 cm³. Alors que la course est gagnée par la Simca-Gordini T15 S de Zdenek Treybal, la Skoda se comporte très bien. Celle de Václav Bobek termine deuxième de la classe Sport 1500 et cinquième du classement général, alors que sa petite sœur – classée douzième au général – remporte sa classe avec 25" d'avance sur une Fiat. Première course, première victoire ! Cette première participation en course, à domicile, encourage la marque tchèque à relever un nouveau défi, bien plus ambitieux : ni plus ni moins que les 24 Heures du Mans ! « Aero Minor, une autre marque tchécoslovaque à l'époque, avait participé aux 24 Heures du Mans 1949, les premières après- » ●●●



Entre la portière et la roue arrière, on devine le bricolage ayant permis d'allonger l'empattement de 20 cm.



"ENTRE LES PREMIERS DESSINS ET LA CONSTRUCTION FINALE DE LA VOITURE, IL S'EST PASSÉ CINQ À SIX SEMAINES. ILS ONT TRAVAILLÉ JOUR ET NUIT!"

Michal Velebný, petit-fils du créateur



A partir de la tranquille berline Tudor, Josef Velebný a décliné un roadster permettant aux pilotes tchèques de rouler presque "cheveux au vent".

STUDIO Skoda 1101 Sport (1950)

guerre, et avait même remporté la classe 750 cm³, rappelle Michal Velebný. Cela a donné des idées à Skoda. » Si Aero Minor évolue dans la plus petite des classes, Skoda vise une victoire dans la classe 750-1 100 cm³, comme à Brno quelques mois plus tôt. C'est donc la version 1 089 cm³ qui est alignée avec un taux de compression légèrement augmenté. Alimenté par un carburateur Solex, ce moteur développe 50 ch, soit 18 de plus que celui de série, ce qui permet à cette biplace d'atteindre les 170 km/h avec une consommation de 12 litres aux 100 km. Pour ce qui est du châssis, Josef Velebný intervient à nouveau :

« Par rapport à la Tudor de série dont elle dérive, la première version de la 1101 Sport disposait d'un empattement raccourci de 40 cm, mais elle s'est avérée un peu instable en piste. Mon grand-père a donc décidé d'allonger l'empattement de 20 cm en vue des 24 Heures du Mans, où il est nécessaire d'avoir une bonne stabilité à haute vitesse. La poutre centrale et la carrosserie ont donc été allongées. »

Les plus observateurs ne manqueront d'ailleurs pas de constater que la carrosserie fait effectivement apparaître une bande d'aluminium verticale en amont des roues arrière !

Pour s'adapter à l'exercice nocturne manœuvre, la 1101 Sport est équipée de deux phares supplémentaires de part et d'autre de la calandre et d'un réservoir de carburant dont la capacité est portée à 75 litres, permettant de rouler quatre heures sans ravitailler. Le règlement imposant une symétrie gauche/droite, un deuxième saute-vent est installé à droite à destination d'un passager très virtuel. Là encore, comme demandé par le règlement, la voiture troque sa robe bleue pour une nouvelle livrée reprenant les couleurs nationales : fond

blanc, bande transversale bleue et soubassement rouge. Le drapeau tchécoslovaque apparaît d'ailleurs parmi les sept fanions présents sur la couverture du programme officiel des 24 Heures du Mans.

Direction Le Mans !

Un commando de quatre personnes prend la direction du Mans, à 1 300 km de là : l'ingénieur Jaroslav Horák, alors leader informel d'un département compétition très embryonnaire, les deux pilotes et le mécanicien Miroslav Fousek. La 1101 Sport est installée sur un camion plateau dont la bâche annonce fièrement la mission : « Equipe Skoda 24 Heures du Mans. » Une fois sur place, le commando passe les vérifications techniques tenues exceptionnellement au manège Cavaignac, toujours en centre-ville. Le règlement stipulant que les équipages ne peuvent utiliser pour leur assistance que les outils et les pièces de rechange présents à bord, la voiture frappée du n° 44 embarque des équipements qui font passer son poids de 590 à 700 kg. Après les contrôles de tous les participants, il s'avère que la Skoda devra affronter une concurrence assez relevée avec pas moins de dix adversaires comprenant des barquettes Simca-Gordini, des Renault 4CV et une Simca 8.

Assez logiquement, la voiture est confiée au duo de pilotes ayant déjà fait ses preuves à Brno quelques mois plus tôt : Václav Bobek et Jaroslav Netušil, Miroslav Fousek se tenant prêt à prendre le volant en cas de défaillance d'un des titulaires.

Dans le rapport rédigé après course, Jaroslav Horak reconnaît avoir été impressionné par l'organisation de l'épreuve française : ●●●

“LA CARROSSERIE EST RÉALISÉE EN ALUMINIUM. ELLE EST DONC ULTRALÉGÈRE : ENVIRON 590 KG, ALORS QUE LA VOITURE DE SÉRIE EN PESAIT 940 !”

Michal Velebný



STUDIO Skoda 1101 Sport (1950)

« L'organisation de ce grand événement a été exemplaire : dans chaque stand, il y avait trois commissaires qui enregistraient chaque mouvement, chaque arrêt, chaque réparation, tout ce qui arrivait à la voiture. En plus, il y avait un scelleur. Lorsque nous voulions faire le plein, le véhicule s'arrêtait, le scelleur descellaît le réservoir et le rescellaît après remplissage. Les pilotes se relayaient pendant ce temps, et tout cela prenait deux minutes et demie. »

La petite équipe est aussi surprise par le nombre de spectateurs :

« Vous n'imaginez pas le nombre de spectateurs qui ont été hébergés pendant plusieurs jours près de la piste de course et sous des tentes, et qui voulaient assister aux essais. Le jour de la course, près de 300 000 personnes étaient présentes sur le circuit ! », indique le rapport.

En course, la barquette tchécoslovaque se distingue. Elle occupe une prometteuse deuxième place dans la catégorie 1 100 cm³ et se classe à une intéressante cinquième position à l'indice de performance, très réputé à l'époque. L'équipe a quelque peu ajusté ses plans :

« Nous avions initialement prévu de changer de pilote après deux heures de conduite, mais comme ils conduisaient très bien, ils ne l'ont fait que lors du ravitaillement, et ce, après 35 tours, c'est-à-dire après environ quatre heures de course, indique le rapport. Cette rotation a été maintenue toute la nuit car, comme nous l'avons constaté, les feux étaient les meilleurs de tous les concurrents. En treize heures de conduite, nous n'avons connu qu'une seule défaillance, un câble

effiloché, et nous avons perdu six minutes pour le réparer. »

Malheureusement, l'équipage tchécoslovaque doit renoncer à l'aube, au 115^e tour, après treize heures de course : la bague de fixation d'un maneton de vilebrequin a cédé. « Probablement un défaut caché dans le matériau, analysait alors l'ingénieur Horak. Il est regrettable qu'une si petite cause accidentelle nous ait privés d'un succès probable. » Leader de la catégorie, la Gordini abandonnera à son tour trente minutes plus tard, et finalement, aucune auto de cette classe n'atteindra l'arrivée.

Cet abandon marque la fin d'une aventure qui n'aura regrettamment pas de suite. Les tensions liées à la guerre froide opposant bloc de l'Est et pays de l'Ouest rendent bientôt impossible tout voyage en Europe.

La 1101 Sport devra donc se contenter de quelques courses dans les pays de l'Est avec quelques victoires (Liberec et Sachsenring en 1953) ainsi que quelques podiums assez confidentiels.

Propriété d'un collectionneur privé, la voiture ayant disputé les 24 Heures du Mans 1950 a été entièrement restaurée sous la houlette de Michal Velebný, le petit-fils du concepteur, qui la pilote d'ailleurs lors du Mans Classic 2023. Elle évolue dans le plateau 2, en très bonne compagnie puisqu'elle est entourée de Maserati A6GCS, Aston Martin DB3, Jaguar Type C et D, Talbot-Lago T26 GS, Mercedes 300 SL, Porsche 356, etc. Sans compter les voitures des cinq autres plateaux. ●

CET ABANDON MARQUE LA FIN D'UNE AVENTURE QUI N'AURA MALHEUREUSEMENT PAS DE SUITE, LES TENSIONS DE LA GUERRE FROIDE RENDANT BIENTÔT IMPOSSIBLE TOUT VOYAGE EN EUROPE.





TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne**
Cylindrée : **1 089 cm³**
Puissance : **50 ch à 5 200 tr/mn**
Taux de compression : **8,6**
Alimentation : **carburateur Solex 40 UAIP**
Pneus : **Barum à carcasse diagonale**
Empattement : **1 950 mm**
L - l - h : **3 500 - 1 500 - 820 mm**
Poids : **590 kg (à vide)**
V. max. : **170 km/h**

Sous le capot en aluminium, se cache un petit 4 cylindres de 1 089 cm³ délivrant 50 ch, soit 50 % de plus que la Tudor de série.



LA MÉTHODE LAWRENCE STROLL

Après le premier tiers de la saison, l'équipe Aston Martin est la bonne surprise d'un championnat dominé par la Red Bull de Verstappen. **Régulièrement à l'avant du peloton de chasse grâce à Fernando Alonso mais aussi à une monoplace en nets progrès, la formation anglaise de Lawrence Stroll a pour objectif de finir sur le podium des constructeurs.**



A

l'origine, elle fut la méritante équipe Jordan (de 1991 à 2005), avant de plonger dans les tréfonds du peloton sous les noms de Midland (2006) puis Spyker (2007), remontant lentement la pente en devenant Force India (2008-2018), pour enfin connaître une spectaculaire montée en gamme après le rachat par Lawrence Stroll. Le milliardaire canadien rebaptisa aussitôt sa nouvelle équipe, qui devint

Racing Point le temps pour l'homme d'affaires de consolider un tour de table afin de redonner vie au nom d'Aston Martin.

L'homme qui en voulait toujours plus

Septième du championnat des constructeurs ces deux dernières saisons, l'équipe basée à Silverstone a fait un étonnant bond en avant en 2023. Elle occupe la troisième place chez les constructeurs, après les huit premiers grands prix. Un score assuré pour l'essentiel par Fernando Alonso. Montrée du doigt pour avoir copié la Mercedes en 2021, mais sans en avoir le mode d'emploi, l'équipe Aston Martin s'est un peu égarée en 2022 (comme Mercedes d'ailleurs) en étant incapable d'interpréter le nouveau règlement technique.

Confronté à une monoplace aux performances erratiques malgré des progrès en fin de championnat, Lawrence Stroll a commandé à ses hommes de se concentrer sur 2023 avec l'ordre de revoir leur copie. Cette remise à plat a fonctionné au-delà des espérances, même si leur exigeant patron en demande toujours plus. Il vise un titre mondial (pilotes ou constructeurs) dans un avenir qu'il veut proche. Au vu des progrès des monoplaces vertes, cela ne relève pas du fantasme. L'écurie Aston Martin s'avance comme une prétendante au titre à l'horizon des prochaines saisons.



Pour le Team Manager Mike Krack, Fernando Alonso a le don de galvaniser toute l'équipe avec son énergie et sa motivation. Le pilote espagnol, qui est monté pour la sixième fois sur le podium cette saison au Grand Prix du Canada, ne compte pas en rester là. Au plus grand plaisir de ses nombreux supporters.

LORS DU GRAND PRIX DU CANADA, LES ASTON MARTIN ONT REÇU UN PACKAGE DE NOUVEAUTÉS. LES TECHNICIENS AYANT INTÉGRÉ QUE LA CLÉ DU SUCCÈS RÉSIDE DANS L'APTITUDE D'UNE ÉQUIPE À DÉVELOPPER SA MONOPLACE PLUS VITE QUE LA CONCURRENCE.



ASTON MARTIN
FORMULA ONE™ TEAM

Reflétant les grandes ambitions et la détermination de l'écurie britannique, cette usine futuriste de 37 000 m² est quasiment opérationnelle. Située non loin du circuit de Silverstone, elle disposera dès l'année prochaine de sa propre soufflerie.

DPPI

Selon Mike Krack, le Team Manager d'Aston Martin depuis le début de l'année 2022, l'Allemand Sebastian Vettel a joué un rôle crucial dans cette progression de l'équipe anglaise, juste avant de prendre sa retraite à l'âge de 35 ans. Krack n'a pas oublié le travail du quadruple champion du monde. « *Je pense que si notre voiture (l'AMR 23, NDLR) est là où elle est aujourd'hui, c'est en partie grâce à lui (Vettel). Il y a eu beaucoup de réunions l'an dernier où il nous a donné des pistes pour la nouvelle voiture en martelant : "Faites ceci, faites cela, ne faites pas ça..." Alors, je crois qu'une partie du mérite lui revient.* »

Aston Martin disposait donc d'une base de travail saine et prometteuse dont profite désormais l'Espagnol Fernando Alonso qui, pour une fois, semble avoir fait un judicieux (ou chanceux) choix de carrière. Ironie du sort, les deux hommes s'étaient durement affrontés sur la piste en 2010, la rivalité entre Vettel et Alonso atteignant son paroxysme en 2012. Tout cela est oublié et le vétéran de la F1 se félicite aussi de l'apport technique de son prédécesseur, même s'il évite de le crier sur tous les toits. L'ego des pilotes n'est jamais très loin.

De l'argent bien dépensé

Lorsque Fernando Alonso a décidé de quitter l'équipe Alpine l'été dernier, contrarié de ne pas susciter toute la confiance qu'il croit mériter, l'ensemble du paddock a pensé que l'Espagnol faisait encore un étrange choix qui pouvait être celui d'une fin de carrière en roue libre avec à la clé un confortable salaire. En fait, Lawrence Stroll lui avait présenté de solides arguments et surtout l'avait convaincu qu'il était animé par la même ambition que lui : celle de concourir pour un titre mondial, et pas simplement pour occuper une place sur la grille de départ.

Mais comme l'a souligné de manière peu diplomatique l'ancien double champion du monde, qui ne cesse d'adresser des piques à son ancienne équipe, Lawrence Stroll se donne, lui, les moyens de ses ambitions. Aston Martin n'a certes pas la force de frappe technique d'un grand constructeur mais en possède pourtant les moyens financiers, ce qui reste un avantage lorsqu'il s'agit de débaucher des talents auprès de la concurrence, malgré les contraintes d'un plafonnement budgétaire qui a pour objet de limiter les développements techniques mais n'empêche pas encore les transferts de cerveaux. Il faut rappeler que l'équipe anglaise a su attirer deux sponsors majeurs avec Aramco, la première compagnie pétrolière de la planète, également partenaire du championnat du monde, et Cognizant, une société spécialisée dans les nouvelles technologies. Ainsi, fort d'un épais portefeuille, Mike Krack a eu le feu vert pour faire son marché auprès des meilleurs départements techniques du plateau. Le projet et les billets verts de Stroll ont attiré le très réputé Dan Fallows, qui œuvrait chez Red Bull au poste de responsable de l'aérodynamique et qui s'est vu offrir le poste de directeur technique d'Aston Martin. Il est assisté d'Eric Blandin, spécialiste de la mécanique des fluides, chipé à Mercedes. Le Français est un technicien de haut vol passé par Red Bull mais aussi par Ferrari. Mike Krack est bien conscient que l'intégration d'éléments à la personnalité aussi forte relève parfois d'une alchimie délicate.

Lors d'une récente rencontre avec la presse, le patron d'Aston Martin avait expliqué comment il s'applique à préserver la bonne harmonie entre les différents éléments qui composent ses équipes, sa priorité étant que les nouveaux arrivants trouvent leur place sur le complexe échiquier technique qu'est celui d'une équipe de F1 employant près de 800 personnes. « *Ce qui est remarquable avec des gens comme Dan (Fallows) ou Eric (Blandin), c'est qu'ils ont réussi à tirer le meilleur parti des personnes que nous avons. Ils leur ont laissé un espace créatif. Ils ne sont pas du genre à dire : "C'est comme ça que j'ai fait et c'est comme ça que nous faisons maintenant." Ils sont arrivés, ils ont regardé, observé et ils se sont rendu compte que cette équipe avait des qualités. Ils ont laissé les gens développer leurs propres solutions, en utilisant l'expérience de ces personnes et en les guidant pour qu'elles trouvent leurs propres solutions. C'est un art et cela nécessite des compétences en management extrêmement solides, car il serait tellement facile de dire : "Nous faisons les choses comme je les connais." »*

Personne n'ignore désormais la forte personnalité qui est celle de Lawrence Stroll, mais l'homme d'affaires, respecté (et craint) dans le paddock, a l'intelligence de ne pas présumer de ses compétences. Il ne lui viendrait pas à l'idée de donner son avis sur une question technique, mais il veut être certain que ceux qu'il paye – très cher – pour prendre les décisions dans tel ou tel domaine sont les bonnes personnes à la bonne place. Ainsi, l'année dernière, la direction technique

d'Aston Martin n'a pas hésité à mettre au rancart son concept aérodynamique qui causait un infernal « marsouinage » et rendait ses monoplaces quasi impossibles à piloter. Il fut alors introduit dès le Grand Prix d'Espagne un package aéro inspiré de celui de Red Bull. Preuve qu'Aston Martin avait prudemment travaillé sur un plan B. Mercedes, avec qui Aston Martin entretient (entretenait ?) de solides relations dans le domaine technique, n'avait pas voulu abandonner son concept « sans pontons » avec les conséquences que l'on connaît. Cette anticipation des problèmes a sans doute évité à l'équipe de Stroll de perdre trop de temps à vouloir faire fonctionner un système voué à l'échec. Les responsables techniques du staff de Silverstone savent aussi que la force des plus grandes équipes est leur capacité à concevoir, fabriquer et développer de nouvelles pièces. Lors du récent Grand Prix du Canada, après une épreuve espagnole décevante, les Aston Martin de Fernando Alonso et de Lance Stroll ont reçu un important nouveau package, avec des pontons et un capot moteur modifiés, un plancher revu et quelques éléments mécaniques retouchés. Un ensemble de nouveautés programmées de longue date, les techniciens d'Aston Martin ayant intégré que la clé du succès en F1 réside dans l'aptitude d'une équipe à développer sa monoplace plus rapidement que la concurrence.

C'est qu'Aston Martin doit désormais assumer son nouveau statut d'équipe qui compte en F1 et que la concurrence regarde comme une écurie potentiellement victorieuse. Ce qui induit un stress constant, comme le constate Andy Stevenson, le directeur sportif des Verts : « *Lorsque vous avez une voiture compétitive, le week-end de course est encore plus intense. Vous rentrez chez vous le lundi matin et vous êtes vraiment épuisé. La pression mentale est bien plus grande lorsque vous êtes à l'avant. Il faut penser à beaucoup plus de choses, évaluer constamment les risques, anticiper : vous voulez être sûr de tout faire correctement. Si la moindre erreur est commise, tout le monde la pointe du doigt. Nous devons rester réalistes. Il va falloir travailler dur pour demeurer là où nous sommes.* »

La pression vient de l'intérieur

Si l'équipe Aston Martin verrouille sa communication et ne laisse pas filtrer grand-chose de ce qui se passe entre ses murs, il apparaît aussi que la pression vient de l'intérieur. Les réunions en présence du patron ne s'éternisent pas. Lawrence Stroll fixe les objectifs et attend qu'ils soient atteints dans les délais les plus courts possibles. De la même façon, il ne perd pas de temps en tergiversations lorsqu'il s'agit d'écarter un élément qu'il juge incapable d'assumer ses responsabilités.

Tous les employés d'Aston Martin, de l'échelon le plus modeste jusqu'au directeur technique ou à Martin Whitmarsh (ex-McLaren) – le P.-D.G. du groupe Aston Martin Performance Technologies –, savent que les attentes de Lawrence Stroll sont très élevées et que les podiums obtenus par Alonso relèvent de la normalité. C'est, à ses yeux, la logique concrétisation des efforts techniques et financiers engagés depuis qu'il est à la tête de la marque. Ce que veut maintenant le Canadien, ce sont des victoires avec la consécration mondiale à la clé. Pour lui, c'est aussi une affaire de business et il ne compte pas perdre le moindre dollar en F1. Le projet étant même d'en gagner.

Si le podium final au championnat des constructeurs reste l'objectif de la saison 2023, l'équipe Aston Martin prépare surtout l'avenir. Lawrence Stroll a investi pour doter son équipe d'une usine flambant neuve de 37 000 m² sur le site de Silverstone. Le début de l'aménagement a commencé après le Grand Prix de Monaco, mais cette usine ne sera pas totalement opérationnelle avant l'intersaison. Aston Martin disposera également d'une toute nouvelle soufflerie. Lawrence Stroll en a signé sans sourciller le bon de commande de plusieurs millions de dollars, même si cet « outil » sera interdit à partir de 2030. Le simulateur va lui aussi recevoir un « upgrade » majeur.

Tout comme dans le cas de Fernando Alonso, ces investissements ont été déterminants à l'heure de convaincre Honda de fournir l'unité de puissance des Aston Martin à partir de 2026. Une association qui doit beaucoup à Martin Whitmarsh, maître d'œuvre de la signature de ce contrat avec le constructeur nippon, alors que Lawrence Stroll ne souhaitait plus être un simple client de Mercedes. Mais avant de se projeter vers 2026, les bureaux d'études d'Aston Martin planchent déjà sur l'AMR 24 de l'année à venir. L'idée étant de maintenir un développement agressif sur l'actuelle AMR 23, en évitant toute rupture entre l'exploitation de cette voiture et la mise au point de la prochaine monoplace. D'ici là, Fernando Alonso espère bien avoir ajouté des podiums et une 33^e victoire à son palmarès. ●



FORMULE 1

Dans les coulisses des grands prix



GP de Monaco
CIRCUIT DE MONACO
26 - 28 MAI 2023



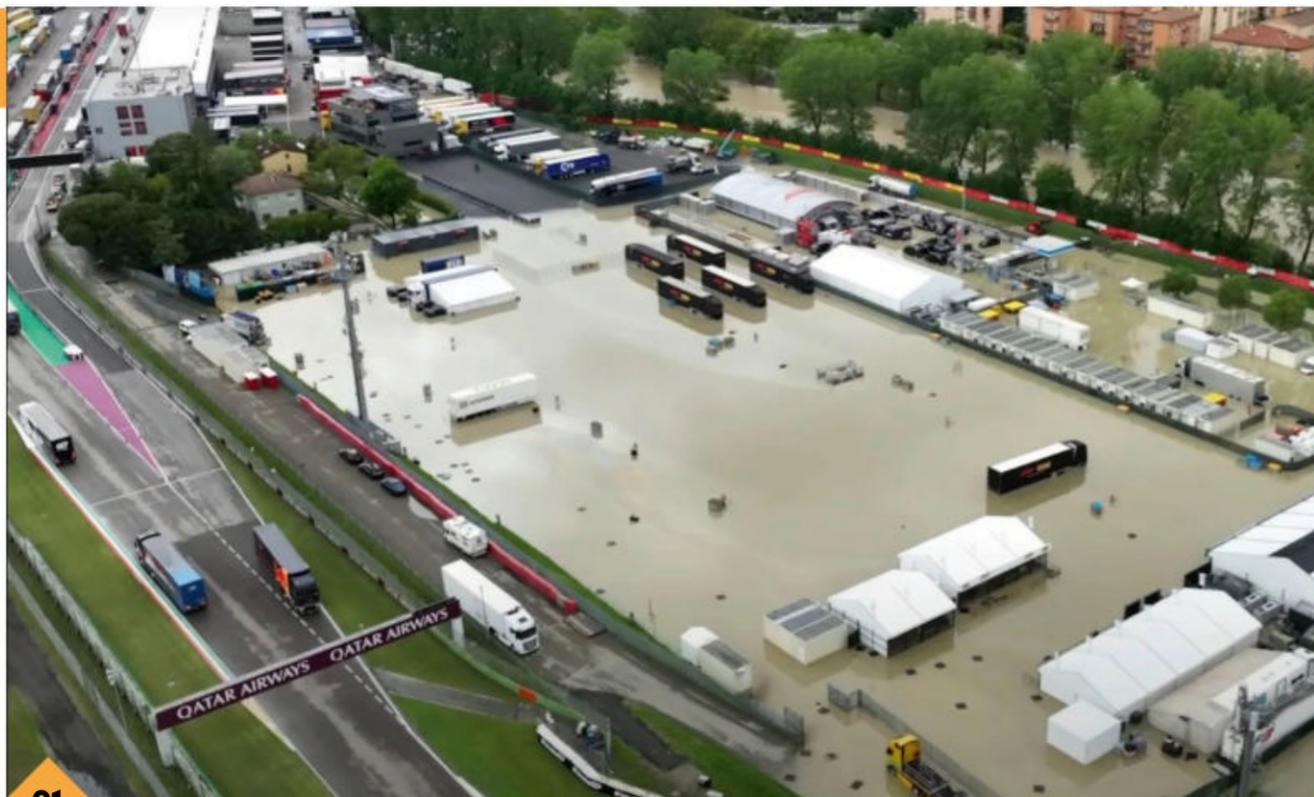
GP d'Espagne
CIRCUIT DE MONTEMELÓ
2 - 4 JUIN 2023



GP du Canada
CIRCUIT GILLES-VILLENEUVE
16 - 18 JUIN 2023

Alexander Albon peut avoir le sourire. Malgré une monoplace Williams dont la vitesse de pointe est quasiment la seule qualité, il occupe une jolie 12^e place au championnat après huit épreuves. Sa qualification et sa course lors du Grand Prix du Canada ont été remarquables.





01

Les paddocks du circuit d'Imola étaient submergés suite aux intenses précipitations sur la région de Bologne. D'un point de vue moral, le Grand Prix d'Emilie-Romagne ne pouvait avoir lieu alors que des centaines de victimes mobilisaient les efforts des secours, de la police et même de l'armée.



ASTON MARTIN TO USE HONDA POWER UNIT FROM 2026

02

DR

Aston Martin Media

Il n'est pas aisé de comprendre la politique sportive de Honda. Le constructeur japonais, après pas mal de déclarations contradictoires, a décidé de rester en F1 au-delà de la saison 2025. Ce sera avec Aston Martin, Red Bull ayant décidé de développer sa propre unité de puissance en collaboration avec Ford.

01

Imola noyée sous les eaux La course est reportée

Alors que des pluies torrentielles s'abattent sur la moitié nord de l'Italie, Stefano Domenicali – natif d'Imola – mesure très vite l'ampleur de la catastrophe qui s'annonce. La veille déjà, il s'était entretenu par téléphone avec les dix patrons des équipes de F1 et tous les acteurs concernés par l'organisation du Grand Prix. Domenicali a prévenu : il faut envisager une annulation de la course. Ce mercredi matin, c'est par Zoom qu'il explique la situation à ses interlocuteurs. L'un des premiers à prendre connaissance de l'annulation du Grand Prix d'Emilie-Romagne est Frédéric Vasseur, le patron de la Scuderia Ferrari. Dans le paddock du circuit Enzo et Dino Ferrari la situation s'aggrave d'heure en heure à tel point que le personnel s'en voit interdire l'accès. A 14 h, le Grand Prix est annulé, la F1 ne voulant pas monopoliser les secours et le personnel de sécurité, ainsi que les forces de police nécessaires au déroulement de la course. Le calendrier étant très serré, le Grand Prix d'Imola ne retrouvera pas sa place en 2023 mais les organisateurs ont bon espoir de se voir proposer une prolongation de leur contrat d'une année, jusqu'en 2026.

GP de Monaco

CIRCUIT DE MONACO
26 - 28 MAI 2023

MERCREDI 24 MAI

02 Honda change de cheval Les Japonais quittent Red Bull

A la veille des conférences de presse de Monaco, Honda fait sensation en annonçant qu'il motorisera l'équipe Aston Martin à partir de 2026. La politique sportive du constructeur nippon étant souvent peu lisible, Red Bull a préféré jouer la sécurité en s'associant avec Ford (pour l'aspect commercial) et en créant sa propre structure technique (Red Bull Powertrains) pour développer son futur moteur. Honda, comme Audi, ont été convaincus par les ajustements du prochain règlement moteur élaboré par la FIA et avec lequel les motoristes vont devoir composer à partir de 2026. La suppression de certains éléments sur l'unité de puissance, qui n'avaient aucune fonction utile pour les modèles de production, et l'extension de l'électrification ont été des arguments décisifs. C'est ce que confirme Koji Watanabe, président du HRC : « Le facteur clé de cette décision est la direction prise par la nouvelle réglementation 2026, qui tend vers la neutralité carbone. »

JEUDI 25 MAI

Max déçu par Honda Le pilote fait confiance à Ford et Red Bull

Verstappen use rarement de langue de bois. Et il ne semble pas satisfait de voir filer Honda chez Aston Martin, même s'il profitera du moteur japonais jusqu'à la fin de la saison 2025 : « Il y a quelques années, ils ont dit qu'ils allaient arrêter, explique le double champion du monde. Alors Red Bull a créé sa propre division de moteurs, puis ils ont dit : "Non, nous continuons." Malheureusement, une fois que vous êtes déjà en train de construire vous-mêmes un moteur complet, vous ne pouvez plus vraiment travailler ensemble. Alors je dirais que c'est du gâchis. » Le Néerlandais s'attend donc à devoir contrer la montée en puissance de l'équipe Aston Martin qui bénéficiera du Honda à partir de 2026. « Pour Aston Martin, c'est vraiment bien. Ils auront un super moteur. Nous savons tous ce qu'il vaut. C'est ainsi, nous aurons

un autre défi avec Ford à relever. » Toutefois, Verstappen ne doute pas que le département moteurs de Red Bull trouvera les ressources pour mettre dans sa monoplace une unité de puissance performante.

VENDREDI 26 MAI

Chez Williams Installations hors d'âge

James Vowles, qui a quitté Mercedes en janvier pour prendre la direction de Williams, admet avoir été abasourdi de découvrir l'état de vétusté des installations de l'écurie britannique. « Ce n'est pas juste la technique qui doit changer, explique-t-il. Ce n'est pas juste le département conception, la soufflerie, l'aéro. En fait, tout doit être refait. Certains éléments de la production sont obsolètes depuis vingt ans en termes de méthode et de philosophie. »

AlphaTauri Tost prépare sa retraite

Franz Tost, âgé de 67 ans, qui a pris la direction de l'écurie en 2005 ●●●

"Pour Aston Martin, c'est vraiment bien. Ils auront un super moteur. Nous savons tous ce qu'il vaut. C'est ainsi, nous aurons un autre défi à relever avec Ford."

Max Verstappen (Red Bull)



01

La version très modifiée de la Mercedes W14 aurait dû apparaître à Imola. Mais après l'annulation de la course italienne, l'équipe allemande a décidé de la faire débiter à Monaco malgré le caractère unique du tracé monégasque. Les photographes ont mitraillé la nouveauté tout le week-end.



02

Alors que la Red Bull reste intouchable pour l'instant, Lewis Hamilton s'intéresse de près à l'Aston Martin et à son développement agressif. C'est qu'un duel se dessine entre ces deux équipes pour la conquête de la place de vice-champion des constructeurs... A moteur égal.

DPPI

DPPI

Stefano Domenicali affirme vouloir préserver une demi-douzaine de courses "traditionnelles" en Europe. Paul-Ricard et Magny-Cours sont les deux options permanentes possibles pour le GP de France.

quand Red Bull a racheté Minardi, annonce préparer son départ à la retraite, tout en soulignant qu'il n'y a aucun rapport avec le décès de Dietrich Mateschitz, en octobre dernier : « J'en avais discuté auparavant avec Dietrich, dévoile-t-il. Cela n'a rien à voir avec sa mort, même si cela a été un choc, car nous étions très proches. C'est une décision préparée de longue date. J'ai parlé des années à venir et j'ai été tout à fait clair sur le fait qu'à 70 ans, je ne serai plus sur la pit lane. » L'Autrichien va donc quitter ses fonctions à la fin de cette saison. Il sera remplacé comme P.-D.G. par un autre Autrichien, Peter Bayer, un ancien officiel de la FIA et, à la direction opérationnelle, de l'écurie par le français Laurent Mekies, actuellement directeur sportif de Ferrari.

01 La W14 s'expose à Monaco Une version « B » de l'espoir

Depuis le début de la saison, les équipes sont tenues d'exposer pendant quelques minutes leur monoplace à la curiosité des journalistes et des photographes. Aussi, lorsqu'en fin de matinée,

la Mercedes est avancée devant son stand, c'est la ruée pour enfin découvrir celle qui doit sauver la saison de l'équipe allemande. Monaco n'est pas le terrain pour mettre sur la piste une évolution radicale, mais après l'annulation d'Imola, les ingénieurs de Brackley ne voulaient plus perdre de temps et commencer à collecter des informations « in vivo ». Cette W14 apparaît donc avec des pontons – inexistants jusque-là – et un gros travail sur la gestion des flux d'air sur les flancs et vers l'arrière. Mais c'est de face que les modifications sont les plus spectaculaires, avec un aileron ultra-travaillé.

Canal en fête Toujours plus de F1

Il y a dix ans, Canal Plus obtenait les droits de retransmission de la F1. Et c'est dans l'écrin monégasque que la chaîne cryptée a choisi de fêter cet anniversaire. Avec une solide équipe omniprésente dans tous les recoins du paddock, les femmes et les hommes placés sous la responsabilité de Thomas Sénécal (désormais directeur des sports du groupe Canal Plus) sont devenus incontournables pour les

amateurs de F1, obligés toutefois de s'acquitter de l'abonnement pour regarder leur sport préféré. Malgré cette contrainte, les audiences n'ont pas cessé d'augmenter ces sept dernières années. La saison 2022 a atteint un record, avec 1,21 million de téléspectateurs en moyenne, en augmentation de 6% alors que la saison 2021, avec la lutte acharnée entre Hamilton et Verstappen, semblait indépassable.

SAMEDI 27 MAI

Calendrier F1

Les candidats se dévoilent

Il a longtemps été question d'un retour de la F1 à Kyalami, en Afrique du Sud, une candidature que soutient Lewis Hamilton qui rêve de courir sur le continent africain. Mais le financement semble faire défaut du côté de Johannesburg, et les accointances des dirigeants sud-africains avec la Russie de Poutine ont fini par sceller le sort de l'épreuve. Plusieurs dignitaires d'autre pays africains ont approché Stefano Domenicali, qui reste à l'écoute de toutes les propositions. A Monaco, le roi de Malaisie Abdullah Shah a été aperçu dans les locaux de la FOM à l'entrée du paddock. Encore un pays qui souhaite retrouver sa place au calendrier de la F1, tout comme la France qui n'affiche pas les mêmes arguments. Ils sont en effet moins financiers qu'historiques. Domenicali affirme vouloir préserver une demi-douzaine de courses « traditionnelles » en Europe. Eric Boullier, qui est toujours directeur du GP de France et l'avocat de l'épreuve française Arnaud Péricard, étaient présents à Monaco pour défendre cette

idée. Si les circuits Paul-Ricard et de Magny-Cours sont les deux options permanentes possibles, l'épreuve de Miami a donné des idées. Sur ce modèle, certains imaginent un grand prix dont le cœur serait le stade niçois de l'Allianz Riviera. Mais la France n'a sans doute pas les moyens (financiers) de ses ambitions. Reste que le dossier d'un Grand Prix de France serait bien à l'étude au ministère des Sports.

02 Hamilton encense Aston Martin Et si le septuple champion rejoignait Alonso ?

Lorsque paraîtront ces lignes, Lewis Hamilton aura peut-être signé le contrat sur lequel ses avocats travaillent depuis plusieurs semaines avec ceux de Mercedes. Toutefois, après la rumeur Ferrari, le champion britannique pourrait emprunter une autre piste qui le mènerait vers le circuit de Silverstone, là où est basée la nouvelle usine Aston Martin. Après s'être offert les services de Fernando Alonso, Lawrence Stroll friserait en effet la faute professionnelle s'il ne proposait pas un contrat au septuple champion du monde anglais. Lequel Hamilton pourrait se laisser tenter par les objectifs que vise l'homme d'affaires canadien. Mais quid de Lance Stroll, le fiston, dans ce cas de figure ? Avec une petite valise de dollars, il ne serait sans doute pas très compliqué de le caser dans une autre équipe.

Monaco ne lui sourit pas
Le crève-cœur de Leclerc
Charles Leclerc n'est décidément pas prophète en son pays. Initialement détenteur du 3^e chrono à l'issue des qualifications, ●●●

GP de Monaco



DPPI

Verstappen au-dessus de l'eau

Un petit exploit en qualifications, un départ de rêve, une gestion parfaite de ses pneus, une prudence doublée d'une adresse de chat lorsque la pluie est apparue, et une fin de course le coude sur le cockpit, Max Verstappen a signé sur le difficile circuit monégasque, visité par une averse pendant une dizaine de tours, l'une de ses plus belles victoires. Dans le même temps, Sergio Pérez, qui se prétendait il y a encore quelques semaines comme le plus dangereux challenger du Néerlandais,

a offert une prestation à l'exact opposé, explosant sa Red Bull dans le rail en Q1, se retrouvant ainsi à devoir s'élaner dernier, puis empilant les erreurs et les contacts avec les pilotes du fond de la grille qu'il n'a pas l'habitude de côtoyer. Bilan, après six courses, Max, plus que jamais leader chez Red Bull, s'échappait au championnat. Derrière lui, l'homme fort du moment était sans discussion possible le pilote Aston Martin Fernando Alonso, délogé de la pole position d'un rien, mais solide 2^e à l'arrivée après un sans-faute absolu.

L'Espagnol aurait même été en mesure de mettre un peu plus de pression sur Verstappen sans un mauvais timing stratégique : son équipe lui a imposé un deuxième arrêt pour monter des intermédiaires « pluie » juste après avoir remplacé ses durs du départ pour des medium. Esteban Ocon, lui, était aux anges à l'arrivée, ayant hérité d'une 3^e place qui aurait dû revenir à son coéquipier Pierre Gasly. Mais contre son avis, l'équipe Alpine a arrêté Gasly avant l'apparition de la pluie, alors que celui-ci était très confortable avec ses pneus.

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	1 h 48'51"980
2 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 27"921
3 Esteban Ocon	31	Alpine A523 (Renault)	à 36"990
4 Lewis Hamilton	44	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 39"062
5 George Russell	63	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 56"584*
6 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 1'01"890
7 Pierre Gasly	10	Alpine A523 (Renault)	à 1'02"362
8 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 1'03"391
9 Lando Norris	4	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 1 tour
10 Oscar Piastri	81	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 1 tour

* 5" de pénalité pour retour en piste dangereux.

*"Je luttais avec Esteban, mais il a freiné en milieu de piste. Je n'avais plus de place. **Cela montre que deux voitures de front ne passent pas sur cette piste. C'est trop étroit de nos jours.**"*

Carlos Sainz, au sujet de son accrochage avec Ocon en début de course

POLE POSITION

1'11"365

Max Verstappen
(Red Bull)

MEILLEUR TOUR

1'15"650

Lewis Hamilton
(Mercedes)

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



Red Bull Media

La qualification du siècle

Comme ce siècle est encore jeune, on peut attribuer cette appellation à la séance de qualification de ce 80^e Grand Prix de Monaco. Lors de l'ultime partie de la Q3, quatre pilotes (Alonso, Leclerc, Ocon et Verstappen) pouvaient prétendre à la pole position.



DPPI

Stroll en détresse

La comparaison des performances des pilotes Aston est cruelle pour le jeune Québécois. En perdition lors des qualifications (14^e), Lance Stroll a sombré en course, accumulant les touchettes (dès le premier tour) et les erreurs. Pour finalement abandonner.



DPPI

Ocon parmi les champions

Deux champions du monde devant lui (Verstappen et Alonso), un autre derrière (Hamilton), Esteban Ocon s'est offert un podium princier (bien aidé par la stratégie d'Alpine). Il a eu le mérite de rester calme sous la pression du Britannique.



01

Motorsport-images/Sutton/Panoramic

L'évacuation par grue des monoplaces accidentés à Monaco est une aubaine pour la curiosité des ingénieurs des écuries adversaires. Une situation qui n'a pas fait rire chez Red Bull dont le fameux plancher a été dévoilé à la vue de tous.

ce qui lui offrait l'espoir d'enfin monter sur le podium de « son » grand prix, le pilote Ferrari se voit rétrogradé en 6^e position. Les commissaires sportifs l'ont pénalisé de trois places, jugeant qu'il avait gêné Lando Norris. Les maigres espoirs du Monégasque de briller devant son public s'évanouissent.

DIMANCHE 28 MAI

01 Le dessous des F1 Une curiosité générale

Outre le fait qu'une sortie de piste à Monaco ruine souvent le week-end du pilote fautif, c'est aussi une source de travail supplémentaire et de contrariété pour les mécaniciens et parfois pour les ingénieurs. Ainsi, lors de cette 80^e édition, les équipes Red Bull et Mercedes n'ont pas franchement apprécié que les accidents de Pérez et d'Hamilton offrent à la concurrence une vue inédite des dessous de leurs monoplaces, lorsqu'elles ont été évacuées par une grue à plusieurs mètres au-dessus de la piste. C'est évidemment la Red Bull qui retint toute l'attention des équipes adverses dont les responsables se mirent aussitôt en quête des différentes photos prises alors, afin d'en étudier le plancher. Après coup, Paul Monaghan, l'ingénieur en chef de l'équipe autrichienne, ne s'en émeut pas, jugeant que copier ce qui est visible à cette occasion ne peut pas suffire à renseigner la concurrence. « Ce n'est pas génial. Mais il y a un décalage entre le moment où les gens voient [ces détails], [les] installent sur leur voiture et le moment où ils vont effectivement plus vite. Une copie ignorante ne va pas nécessairement

aller plus vite. » Il se réjouit même à imaginer ses adversaires perdre du temps à « copier ». « Si nous modifions le plan de développement de quelqu'un d'autre, nous augmentons probablement le délai de mise en œuvre dans la voiture. » Du côté de Mercedes, Andrew Shovlin, le responsable de l'ingénierie, voit les choses sous un autre angle. « La partie la plus importante [des monoplaces] est celle que l'on ne voit pas en temps normal. Les équipes vont donc se jeter sur ce genre de photos. » Mais au final, tous les ingénieurs du paddock sont d'accord. S'il est toujours intéressant de voir ce qui ne doit pas être vu, copier un élément aérodynamique n'est pas facile et pas suffisant pour obtenir un gain de performance significatif.

GP d'Espagne

CIRCUIT DE MONTEMELO

2 - 4 JUIN 2023

JEUDI 1^{ER} JUIN

Steiner trop critique Réprimandé

Le franc-parler de Günther Steiner a fait de lui une vedette de la série Netflix *Drive to Survive*, mais cette liberté de parole lui joue aussi des tours. A Barcelone, le patron de l'équipe Haas a été convoqué par la FIA. A Monaco, Steiner avait vertement critiqué les commissaires sportifs qui avaient infligé une pénalité, selon lui injuste, à Nico Hülkenberg. Dans la foulée, ●●●

UN MOIS EN PISTE...

Comme prévu, l'équipe Mercedes a procédé à l'évolution la plus radicale de ses monoplaces. Mais Aston Martin n'a rien à lui envier.



1. Red Bull

Déjà concentrée sur sa monoplace de 2024, l'équipe autrichienne se contente de faire du pointillisme pour développer la RB 19. Une monoplace qui frise déjà la perfection dans presque tous les domaines. Il faut toutefois améliorer le fonctionnement de sa boîte de vitesses.



2. Mercedes

L'équipe allemande avait annoncé l'abandon de son concept « zéro ponton » et espérait tester sa nouvelle voiture, véritable W14 « B », sur l'exigeante piste d'Imola. Mercedes a pris le risque de le faire à Monaco, avant l'Espagne. Les progrès sont encourageants.



3. Aston Martin

De Monaco au Canada en passant par l'Espagne, Aston Martin a radicalement modifié sa AMR23 en la dotant de nouveaux pontons, d'un plancher différent, de capots retravaillés et de suspensions rectifiées. Tout ce package a été validé par la FIA.



4. Ferrari

Avec un plancher revu et corrigé pour principale nouveauté, Ferrari avance à petits pas. L'équipe italienne veut éviter de se fourvoyer en mettant sur la piste trop de pièces dont elle ne maîtriserait pas entièrement la mise au point.



5. Alpine

L'équipe française s'est donné pour objectif de travailler sur la fiabilité et la compréhension de sa monoplace avant de se lancer dans de grandes innovations. Le début de saison a démontré que le potentiel de performance est réel, reste à l'exploiter sur la durée.



6. McLaren

L'écurie a raté sa monoplace 2023 et a très vite mis en chantier une version « B » de sa MCL 60. La première grosse évolution était programmée pour Silverstone, mais la situation est tellement critique chez les Oranges que cela se fera dès le G.P. d'Autriche.



7. Alfa Romeo

L'écurie suisse semble surtout préparer l'arrivée d'Audi. En attendant, le développement se fait à un rythme réduit. Bottas s'est dit toutefois très confiant en l'avenir avec l'arrivée du technicien James Key en provenance de McLaren.



8. Haas

Comme la majorité des équipes, Haas a retravaillé le plancher de sa monoplace. Ce qui implique de nombreuses retouches pour canaliser les flux d'air. Hélas, les performances du samedi en qualification sont rarement confirmées le dimanche en course.



9. Williams

Plutôt que de se lancer dans de grands développements à l'aveugle, James Vowles, le nouveau directeur de l'équipe, veut surtout moderniser la plupart des outils de l'usine Williams qu'il juge obsolètes.



10. AlphaTauri

La saison sera longue pour la petite équipe de Faenza. Le programme de développement est quasi inexistant. Les pilotes déçoivent et AlphaTauri sombre au classement. Le Français Laurent Mekies va avoir un véritable défi à relever.



GP d'Espagne



Motorsport-images/LAT/Panoramio

L'étoile Mercedes scintille de nouveau

L'année dernière, à l'issue des trois journées de tests sur le circuit de Barcelone, les deux Mercedes W13 d'Hamilton et Russell apparaissaient au sommet de la feuille des chronos. Ce n'était qu'un leurre, car on connaît la suite. La Mercedes avec son concept « zéro ponton » s'est avérée être un flop technique, dont l'équipe allemande subit encore les effets. Le tracé catalan, réputé pour être un révélateur du potentiel technique des monoplaces, avait donc rendu un verdict erroné. Faut-il alors

s'enthousiasmer – pour l'intérêt du championnat – du regain de forme des flèches d'argent/noires constaté lors de ce Grand Prix d'Espagne ? Sans doute, car en 2022, Hamilton avait compris dès les premiers tours de roues que sa monoplace – loupée – serait difficile à maintenir à l'avant du peloton. Mais cette année, après le double podium catalan des Mercedes derrière l'intouchable Verstappen, le septuple champion du monde s'est dit satisfait et rassuré par les développements qui ont transfiguré sa monoplace.

L'objectif est désormais de confirmer ce bon niveau retrouvé et de combler l'écart avec les Red Bull, pardon, la Red Bull n° 1. Un écart dorénavant inférieur à une seconde au tour en rythme de course. « On est en chasse ! », appuie Hamilton, 2^e à la régulière à Barcelone. D'autant que le résultat de Russell incite à l'optimisme. « On est remontés de la 12^e à la 3^e place. J'espère que c'est un signe de ce qui attend l'équipe pour la suite. » Ce retour en forme est peut-être une mauvaise nouvelle pour Aston Martin, repoussé à la 3^e place au championnat des constructeurs.

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	1 h 27'57"940
2 Lewis Hamilton	44	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 24"090
3 George Russell	63	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 32"389
4 Sergio Pérez	11	Red Bull RB19 (Honda)	à 35"812
5 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 45"698
6 Lance Stroll	18	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 1'03"320
7 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 1'04"127
8 Esteban Ocon	31	Alpine A523 (Renault)	à 1'09"242
9 Guanyu Zhou	24	Alfa Romeo C43 (Ferrari)	à 1'11"878
10 Pierre Gasly	10	Alpine A523 (Renault)	à 1'13"350

“On met deux trains de pneus durs dans la course, le premier hard, c'était une catastrophe, le deuxième était plutôt bien. **Chaque fois, on est un peu surpris de ce qui se passe avec les pneus.**”

Charles Leclerc (Ferrari), évoquant ses difficultés à exploiter ses pneus

POLE POSITION

1'12"272

Max Verstappen
(Red Bull)

MEILLEUR TOUR

1'16"330

Max Verstappen
(Red Bull)

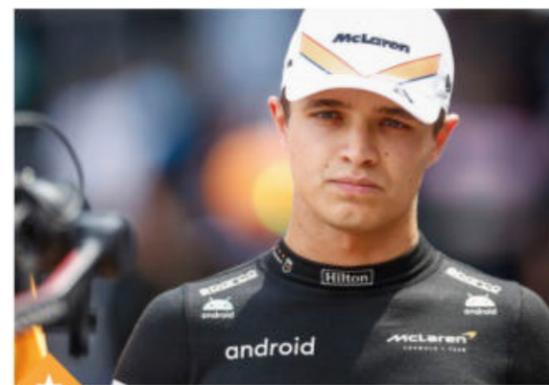
LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



DPPI

Stroll à la manœuvre

Lance Stroll connaît son instant de gloire en parvenant à dépasser Lewis Hamilton dans les premières courbes. L'Anglais reprend son bien après sept tours pour s'en aller chasser la Ferrari de Carlos Sainz, qu'il attaque avec succès sept boucles plus tard.



DPPI

Norris trop optimiste

Lando Norris, qualifié à une étonnante 3^e place, ne profite pas longtemps de cette flatteuse position. Trop optimiste au départ, il laisse le museau avant de sa McLaren sur une roue arrière de Lewis Hamilton. Un incident qui le rejette en fin de peloton.



DPPI

Les Espagnols décevants

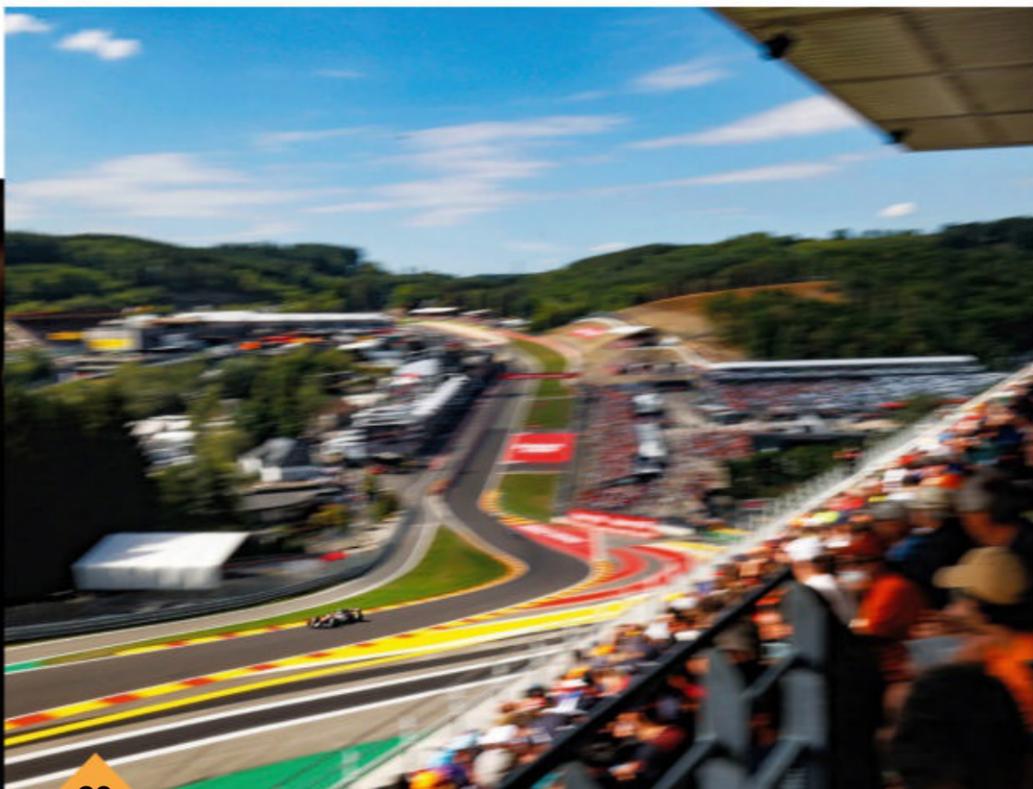
Alonso, coupable d'une de ses rares erreurs en qualifications (9^e) et parti 8^e, n'a gagné qu'une place en course, refusant d'attaquer son coéquipier Stroll pour le gain de la 7^e place.

Quant à Sainz, malgré un beau départ, il n'a pas existé (5^e).



01

DPPI



02

DPPI

Après des heures passées au simulateur, Mick Schumacher a vu la qualité de son travail et de son apport technique encensé par Sir Lewis Hamilton en personne. Mais la plus belle des récompenses pour le jeune Allemand a été de prendre le volant de la W14 sur le circuit de Barcelone, à l'occasion de tests Pirelli.

“Compte tenu du chemin que nous avons parcouru pour essayer de réduire l'écart avec les gars qui nous précèdent, c'est un dimanche formidable pour nous.”

Lewis Hamilton au Grand Prix d'Espagne

il avait critiqué « l'amateurisme » des commissaires sportifs de la F1 et avait plaidé pour la création d'un corps de commissaires professionnels. Après s'être fait taper sur les doigts, Steiner a été prié de présenter ses excuses et a été réprimandé.

VENDREDI 2 JUIN

Réduction du CO₂

La F1 sur la bonne voie

Les dirigeants de la Formule 1 révèlent que son empreinte carbone a été réduite de 45 000 tonnes d'équivalent CO₂ (soit 18 %) depuis l'instauration, en 2019, d'un objectif zéro carbone net à horizon 2030. A l'époque, la discipline émettait l'équivalent de 256 000 tonnes, la majeure partie de ces rejets provenant de la logistique et des transports aériens. Les monoplaces elles-mêmes émettent moins de 1 % du total.

SAMEDI 3 JUIN

Circuit révisé

Hamilton emballé

Lewis Hamilton se réjouit des modifications apportées au tracé de Montmeló : « C'est très rapide !

Je préfère définitivement ça à la petite chicane que nous avons avant. C'est beaucoup plus drôle. Je n'ai suivi personne dans cet enchaînement, donc je ne sais pas comment cela se passera en course. Mais c'est sûr que cela va être rude côté dégradation des pneus. » Avant d'ajouter que, désormais, le dernier virage se prend à 270 km/h. Ces évolutions ont permis à Max Verstappen de faire tomber le record de la piste, vieux de 17 ans, en le plaçant désormais en 1'12"272.

DIMANCHE 4 JUIN

Hamilton ravi de sa W14 Espoir d'une embellie durable

Les déboires de l'équipe Mercedes depuis le début de la saison 2022 avec une W13 ratée et une W14 à peine plus convaincante, incitent les hommes de Toto Wolff à ne pas s'enflammer à la première performance digne de ce nom. Au soir de l'épreuve espagnole, avec un double podium derrière l'intouchable Verstappen, il y avait toutefois quelques sourires sur les visages des hommes de l'équipe Mercedes. Même Lewis

Même si les organisateurs respectifs du Grand Prix de Belgique et de celui des Pays-Bas affirment le contraire, ces deux épreuves devraient accepter de jouer l'alternance à partir de 2025. La course hollandaise vient en outre de perdre un important sponsor.

Hamilton, d'un naturel prudent, voulait apercevoir le bout du tunnel après dix-huit mois sans succès : « *Compte tenu du chemin que nous avons parcouru pour essayer de réduire l'écart avec les gars qui nous précèdent, c'est un dimanche formidable pour nous.* » Hamilton tenait ainsi à souligner le rythme de course de la W14 « B » plus conforme à ses attentes mais encore loin du compte pour rivaliser avec les Red Bull. Ce que le Britannique a également fait remarquer à l'arrivée de la course. Il considère toutefois avoir disposé en Catalogne de sa meilleure F1 depuis très longtemps. « *C'est le meilleur ressenti au cours des quatorze, quinze derniers mois* », insiste un Lewis Hamilton qui n'a pas la mémoire aussi courte qu'il veut bien le dire parfois. Il se souvient aussi qu'il y a un an, la W13 avait « performé » à Barcelone avant de retomber dans l'anonymat du peloton. « *Il y aura des moments où l'Aston sera devant, ou ce sera peut-être la Ferrari, mais notre rythme de course continue d'être une de nos forces, comme c'était le cas l'année dernière* », précise le septuple champion du monde.

MERCREDI 7 JUIN

Du simulateur à la piste 01 Mick Schumacher au volant de la W14

En Espagne, Hamilton n'avait pas manqué de louer l'apport du travail de Mick Schumacher à bord du simulateur Mercedes à Brackley : « *Mick nous a beaucoup aidés par son retour technique dans le simulateur.* » Un engin dans lequel l'ancien pilote Haas était resté jusqu'à 2 h du matin dans

la nuit de vendredi à samedi, avant de rejoindre Barcelone par avion. Trois jours après l'hommage d'Hamilton, le jeune Allemand a validé son rôle de pilote essayeur en étant appelé à piloter la vraie W14 dans le cadre d'une séance d'essais pour le manufacturier Pirelli. Schumacher Jr. a ainsi bouclé 152 tours du circuit de Barcelone, soit 707 kilomètres à son compteur. Au-delà des enseignements accumulés par Pirelli, Schumacher juge que cette expérience l'aidera à mieux interpréter le comportement de la W14 lorsqu'il sera de retour dans le simulateur. « *Il y a, évidemment, une différence entre le simulateur et la conduite dans le monde réel. Il y en aura toujours une, car la technologie n'est pas à un point où vous pouvez la comparer à 100 %. Cependant, c'est l'expérience la plus proche que j'aie eue entre un simulateur et la vie réelle.* »

VENDREDI 9 JUIN

02 Une bonne nouvelle et une moins bonne Spa et l'alternance

L'avenir immédiat du Grand Prix de Belgique dépendait en partie du retour du Grand Prix d'Afrique du Sud au calendrier. L'épreuve belge est donc quasiment assurée de figurer au calendrier 2024. L'avenir reste toutefois incertain pour l'épreuve belge avec le risque de devoir accepter une alternance avec la course voisine de Zandvoort à l'horizon de 2025. D'autant que le Grand Prix de Hollande vient de perdre un important sponsor (Jumbo-Visma) et connaît également quelques difficultés financières malgré le succès des précédentes éditions, grâce au phénomène Verstappen. ●●●



GP du Canada



DPPI

Petite explication entre champions

Comme lors du Grand Prix d'Australie, ce sont les trois champions du monde du peloton qui se sont retrouvés sur le podium de l'épreuve canadienne. Avec Max Verstappen en vainqueur, bien sûr, mais une petite variante dans son sillage. Deuxième à Melbourne devant Alonso, Lewis Hamilton a dû, cette fois, s'incliner face à son vieux rival espagnol. Ce qui n'a pas vraiment chagriné le Britannique qui s'est dit rassuré par le rythme en progrès de sa Mercedes. Et surtout, il a apprécié sa lutte avec Alonso qu'il a

surpris au départ, avant de devoir lui céder une vingtaine de tours plus tard. Leur duel s'est prolongé même dans l'allée des stands lors du premier arrêt avant que la Mercedes ne se montre de nouveau menaçante en fin de course. Ce qui a fait dire à Alonso que ce fut un sprint, presque sans relâche depuis le départ jusqu'au drapeau à damier avec parfois l'obligation d'économiser un peu de carburant. Un effort récompensé par cette deuxième place et un écart « raisonnable » avec la toujours intouchable Red Bull-Honda du pilote néerlandais.

En offrant cette 100^e victoire à l'équipe autrichienne, ce dernier obtient sur un plan personnel une 41^e victoire, qui en fait momentanément l'égal du Brésilien Ayrton Senna, au moins d'un point de vue statistique. Un événement qui n'a suscité aucune émotion chez Verstappen (là où Schumacher avait éclaté en sanglots à Monza en 2000). Et il ne fait pas de doute qu'il va très vite se rapprocher des 51 succès d'Alain Prost. Certainement dès cette saison puisque, au soir du G.P. du Canada, il restait 14 courses à disputer.

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	1 h 33'58"348
2 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 9"570
3 Lewis Hamilton	44	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 14"168
4 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 18"648
5 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 21"540
6 Sergio Pérez	11	Red Bull RB19 (Honda)	à 51"028
7 Alexander Albon	23	Williams FW45 (Mercedes)	à 1'00"813
8 Esteban Ocon	31	Alpine A523 (Renault)	à 1'01"692
9 Lance Stroll	18	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 1'04"402
10 Valtteri Bottas	77	Alfa Romeo C43 (Ferrari)	à 1'04"432

"Si je n'avais pas été là, la situation aurait été très différente pour Red Bull. Je ne serais pas heureux de ne pas être en Q3 trois fois de suite."

Max Verstappen, étrillant son coéquipier Sergio Pérez, éliminé en Q2

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



Motorsport-images/LAT/Panoramia

Hülkenberg philosophe

Alors qu'il s'était hissé sur la 1^{re} ligne sur la piste humide, l'Allemand de Haas a été pénalisé de trois places pour ne pas avoir assez ralenti sous le drapeau rouge. Hülkenberg, à peine déçu, s'attendait toutefois à rétrograder en course.



Motorsport-images/LAT/Panoramia

Russell au contact

En chasse derrière Alonso pour le gain de la 3^e place et l'espoir de venir chatouiller les échappements de l'autre Mercedes, George Russell a surtout caressé le mur. Au point d'y laisser une jante et un museau. Avant de devoir abandonner au 54^e tour.



Williams F1 Media

Alex Albon remarqué

Grâce à une bonne qualification et à l'incroyable vitesse de pointe de sa Williams (343 km/h), Alex Albon a récolté les six points d'une belle 7^e place.

Sa course tout en défense a fait de lui le pilote du jour à Montréal.

POLE POSITION

1'25"858

Max Verstappen
(Red Bull)

MEILLEUR TOUR

1'14"481

Sergio Pérez
(Red Bull)



01

DPPI

Parmi les innombrables félicitations, Antonio Giovinazzi a particulièrement apprécié celles de Stefano Domenicali, le patron de la F1. Le succès de l'Italien, associé à deux compatriotes, aux 24 Heures du Mans, et au volant d'une Ferrari a ravi tous les amateurs de sport automobile.



02

Motorsport-images/Sutton/Panoramic

Carlos Sainz a gâché sa belle qualification sous la pluie au Canada. Encore une fois, l'Espagnol s'est fait remarquer par les commissaires sportifs en gênant des pilotes. Son « obstruction » sur Pierre Gasly lui a valu trois places de pénalités. Sainz s'en est étonné affirmant que tout le monde avait gêné tout le monde dans cette séance.

GP du Canada

CIRCUIT GILLES-VILLENEUVE

16 - 18 JUIN 2023

JEUDI 15 JUIN

Vettel au Mans ?

Un engagement vert

Sebastian Vettel n'en a peut-être pas fini avec sa carrière de pilote. Si l'Allemand affirme ne pas regretter d'avoir tourné le dos aux paddocks de F1, il n'exclut pas de piloter à nouveau en compétition dans un proche avenir. Celui qui a disputé son premier grand prix de F1 avec un moteur BMW dans le dos (Etats-Unis 2007) pourrait être intéressé par le programme Hypercar du constructeur allemand. Et son intérêt est motivé par sa sensibilité écologique. « Les carburants synthétiques offrent une solution pour que vous puissiez vous amuser de manière responsable. Si je peux m'engager dans une série qui veut les développer, je le considérerai. » Le championnat d'Endurance misera justement, dès 2024, sur une importante hybridation et des carburants durables.

VENDREDI 16 JUIN

Caméra HS

La sécurité en question

Quelques minutes après le début de la première séance d'essais du Grand Prix du Canada, l'Alpine de Pierre Gasly s'immobilise à la suite d'un problème électronique sur le volant. Bloquée en bord

de piste, elle nécessite l'intervention des commissaires et son évacuation à l'aide d'une grue. A cette occasion, la direction de course s'aperçoit qu'il y a un décalage entre ce qui se passe en piste et ce que les caméras de sécurité diffusent. Ce qui peut générer un retard dans le déclenchement des secours. Dans l'impossibilité de réparer rapidement le système vidéo, la première séance d'essais est annulée après quelques minutes. Ce sont finalement les images produites par la FOM qui vont permettre à la direction de course de surveiller « en direct » l'ensemble du circuit.

01 Giovinazzi ce héros Une notoriété démente

Cinq jours après son succès dans l'édition du centenaire des 24 Heures du Mans au volant d'une Hypercar Ferrari, l'Italien Antonio Giovinazzi est présent dans le stand italien. Il n'est pas là pour faire de la représentation, mais en sa qualité de pilote de réserve. Celui qui a disputé plus de soixante grands prix de Formule 1 n'a jamais connu une telle ferveur autour de lui. Il reconnaît prendre la mesure de ce que représente la plus célèbre course d'Endurance dans l'esprit du grand public. Félicité, sollicité, « selfisé » à gogo, cet Italien d'un naturel plutôt discret semble presque gêné par sa soudaine notoriété.

Marko peu charitable Il calme Stroll

Une bonne partie des spectateurs québécois espèrent une bonne performance des Aston Martin, l'écurie anglaise

Si Sebastian Vettel ne regrette pas d'avoir quitté les paddocks de F1, il n'exclut pas de piloter à nouveau en compétition dans un proche avenir. Et pourquoi pas en Hypercar ?

étant la propriété du milliardaire canadien Lawrence Stroll. Les plus connaisseurs ne se font pas d'illusion sur la capacité de Stroll Junior, le fils du patron, à briller à domicile. Pourtant, son père a pronostiqué un double podium pour ses pilotes avec la certitude de voir son fils y rejoindre Alonso. Helmut Marko a aussitôt refroidi l'ambiance à l'écoute de ce pronostic. « C'est juste irréaliste. Ce n'est pas sain de fixer des objectifs non tenables à une équipe. Cela ne sert à rien de démoraliser les troupes. Ils ont une bonne voiture, mais si vous regardez la différence de points, vous devez honnêtement dire que c'est juste Alonso qui assure la récolte. Il est toujours en lice pour un podium. » Avec son détachement habituel, Lance Stroll a déclaré ne pas s'attarder sur les propos de Marko.

Le retour de Bridgestone Les pilotes favorables

Comme nous l'avions annoncé, le manufacturier Bridgestone a bien déposé un dossier de candidature pour remplacer l'actuel fournisseur de pneus Pirelli à partir de 2025. Les pilotes n'ont jamais été tendres avec la qualité des gommes proposées par Pirelli. Si Fernando Alonso, Lewis Hamilton et Nico Hülkenberg sont

les seuls pilotes à avoir couru avec des Bridgestone, la majorité se réjouit de la décision des Japonais de vouloir revenir en F1. Mario Isola, responsable de la compétition chez Pirelli, comprend que l'idée de changement séduise certains. « Parfois, il est difficile d'être d'accord avec tout le monde car [il y a] des positions différentes. Les pilotes veulent un type de pneus, la F1 un autre. Par le passé nous avons eu de nombreuses discussions avec toutes les parties prenantes pour trouver le meilleur compromis pour le sport. Je pense que nous avons les mêmes intérêts que la FIA et la F1. »

SAMEDI 17 JUIN

02 La pluie s'invite en qualification Ferrari s'y noie

Une piste humide puis détrempée, c'est toujours l'assurance d'assister à une séance de qualification spectaculaire, qui peut également ressembler à une partie de poker. Et à ce jeu-là, il y en a toujours qui perdent gros. A Montréal, ce fut encore le cas de Charles Leclerc, l'éternel malchanceux de Ferrari. Dans l'impossibilité de mettre un tour « en banque », le Monégasque s'est ensuite laissé piéger en ratant



Red Bull Media

03

Tempête sous la casquette de Pérez. Le Mexicain, qui se croyait capable de rivaliser avec Verstappen pour la conquête du titre, est en train de tomber de haut. Le doute s'est installé. Helmut Marko a demandé à son pilote de se concentrer sur son pilotage... et d'oublier la couronne mondiale.

un point de freinage, subissant également quelques errements et hésitations de son équipe. Ce nouveau revers a provoqué une colère froide de Leclerc, de plus en plus agacé par la situation. Une fois de plus, il s'est senti obligé de s'excuser quelques heures plus tard pour ses propos.

Carlos Sainz récidive Le reflet d'une éducation

On ne compte plus les fois où Carlos Sainz a gêné un de ses adversaires sur la piste. Étrangement, il a souvent échappé à une sanction, comme ce fut le cas à Monaco, au contraire de son coéquipier puni de six places sur la grille en Principauté. Cette fois, l'Espagnol a eu droit à un rappel du règlement. Pour avoir gâché une tentative de qualification de Pierre Gasly, il a écopé de trois places de pénalité sur la grille, reculant jusqu'à la 11^e place. La plupart des observateurs ont jugé cette pénalité clémente, Sainz ayant par ailleurs occasionné une belle frayeur à Albon en restant au milieu de la piste et au ralenti alors que la Williams survenait à plus de 300 km/h. Mais ce qui a ulcéré ses victimes, Gasly en tête, c'est la dénégation du pilote espagnol, refusant de reconnaître ses torts. La FIA lui a gentiment rappelé qu'il se trompait.

DIMANCHE 18 JUIN

**03 Pérez déprime
Il ne pense plus au titre**
Après un début de saison encourageant, au point de s'être autodéclaré candidat au titre mondial, Sergio Pérez déchanté. Le Mexicain se fait laminer par

le Néerlandais depuis le Grand Prix de Miami et Helmut Marko lui a demandé d'arrêter de rêver en affirmant qu'il ne battrait jamais Verstappen à la régulière. L'équipe Red Bull attend juste de lui qu'il rapporte de gros points et qu'il soit présent en cas de défaillance – improbable – de Verstappen. Avant l'épreuve canadienne, Christian Horner l'avait d'ailleurs prévenu qu'il devait se concentrer sur son pilotage. Après une mauvaise qualification, Pérez reconnaissait : « Je ne me sens pas très bien, je ne passe pas un super moment. » Ce n'est pas sa laborieuse remontée jusqu'à la 6^e place qui lui aura remonté le moral.

LUNDI 19 JUIN

Verstappen au Nürburgring ? Marko dit non !

D'anciennes F1 Red Bull doivent se produire en démonstration sur la NordSchleife, au Nürburgring, en septembre prochain. Il est rarissime que des F1 récentes roulent sur le vénérable – et terrifiant – tracé allemand. Sebastian Vettel doit y piloter son ancienne RB 7 de 2011 et il est probable que Daniel Ricciardo soit aussi de la partie. Mais pas Verstappen. « J'aurais tellement adoré y aller, regrette le double champion néerlandais. Mais Helmut Marko (le conseiller spécial de Red Bull) ne l'a pas permis. Parce qu'il sait que j'aurais essayé de trouver les limites. Je trouve ça très drôle parce que, quand j'ai entendu parler de cette opération, nous étions tous les deux à la même table et il a immédiatement tranché : "Non, non et non, tu n'iras pas !" » ●

LE POINT

Développements de forces

Il est fort probable que Max Verstappen sera sacré champion du monde pour la 3^e fois à la fin de cette saison. L'intérêt de la suite du championnat dépend donc de la capacité qu'auront les équipes Aston Martin et Mercedes à lui compliquer la vie.

Il conviendrait d'ajouter l'équipe Ferrari à cette courte liste des potentiels empêcheurs de tourner en rond pour Verstappen. Oui, mais voilà, la Scuderia de Maranello sur laquelle reposaient beaucoup trop d'espoirs à l'orée du championnat 2023 déçoit. Elle pourra sans doute, de manière ponctuelle, revenir dans la course aux podiums et peut-être prétendre à une victoire d'ici la fin du championnat. Mais pour cela, il faudrait que Ferrari déroule un week-end sans anicroches fait d'une qualification irréprochable et d'une stratégie parfaite, et sans la moindre faute de ses pilotes. Ça fait beaucoup de paramètres à réunir face à deux équipes qui ne cessent de monter en puissance et qui s'appuient sur un développement agressif. Après les écarts abyssaux du

début de saison, la différence de rythme entre Red Bull et ses principaux poursuivants s'est resserrée dans des proportions raisonnables. S'il n'y avait pas un certain Max Verstappen au volant de la Red Bull, l'équipe autrichienne serait sévèrement concurrencée par Aston Martin, Mercedes et même Ferrari. Peu charitable – ce n'est pas l'empathie qui le caractérise – le Néerlandais n'a pas manqué de le faire remarquer, laissant entendre que, par rapport à lui, Sergio Pérez était loin du compte. C'est un constat sans appel et après tout, personne ne tiendra rigueur à Verstappen de se jeter des fleurs car c'est bien lui qui apporte l'essentiel des lauriers à son équipe. L'année dernière, le duo Horner-Marko n'avait pas manqué de reprocher à Pérez de ne pas avoir assuré le doublé pilotes au championnat. L'histoire risque de se répéter cette saison.

CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE 2023*

* au 21 juin 2023

TOP 10. ÉCURIES

Ecurie	Points
1 Red Bull	321 pts
2 Mercedes	167 pts
3 Aston Martin	154 pts
4 Ferrari	122 pts
5 Alpine	44 pts
6 McLaren	17 pts
7 Alfa Romeo	9 pts
8 Haas	8 pts
9 Williams	7 pts
10 AlphaTauri	2 pts

TOP 10. PILOTES

Pilote	Points
1 Max Verstappen	195 pts
2 Sergio Pérez	126 pts
3 Fernando Alonso	117 pts
4 Lewis Hamilton	102 pts
5 Carlos Sainz	68 pts
6 George Russell	65 pts
7 Charles Leclerc	54 pts
8 Lance Stroll	37 pts
9 Esteban Ocon	29 pts
10 Pierre Gasly	15 pts

LES GP DU MOIS PROCHAIN



HOLLYWOOD SUR PISTE

Entre ces deux-là, cela a longtemps été "je t'aime, moi non plus".

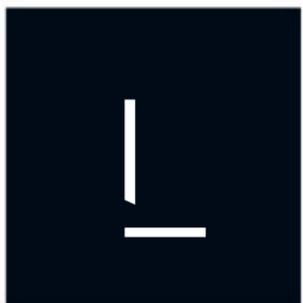
Les écuries et les pilotes voyaient les quelques productions cinématographiques d'un mauvais œil, les accusant de ne rien comprendre à la discipline, tandis que les cinéastes se sentaient méprisés.

**Avec Liberty Media, et dans le sillage de Netflix, les choses changent.
Au point d'influencer la compétition elle-même ?**

Par Dieter Rencken

Depuis sa première diffusion en 2018, la série Netflix *Drive to Survive* privilégie le réalisme des courses de Formule 1 et propose d'en voir les coulisses. Ici, au premier grand prix de la saison 2022 à Bahreïn, Pierre Gasly, lorsqu'il pilotait pour la Scuderia AlphaTauri.





es films de Formule 1, c'est un peu comme les bus parisiens : pas de service, puis trois arrivent à l'improviste, coup sur coup... Au milieu des années 60, l'Américain John Frankenheimer a produit *Grand Prix*, considéré alors comme

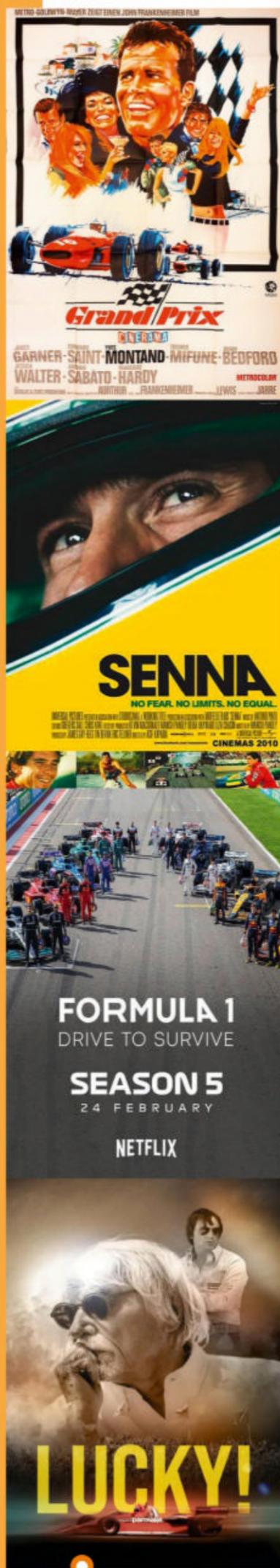
étant aussi proche de la réalité de la course que ce qu'autorisaient les techniques de tournage de l'époque. La légende hollywoodienne était clairement en recherche de réalisme, en fixant des caméras sur les monoplaces et en prenant grand soin de reproduire des scènes et des décors authentiques. Puis vint une pénurie d'action sur pellicule. Seul *Driven* a vu le jour (en 2001), un film sur l'IndyCar produit par Sylvester Stallone, qui voulait initialement poser ses caméras dans les paddocks de F1. Mais Bernie Ecclestone, le grand patron de l'époque, y avait finalement mis son veto après avoir découvert à quel point le scénario était faible. Le résultat définitif a été épouvantable et n'a pas rendu service à l'IndyCar. Depuis lors, la F1 et le cinéma ont vécu leur vie chacun de leur côté.

Au-delà de la tentative malheureuse de Stallone, Ecclestone était avant tout extrêmement protecteur pour « son » sport. On ne s'aventurait sur le territoire de la F1 qu'à ses risques et périls, comme d'autres professions, des marchands de souvenirs aux magnats du cinéma, le découvraient à leurs dépens. En bref, à moins que Mr E. n'approuve lui-même un projet donné, tout essai se heurtait à sa vindicte. Bernie Ecclestone croyait en effet que la surexposition de la F1 était au moins aussi dommageable que son absence de médiatisation. Puis, en 2010, est sorti *Senna*, un long métrage consacré au champion brésilien. Fondamentalement, il s'appuyait entièrement sur des images de Formule 1 et concernait essentiellement l'affrontement du Brésilien, sur et hors piste, avec Alain Prost, le Français y étant représenté comme le « méchant » de l'histoire. Certes, des films biographiques sur Ronnie Peterson ou Roland Ratzenberger ont également été produits par le passé. Mais ils s'adressaient plutôt à un public national.

Ça se bouscule au portillon

Maintenant, cependant, c'est open bar pour les films de F1, dans le sillage du phénomène déclenché par la série *Formula 1: Drive to Survive* de Netflix. Il est clair que Liberty Media, détentrice des droits commerciaux de la F1, société de divertissement cotée en Bourse basée aux Etats-Unis, est adepte du toujours plus, et pas seulement en ce qui concerne la croissance des calendriers ou l'augmentation des coûts du plateau pour les promoteurs des courses, ce qui se traduit par des prix de billets d'entrée de plus en plus élevés.

D'abord est venu *Lucky!*, une histoire de la Formule 1 en huit parties, vue à travers les yeux d'un Ecclestone parfois espiègle. Produite par Manish Pandey, l'homme derrière le projet du film *Senna*, la série combine de magnifiques images d'archives avec des commentaires d'Ecclestone, qui a assisté au tout premier grand prix du championnat du monde (Silverstone, 1950) avant de « posséder » la F1. Dans le même temps, le fils de sir Jackie Stewart, Mark, cinéaste de métier, a consacré un long métrage à la vie, à l'époque et aux réalisations de son triple champion du monde de père, qui a survécu à la période la plus meurtrière du sport automobile, durant laquelle il a perdu plus de 50 amis en course.



Quatre affiches pour quatre styles différents. Du long métrage romancé des années 60 au film documentaire coup de poing, en passant par le biopic et la série hyperréaliste, la Formule 1 demeure un sujet inspirant.

LIBERTY MEDIA, SOCIÉTÉ DE DIVERTISSEMENT COTÉE EN BOURSE, DÉTENTRICE DES DROITS COMMERCIAUX DE LA F1, EST ADEPTE DU TOUJOURS PLUS, ET PAS SEULEMENT EN CE QUI CONCERNE LA CROISSANCE DES CALENDRIERS.

Dans la foulée de *Stewart*, un film documentaire sur Gilles Villeneuve et Didier Pironi raconte l'histoire des deux pilotes Ferrari, liés à jamais après avoir été déchirés par les événements de 1982.

D'autres projets de films se bousculent au portillon. Apple TV et Lewis Hamilton coopèrent sur un long métrage biographique sur le septuple champion, le pilote travaillant également avec le producteur de *Top Gun* et *Flashdance* Jerry Bruckheimer, ainsi qu'avec Brad Pitt. Le scénario de cette autre production est, semble-t-il, conçu autour du thème d'un « vieux champion » qui coache un rookie. Au moment d'écrire ces lignes, l'information a filtré d'une nouvelle œuvre en préparation sur la lutte des écuries indépendantes face à la puissance des top teams. Qui sait, la semaine prochaine (ou le mois prochain) pourraient encore voir le jour une ou deux autres idées de films. La question se posera alors de savoir quand l'intérêt d'Hollywood pour la F1 se tarira.

Lucky! met le feu aux poudres

La série *Lucky!* a coûté 5 millions de dollars à produire. Elle vaut certainement la peine d'être regardée, ne serait-ce que pour y découvrir la manière dont Bernie Ecclestone voit les choses, une vision parfois assez différente de ce qui a été gravé dans les livres d'histoire. Là se trouvent de nouveaux pièges inattendus...

A peine la série avait-elle été dévoilée que Felipe Massa, qui a perdu le titre en 2008 à cause (en partie) du scandale du crashgate de Singapour, a annoncé qu'il avait appelé à un examen des événements pour « comprendre ce qui s'était passé ». Quinze ans plus tard, la scène du Brésilien luttant contre les larmes sur le podium du Grand Prix du Brésil 2008 reste poignante. Pendant la course, Massa avait tout fait pour remporter le titre en décrochant la victoire finale mais s'était vu ravir la couronne par Lewis Hamilton – grimpé à la cinquième place dans le dernier virage. Trois mois plus tôt, Nelson Piquet Jr., pilote Renault sous pression après des courses ternes, avait déclenché le « crashgate » pour faciliter la victoire de son coéquipier Fernando Alonso en provoquant une safety car dans le bon tempo. La FIA enquêtera plus tard sur l'affaire. Le patron de l'équipe Renault, Flavio Briatore, et Pat Symonds, désormais directeur technique de la F1, ont été interdits de paddocks dans la foulée. Mais leurs sanctions ont été annulées par la suite. Piquet Jr., lui, n'est jamais revenu en F1. L'affaire s'était arrêtée là, jusqu'à ce que *Lucky!* soit projeté et qu'Ecclestone y révèle que lui et le président d'alors de la FIA, Max Mosley, avaient été mis au courant de la manœuvre frauduleuse immédiatement après la course. Ils avaient pourtant choisi de n'en rien dire. « Nous avons décidé de ne rien faire, a-t-il déclaré. Nous voulions sauver [la F1] d'un énorme scandale. »

LA CASCADE DE CONSÉQUENCES D'UNE RÉVISION DES RÉSULTATS DE LA SAISON 2008 SERAIT ASSEZ CATACLYSMIQUE. SI L'ON VIENT À S'AVENTURER SUR CE TERRAIN MINÉ, D'AUTRES "AFFAIRES" RESSORTIRONT-ELLES ?

C'est pourquoi j'ai réussi à persuader Nelson Piquet (Senior, NDLR), mon ancien pilote, de garder son calme pour un moment. A l'époque, il y avait une règle selon laquelle un classement du championnat du monde était intouchable après la cérémonie de remise des prix de la FIA à la fin de l'année. Hamilton a reçu le trophée et tout allait bien. » Peut-être que tout allait bien à ce moment-là, mais maintenant Massa pense qu'il a les munitions nécessaires pour demander un bilan de la saison 2008. A *Sport Auto*, il a expliqué : « *Quand le commentaire de Bernie [a été révélé], j'ai été vraiment, vraiment surpris. Parce que tout le monde sait ce qui s'est passé pendant la course, tout est sorti en 2009. Mais là, nous entendons dire que Charlie (Whiting) était au courant, tout comme Mosley. Donc, selon moi, c'est l'injustice pour la F1. Cela montre que, peut-être, aucun arbitrage juridique, rien de ce qui s'est passé n'était correct. Aussi, j'ai pris la décision d'étudier le côté légal de l'ensemble des événements. »*

Le Brésilien estime qu'il doit à sa famille, à ses amis et à ses fans d'être déclaré champion du monde 2008, mais accepte également l'idée que ce sera un long combat difficile, qu'il n'a aucune garantie de gagner. Pour compliquer les choses, Felipe Massa siège au Conseil mondial du sport automobile de la FIA en tant que représentant de la commission des pilotes et devra probablement démissionner étant donné le conflit d'intérêts évident s'il poursuit l'instance dirigeante de la discipline en justice.

Une série d'actions... en justice ?

La cascade de conséquences potentielles d'une révision des résultats de la saison 2008 est assez cataclysmique. Si la quête de Massa aboutit et que Hamilton perd son premier titre, le Britannique engagera-t-il à son tour une action en justice pour faire réexaminer le dénouement d'Abu Dhabi 2021 ? Dans ce cas, on peut envisager également que Verstappen riposte en demandant l'annulation du Grand Prix de Grande-Bretagne de cette année-là, où Hamilton l'a sorti de piste. Et si l'on s'aventure sur ce terrain miné de la révision du palmarès, comment traiter Brawn GP, dont les titres pilote et constructeur pourraient avoir été remportés avec un double diffuseur à la légalité douteuse en 2009 ? Qu'en sera-t-il de la tristement célèbre décision de 1999 sur les *bargeboards* qui a permis à Ferrari de conserver sa victoire au Grand Prix de Malaisie et de décrocher le titre constructeur malgré des structures latérales non conformes ? L'écurie McLaren appellera-t-elle à une inversion vingt-quatre ans après les faits ? Renault réclamera-t-il un examen du titre de 1983, compte tenu des rumeurs selon lesquelles Brabham-BMW aurait utilisé du carburant illégal pour l'emporter ? Où fixer la limite ?

Bien sûr, on compatit pour Massa. Mais ses chances de gagner cette bataille juridique quinze ans après sont extrêmement minces. Il serait mieux servi s'il était traité par l'histoire comme le digne perdant – pour des raisons indépendantes de sa volonté – du championnat de 2008 plutôt que comme un double mauvais perdant : une fois en piste et une seconde fois devant les tribunaux. Quoi qu'il en soit, les fans peuvent être assurés que d'autres films de F1 sont à l'approche. Comme les bus parisiens... ●



DPPi



Motorsport-images/Sutton/Panoramio



DPPi

La série *Lucky!*, consacrée à Bernie Ecclestone, a fait ressortir de vieux dossiers. La saison 2008 est principalement visée, avec le « crashgate » impliquant le patron de l'équipe Renault Flavio Briatore (photo en haut, avec Ecclestone), commanditaire de « l'accident » de son pilote Nelson Piquet Jr. au Grand Prix de Singapour, ayant pour conséquence indirecte la perte du titre pour Felipe Massa (ci-dessus, s'exprimant sur le sujet en 2022).

Abonnez vous à **Sport auto**



27% de réduction

SANS ENGAGEMENT

69€⁹⁰ par an
 au lieu de ~~96,56€*~~

1 numéro PAR MOIS



Bulletin d'abonnement

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

#M041 #D1399203

1 Je choisis mon offre d'abonnement :

Offre mensuelle : **-29%**
 Sport Auto chaque mois pour **5,70€** par mois au lieu de 8,05€* puis la 2^{ème} année 6,20€/mois. (1)

Offre annuelle : **-27%**
 Sport Auto chaque mois pour **69,90€** au lieu de 96,56€* et je reçois Sport Auto pendant 1 an (12 n°). (2)
 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

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.)

PLUS RAPIDE, JE M'ABONNE EN QUELQUES CLICS SUR

KiosqueMag

à l'adresse : bit.ly/SA-738

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

Flashez-moi pour voir l'offre !



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 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 dpd@reworldmedia.com Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com. Éditions Reworld Axel Springer (ERAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux.



ENDURANCE 24 Heures du Mans

COMPLÈTEMENT DINGUE !

Présentée comme la course du siècle, cette édition du centenaire a tenu presque toutes ses promesses.

La victoire de Ferrari, après cinquante ans d'absence dans la catégorie reine de l'Endurance, signe le vrai début d'une nouvelle ère pour cette discipline.

Retour en questions sur une édition inoubliable.



A-t-on déjà connu des 24 Heures aussi intenses ?



ette édition du centenaire a parfois pris des allures de championnat du monde

du superlatif. Souvent à juste titre. Effectivement, le plateau était de très haute volée avec pas moins de sept marques présentes dans la catégorie reine (Toyota, Ferrari, Peugeot, Porsche, Cadillac, Glickenhaus et Vanwall). Le déroulement de la course a été très intense, son sort ne se décantant qu'à une heure et quarante-cinq minutes de l'arrivée, avec finalement 80" séparant Ferrari de Toyota à l'arrivée. En cela, l'édition 2011 avait fait plus fort : le match entre Audi et Peugeot avait duré jusqu'au dernier tour,

la marque aux anneaux l'emportant pour seulement 13 petites secondes ! En revanche, ce qui est assez inédit, c'est la variété constatée aux avant-postes avec pas moins de 34 changements de leader en Hypercar ! Cinq constructeurs différents se sont relayés au commandement : Toyota, Ferrari, Cadillac, Peugeot et Porsche... Voilà qui nous change des éditions précédentes, où Toyota avait trusté la première position, ne concédant qu'un seul tour en tête à Alpine... en cinq ans ! C'est la première fois depuis l'après-guerre qu'autant de marques pointent en tête. Pas de doute : l'Endurance vient de basculer dans une nouvelle ère !



Par Alain Pernot Photos Laurent Villaron

La victoire de Ferrari était-elle prévisible ?

John Elkann, Frédéric Vasseur, Charles Leclerc, Laurent Mekies... A certains moments, on se serait cru sur un circuit de Formule 1 tant le top management de Ferrari était présent pour soutenir le premier engagement depuis cinquante ans du Cheval cabré dans la catégorie reine de l'Endurance. Clairement, les Rouges n'étaient pas venus faire de la figuration au Mans. D'ailleurs, dès sa première apparition en compétition à Sebring en mars dernier, la 499P s'est positionnée comme la principale adversaire de Toyota, en signant pole et podium. Présente sur tous les podiums depuis le début de saison, l'équipe italienne n'était pas encore parvenue à faire basculer le géant Toyota. A l'approche du Mans, elle se posait comme un sérieux challenger mais pas comme favorite. Antonello Coletta, le responsable du programme, le reconnaît : « Nos trois tests d'endurance n'avaient pas été couronnés de succès... » Loin de complexer, Ferrari a abordé son retour en terre sarthoise de manière rigoureuse et agressive, avec un sérieux coup de pouce réglementaire (voir par ailleurs). Très véloces dès les essais libres, les 499P ont confirmé en qualification, s'adjugeant avec autorité la première ligne lors de l'hyperpole. Première partie du contrat remplie ! Il ne restait plus qu'à tenir la distance... Ce que les deux protos rouges ont su faire sans encombre ou presque. Un radiateur percé par la projection d'une pierre a condamné

les chances de la 50 pilotée par Fuoco, Nielsen et Molina (une petite demi-heure de perdue à la fin de la 10^e heure). En revanche, la n° 51 a su surmonter les obstacles. Comme lorsque Alessandro Pier Guidi, alors leader, est sorti de piste au Dunlop, peu avant minuit : « En voulant éviter une collision, je suis allé sur la partie mouillée de la piste et je me suis retrouvé dans le bac à gravier. J'ai cru que tout était fini, mais les commissaires ont fait un super boulot. J'ai pu repartir sans perdre un tour. Et avec la safety car suivante, j'étais de retour dans le match. » Ou comme lors d'un ravitaillement intervenu le dimanche à 10 h 30, la voiture est restée immobile devant son stand ! Avec calme, Antonio Giovinazzi a alors procédé à un reset de son volant et tout est revenu à la normale ! Entre-temps, la Toyota 8 avait repris la tête... que la Ferrari lui a ravie seize minutes plus tard par un dépassement à la deuxième chicane. Un autre reset sera nécessaire lors de l'ultime arrêt au stand de la voiture de tête, comme pour rendre le scénario encore plus savoureux. Sans conséquence, toutefois : artisan de nombreux succès de la marque en GT, Alessandro Pier Guidi n'avait plus qu'à dérouler jusqu'à l'arrivée pour offrir au Cheval cabré sa première victoire mancelle depuis 1965. La Toyota 8 avait en effet grillé son joker lors d'un tête-à-queue à Arnage, à une heure et quarante-cinq minutes de l'arrivée.



"EN VOULANT ÉVITER UNE COLLISION, JE ME SUIS RETROUVÉ DANS LE BAC À GRAVIER. J'AI CRU QUE TOUT ÉTAIT FINI, MAIS J'AI PU REPARTIR SANS PERDRE UN TOUR. ET AVEC LA SAFETY CAR SUIVANTE, J'ÉTAIS DE RETOUR DANS LE MATCH."

Alessandro Pier Guidi
(pilote de la Ferrari victorieuse)



Qu'a-t-il manqué à Toyota pour remporter une 6^e victoire ?

L'équipe Toyota jouait gros au Mans. Un succès face à une concurrence aussi relevée lui aurait définitivement valu un ticket pour la légende.

A l'inverse, un échec risquait de conforter ceux qui pensent que Toyota ne gagne que lorsqu'il n'y a pas de réelle concurrence en face... Après son sans-faute du début de saison (trois victoires consécutives), Toyota apparaissait comme l'incorruptible référence, d'autant plus que le contexte réglementaire n'était pas censé évoluer avant les 24 Heures du Mans. Enfin, ça, c'est ce qui était prévu... Cet hiver, huit groupes de travail successifs au sein de la FIA avaient permis d'arrêter une stratégie selon laquelle la balance de performance, la fameuse BoP, ne changerait pas sur les quatre premières manches de la saison. L'objectif était d'encourager les concurrents Hypercar à donner le maximum de leur potentiel, sans chercher à cacher leur jeu lors des trois premières manches en vue de

bénéficier d'un coup de pouce pour Le Mans. Dans nos colonnes, le mois dernier, le président de l'ACO, Pierre Fillon, nous avait encore confirmé cette stratégie. Et puis, à deux jours des vérifications techniques des 24 Heures, changement de programme : la BoP était finalement corrigée ! Le grand perdant de cette révision était Toyota, dont les GR010 se retrouvaient lestées de 37 kg alors que les Ferrari n'étaient alourdies que de 24 kg, les Cadillac de 11 et les Porsche de 3. Dans le clan Toyota, cet ajustement de dernière minute a été perçu comme une véritable trahison : « *C'est une question de principe. Un engagement avait été pris. Il a été rompu* », expliquait Pascal Vasselon avant l'épreuve. Pour exprimer sa colère aux organisateurs, Akio Toyoda – le président de Toyota, présent sur place – a refusé de recevoir le trophée Spirit of Le Mans qui devait lui être remis la veille de la course. Un geste symbolique très fort de la part du président japonais. Les 13 kg de

différence entre la Toyota GR010 et la Ferrari 499P équivalent à 6 dixièmes au tour. Sur 342 tours, cela pèse très lourd (environ 3'25)... Soucieux de ne pas gâcher la fête, les membres de l'équipe Toyota – 2^e place à 1'20 – ont félicité leurs adversaires et ont serré les dents, en évitant soigneusement de polémiquer. L'un d'eux nous confiait toutefois après l'arrivée : « *J'ai plus l'impression d'avoir participé à une superproduction hollywoodienne qu'à une vraie compétition...* » Affaibli par la perte de la voiture n° 7 après huit heures de course (Kobayashi s'est fait percuter par un concurrent lancé à pleine vitesse à l'abord d'une slow zone), le clan Toyota a tout donné pour essayer de compenser son déficit de vitesse avec la 8. En fin de parcours, Ryo Hirakawa a reçu carte blanche pour combler ses vingt secondes de retard. Il a malheureusement perdu le contrôle de sa monture à 14 h 16 et a tapé les piles de pneus, au virage d'Arnage. Un écart qui nécessitera un arrêt au stand rédhibitoire.

POUR EXPRIMER SA COLÈRE
AUX ORGANISATEURS, AKIO TOYODA,
LE PRÉSIDENT DE TOYOTA,
A REFUSÉ DE RECEVOIR LE TROPHÉE
"SPIRIT OF LE MANS" QUI DEVAIT
LUI ÊTRE REMIS LA VEILLE DE LA COURSE.

Que penser de la course de Peugeot ?

On ne va pas se mentir : vu les prestations de la 9X8 depuis ses débuts en course en juillet 2022, on s'attendait à un long chemin de croix du côté des lions. Or la Peugeot a fait plutôt bonne figure. Elle a même occupé la tête en deux occasions (dont l'une artificiellement prolongée par une safety car). Même les membres de l'équipe n'en revenaient pas ! Carlos Tavares et Jean-Marc Finot (patron de Stellantis Motorsport) se sont d'ailleurs tapés dans la main comme s'ils avaient remporté la course... Domage que la sortie de route de Gustavo Menezes à la première chicane, vers 3 heures du matin, ait mis un terme à cette chevauchée inattendue de la 94. Pas ridicules en performance dans certaines phases de course (surtout en pneus slicks sur piste humide), les Peugeot ont même surpris par leur – relative – fiabilité. Alors qu'elles

n'avaient jusque-là jamais franchi le cap des douze heures de roulage en essais privés, elles ont tenu près de vingt heures sans problèmes techniques avant de se faire rattraper en fin de parcours par leurs habitués travers (problème hydraulique). Ces derniers n'ont toutefois pas empêché les deux Hypercar françaises de passer la ligne d'arrivée aux 8^e et 27^e positions, respectivement à 12 et 30 tours des vainqueurs. Une récompense pour tous les efforts consentis par les membres de cette équipe sous pression. Espérons que cette prestation, globalement moins calamiteuse que redouté, n'engendrera pas de conclusions erronées... Si elle aspire à jouer les premiers rôles, l'équipe française doit procéder à un véritable « reset » de son programme. Une nouvelle voiture serait d'ailleurs à l'étude, avec des premiers tours de roues prévus en décembre...



PAS RIDICULES EN PERFORMANCE DANS CERTAINES PHASES DE COURSE, LES PEUGEOT ONT MÊME SURPRIS PAR LEUR – RELATIVE – FIABILITÉ.



DPPI

Pourquoi la nouvelle procédure de safety car a-t-elle tant fait parler d'elle ?

Annoncée en février et inspirée par les réglementations américaines, la nouvelle procédure de safety car du Mans consiste à regrouper tous les concurrents dans l'ordre du classement, catégorie par catégorie, en permettant aux attardés de gommer leur retard (alors qu'auparavant le déploiement de trois safety cars différents permettait de préserver en grande partie les écarts creusés). Pour certains, comme Toyota, c'est une entorse à l'esprit du Mans qui encourage

les concurrents à jouer la sécurité pendant la première phase de course en attendant d'être remis en selle par une potentielle neutralisation. Cette procédure – très longue à mettre en place vu la distance du circuit et le nombre de voitures – a été utilisée deux fois (en tout début de course et à la fin de la troisième heure) et n'a finalement que peu affecté le déroulement sportif de cette édition (si ce n'est qu'elle a considérablement fait chuter la distance parcourue cette année : 342 tours au lieu de 380 l'an dernier).



DPPI

LMP2 : conte de fées polonais

Face aux armadas WRT, Prema, United Autosports, Alpine et Jota, qui aurait osé miser un centime sur la modeste équipe Inter Europol Competition ? Pour sa cinquième participation aux 24 Heures du Mans, la petite équipe polonaise qui n'avait jamais fait mieux qu'une 5^e place de catégorie dans la Sarthe a damé le pion à ses puissants adversaires ! Elle a pourtant cumulé les handicaps. Le pilote suisse Fabio Scherer

s'est, en effet, fait rouler sur le pied par un concurrent en début de course et a dû composer avec une vive douleur durant toute la course. De plus, en fin d'épreuve, la radio de la voiture leader est tombée en panne. L'équipe basée à Varsovie a donc dû emprunter des panneaux à l'équipe Jota pour improviser une signalisation à l'ancienne, à grands coups de ruban adhésif noir, pour s'assurer que son pilote ne rate pas son ravitaillement !



Christophe Alba

La Camaro NASCAR a-t-elle rempli sa mission ?

Bon, honnêtement, nous n'avons pas encore compris pourquoi cette Camaro de NASCAR avait été engagée dans le Garage 56 consacré aux nouvelles technologies (pour rappel, le championnat NASCAR n'est passé aux roues mono-écrous et n'a abandonné les ponts arrière rigides que l'an dernier !). Néanmoins, il est clair que cette créature typiquement américaine a apporté à cette édition déjà fort excitante une touche d'exotisme très appréciée par le public, conquis par le son de ce gros V8 et par le gabarit atypique de l'engin. L'équipe Hendrick Motorsports

(l'une des plus puissantes équipes de NASCAR) a beaucoup travaillé pour adapter la Camaro aux exigences de l'Endurance (les NASCAR ne roulent pas sous la pluie et tournent le plus souvent sur des speedways). Evoluant hors règlement, elle affichait 680 ch, soit au moins 175 unités de plus que les LM GTE, qu'elle a logiquement devancées aux essais. Pilotée par un champion du monde de F1 (Jenson Button), un ancien vainqueur du Mans (Rockenfeller) et une star de la NASCAR (Jimmie Johnson), elle a atteint son objectif en ralliant l'arrivée (à la 39^e place) malgré des problèmes de transmission en fin d'épreuve.





Les LMDh (Porsche & Cadillac) ont-elles leurs chances ?

Prenant le relais des LMP1, la catégorie Hypercar regroupe deux types de voitures, équilibrés par la Balance of Performance (BoP) : les LMH (de vraies Hypercar entièrement développées par leur constructeur) et les LMDh (des Hypercar « low cost » basées sur un châssis de LMP2 et dotées d'un système hybride standard). Cette année, les LMDh ont enfin fait leur apparition dans la Sarthe avec Porsche et Cadillac. Malgré un effectif pléthorique (trois voitures officielles engagées par Penske et une privée alignée par Jota), Porsche a déçu. Les nombreux kilomètres d'essais préparatoires (plus de 30 000 !) n'ont pas

permis au constructeur allemand de fêter dignement son 75^e anniversaire : la voiture la mieux placée est en effet classée à une anonyme 16^e position. Soyons honnêtes : le clan Porsche s'est pris une grosse claque. Autre adepte des LMDh, Cadillac a – à l'inverse – réalisé une course vraiment impressionnante, malgré quelques péripéties (une voiture dans le rail dès le 1^{er} tour, par exemple). Les jolies V-Series.R ont terminé à de très encourageantes 3^e (Bamber, Lynn et Westbrook) et 4^e places (Bourdais, van der Zande et Dixon). Une superbe performance pour une équipe créée de toutes pièces l'hiver dernier.

PORSCHE S'EST PRIS UNE GROSSE CLAQUE. AUTRE ADEPTE DES LMDH, CADILLAC A – À L'INVERSE – RÉALISÉ UNE COURSE IMPRESSIONNANTE.





DPPI

GT Am : l'incroyable remontée de Corvette

Après avoir perdu deux tours en début de course à la suite d'un changement d'amortisseur, l'unique C8.R engagée par Corvette Racing (dans une catégorie théoriquement réservée aux concurrents amateurs) s'est livrée à une remontée diabolique. Ne lâchant rien, l'équipage Keating-Catsburg-Varrone n'a cessé d'attaquer et s'est irrémédiablement emparé de

la tête à la 21^e heure. Cette victoire apparaît comme une juste réparation après l'édition 2022 où la dominatrice C8.R (en LM GTE Pro) s'était retrouvée dans le rail après l'écart d'une LMP2. En revanche, terrible déception pour l'équipage Iron Dames. Le trio féminin Frey-Gatting-Bovy a longtemps mené et ne rate le podium que pour 6" après un changement de freins intervenu dans la dernière heure.



Jean-Éric Raoul

La 63^e équipe

Dans le tram du matin vers le circuit, un petit garçon d'une dizaine d'années, rayonnant de plaisir, explique les subtilités de l'épreuve à sa maman. BoP, forces et faiblesses des écuries, différences des catégories, il déroule avec précision un exposé fascinant d'expertise. Lui, dans quelques années, on le verrait bien à la rédaction... Dans les queues inévitables, à l'entrée du circuit ou pour commander un sandwich, très peu d'agressivité, alors que la densité de la foule ou la chaleur auraient pu y inciter. En revanche, qu'elle est forte l'émotion dans les Esses de la Forêt, noirs de monde, lorsque monte du public *La Marseillaise*, juste avant de lancer les voitures en piste ! Ils resteront là des heures, sous le soleil ou la pluie,

acclamant les changements de leader, avec une ferveur particulière pour les coups d'éclat de Ferrari ou de Peugeot. La nuit, le circuit ne s'est pas vidé. A 3 h 30 du matin, le tram bondé témoigne de la résistance des fans. Dimanche, près du Tertre, certains compensent leur absence de nuit par une sieste sur un hamac tendu entre deux arbres. A chaque passage de la Porsche des Iron Dames, quatre sœurs enthousiastes mettent un point d'honneur à la célébrer par une ola. Cette édition du centenaire a accueilli 325 000 spectateurs. Comme le fameux douzième homme au foot, cette foule énorme a porté les écuries et drapé cette édition d'une émotion puissante. Le sport automobile a encore de belles histoires à vivre. **J.-E. R.**

CLASSEMENT 24 H DU MANS 2023

Voitures	N°	Pilotes	Temps
1 Ferrari 499P (1^{er} Hypercar)	51	Calado, Giovannazzi, Pier Guidi	341 tours
2 Toyota GR010 (Hypercar)	8	Buemi, Hartley, Hirakawa	à 1'30 027
3 Cadillac V-Series R (Hypercar)	2	Bamber, Lynn, Westbrook	à 1 tour
Cadillac V-Series R (Hypercar)	3	Bourdais, Dixon, Van der Zande	à 2 tours
Ferrari 499P (Hypercar)	50	Fuoco, Molina, Nielsen	à 5 tours
Glickenhaus 007 (Hypercar)	708	Briscoe, Dumas, Pia	à 7 tours
Glickenhaus 007 (Hypercar)	709	Berthon, Gutiérrez, Mailloux	à 9 tours
Peugeot 9X8 (Hypercar)	93	Di Resta, Jensen, Vergne	à 12 tours
9 Oreca 07 (1^{er} LMP2) Inter Europol Competition	34	Costa, Scherer, Smiechowski	à 14 tours
Oreca 07 (2 ^e LMP2) WRT	41	Andrade, Delétraz, Kubica	à 14 tours
Oreca 07 (3 ^e LMP2) Duqueine Team	30	Binder, Jani, Pino	à 14 tours
Alpine A470 (4 ^e LMP2) Signatech Alpine	36	Canal, Milesi, Vaxivière	à 15 tours
Oreca 07 (5 ^e LMP2) WRT	31	Frijns, Gelalel, Hasburg	à 15 tours
Delage (6 ^e LMP2) Idec Sport	48	Chatin, Hörr, Lafargue	à 15 tours
Oreca 07 (7 ^e LMP2) Vector Sport	10	Aubry, Cullen, Kaiser	à 17 tours
Porsche 963 (Hypercar)	5	Cameron, Christensen, Makowiecki	à 17 tours
...			
20 Oreca 07 (1^{er} LMP2 Pro Am) Algarve Pro racing	45	Allen, Braun, Kurtz	à 20 tours
...			
26 Corvette C8 R (1^{er} LM GTE AM) Corvette Racing	33	Catsburg, Keating, Varrone	à 29 tours
...			

L'édition 2024 promet-elle d'être encore plus disputée ?

Une chose est sûre : la liste des engagés sera encore plus riche l'année prochaine dans la catégorie Hypercar ! Au moins trois constructeurs ont en effet déjà prévu de rejoindre les sept actuellement présents. Pas de doute : l'Endurance est en train de vivre un nouvel âge d'or. C'est ainsi que BMW confiera à l'excellente équipe belge WRT

(2^e en LMP2) le soin d'aligner des LMDh semblables à celles qui courent déjà en IMSA cette année. Lamborghini sera officiellement présent par le biais de l'écurie Iron Lynx alors qu'Alpine effectuera son retour dans la catégorie reine (après un passage peu convaincant en LMP2 cette année) avec une A424_B qui a été présentée la veille de la course.



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 **Sylvie Karakostopoulos**

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

PUBLICITÉ
Directrice exécutive régie **Elodie Brétaudeau Fonteilles**
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



ACPM
Date du dépôt légal **juin 2023**
Prix de vente **6,90 €**
Date de parution **30 juin 2023**
N° ISSN **0151-6353**
N° CPPAP **1024 K 86784**

LE BLOG DES ESSAYEURS
La page des sorties de route, où notre équipe des essais a carte blanche pour partager ce que lui inspire le monde de l'exception automobile.



Bravo et merci

Par **Laurent Chevalier**

BOP, écureuil ou chat noir, rien ni personne n'enlèvera cette somptueuse victoire Ferrari. Non seulement ce centenaire des 24 Heures du Mans tient toutes ses promesses, mais il rappelle à quel point cette épreuve est mythique, inimitable et impitoyable. Après le romanesque *Le Mans 66*, la légende *Le Mans 2023* vient de s'écrire sous nos yeux éberlués. En résumé ? Des faits de course comme s'il en pleuvait et des averses qui s'invitent à la fête dans ce scénario digne de Spielberg. A commencer par l'amorce, avec l'hyperpole qui ouvre la brèche à Ferrari. Puis un premier tour sous haute tension quand une Cadillac part dans le décor avant que Toyota ne reprenne les commandes. Suit un balai de ravitaillements ponctués de crashes en LMP2 qui voient se succéder Toyota, Ferrari, Cadillac, Porsche et Peugeot à la tête des Hypercar. Avant que le cocktail pluie et slicks n'explode en cascade d'aquaplanings. Peugeot se hisse alors en haut du classement et engage un mano a mano avec Porsche. Lequel



La terre du milieu

Par **Sylvain Vétaux**

Il était une fois, dans une contrée pas si lointaine, des gens importants ayant édité un code régissant la bonne marche de la société. Parmi ces règles, une toute simple : « *Quand ton véhicule tu conduiras, sur la voie de droite tu rouleras.* » Pour faciliter les trajets entre bourgades lointaines, ce pays avait pris le parti de se lézarder de rubans gris, appelés autoroutes. Sur ces derniers, le législateur autorisait les usagers à rouler à 130 km/h. Moyennant finances certes, mais avouez que c'est sympa. Sur les autoroutes comme ailleurs, pour dépasser, il fallait se signaler via une petite loupiote orangée et, une fois la manœuvre effectuée, retrouver sa position la plus à droite sur la chaussée. Mais certains, sans raison apparente aucune, occupaient de façon prolongée la voie du milieu. Que faire dans ce cas lorsque, même en respectant la vitesse limite, vous vous retrouviez derrière cet amnésique du Code de la route ?



APRÈS LE ROMANESQUE LE MANS 66, LA LÉGENDE LE MANS 2023 VIENT DE S'ÉCRIRE SOUS NOS YEUX ÉBERLUÉS.

part à la faute et voit repasser les deux Ferrari. Avant que l'orage ne fasse son retour, comme pour mettre de l'huile sur le feu. A minuit, le tiercé indique Peugeot, Ferrari et Cadillac avant que Toyota ne reprenne la tête des opérations. Puis se fait repasser par Ferrari dans les stands au petit matin, et inversement 3 heures plus tard, avant de reprendre une avance plus confortable. Dernière frayeur enfin pour Ferrari lors d'un arrêt qui s'éternise au stand et nécessite un reset complet de la voiture, avant de pouvoir ravir cette victoire méritée. Et mieux la savourer. Ce que nous avons tous fait en tant que spectateurs : c'était du pain bénit ! Merci l'ACO, merci au trio Pier Guidi, Calado et Giovinazzi et merci Ferrari !



QUAND TON VÉHICULE TU CONDUIRAS, SUR LA VOIE DE DROITE TU ROULERAS.

Doubler par la droite ? C'est non, le législateur l'ayant proscrit. Se faire insistant derrière le malotru ? Surtout pas : le même législateur a érigé une distance de sécurité minimale entre deux véhicules. Avertir cet occupant de la terre du milieu, via corne de brume ou faisceau lumineux, qu'il serait judicieux qu'il retrouve la voie libre à droite ? Hélas, une telle pratique est souvent perçue comme une agression. Mais quelle issue, alors ? Peut-être sanctionner davantage ces usagers qui incitent à faire n'importe quoi et perturbent la bonne marche du trafic.



FERRARI SF90 STRADALE PACK FIORANO, 05/21, 1.550 KM



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



**PORSCHE 991 GT2 RS PACK
WEISSACH**
Année : 05/18
Kilométrage : 20.700 km
420.000 €



DALLARA STRADALE
Année : 07/21
Kilométrage : 200 km
250.000 €



AUDI RS3 SPORTBACK
Année : 02/22
Kilométrage : 10.950 km
80.000 €



BMW X4 COMPETITION
Année : 04/22
Kilométrage : 14.600 km
98.000 €



DPM MOTORS | 45 Bd du Jardin Exotique | 98000 Monaco
| 48 Rue Grimaldi | 98000 Monaco
DPM CLASSIC | 4 Impasse des carrières | 98000 Monaco

contact@dpm-motors.com - www.dpm-motors.com
Tél. : +377 93 50 22 70



application iphone & ipad dpm motors / Disponible en téléchargement gratuit sur l'App Store / iPhone, iPad & iTunes Store are trademarks of Apple inc.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

ANGE BARDE

genève

