

SEPTEMBRE
TOP
ventes

Sport

N° 740 Septembre 2023

auto

R 1 3 5 7
4 4 4
2 4 6



▲ **Bugatti Chiron Golden Era**



▲ **Porsche 911 S/T**



◀ **Mercedes AMG GT 63 4Matic+ Coupé**



ESSAI
Porsche 718 Spyder RS
Quel bruit !



Lamborghini Lanzador
LE CHOC!

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

Vous n'êtes pas au bout de vos surprises...

ESSAI

Pagani Codalunga

Au volant de l'œuvre d'art... à réaction !



BEL : 7,50€ - ESP : 7,50€
GR : 7,50€ - DOM S : 7,50€
ITA : 7,50€ LUX : 7,50€
PORT CONT : 7,50€
CAN : 10,50\$CAN - MAR : 80DH
TOM S : 9,50€CFP
CH : 10FS - TUN : 180TU

L 15764 - 740 - F : 6,90 € - RD



⊖
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



SOMMAIRE

N° 740 Septembre 2023



28

Florian Grout



38



78

Tibo



64

Greg



72



138

Laurent Villaron



Crédits photos couverture kiosques : **Florian Grout, & DR**
Abonnés : **Florian Grout**

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

ACTUS

- 3 ÉDITO
- 6 SPÉCIAL NOUVEAUTÉS
Lamborghini Lanzador Concept, Bugatti Chiron Super Sport Golden Era, Porsche 911 S/T, Mercedes-AMG GT 63 4Matic+ Coupé, Nissan Z Nismo
- 22 TOP CHRONOS
Ebel 1911 Marine
- 23 CLUB SPORT AUTO
Les dates à retenir
- 24 HISTOIRES D'AUTOS
Robert Kubica, pilote

GAZ

- 28 ESSAI
Pagani Huayra Codalunga
- 38 ESSAI
Porsche 718 Spyder RS
- 44 GRAND FORMAT
Audi R8 V10 GT RWD
- 54 SUPERTEST
Alpine A110 R
- 62 À LA LOUPE
La suspension réglable de l'Alpine A110 R
Fernando Alonso
- 64 MATCH
Audi TT RS Iconic Edition vs BMW M2
- 72 ESSAI
Lotus Emira i4
- 78 ESSAI
Porsche 911 Dakar
- 82 ESSAI
Cupra Formentor VZ5

EN VRAI

- 88 C'EST LA MIENNE!
Aston Martin V12 Vantage
- 90 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois, vos photos
- 92 ACHETER
UNE OCCASION
Audi RS 6 (Mk III)
- 96 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
- 102 PETITES ANNONCES

SPORT

- 138 STUDIO
McLaren M7A (1968)
- 144 REPORTAGE F1
Piastrri, pari réussi
- 150 COULISSSES F1
Grands prix de Hongrie & de Belgique
- 158 ENQUÊTE
L'hydrogène, carburant pour la course
- 162 BLOG
Le blog des essayeurs

6



ABONNEZ-VOUS Voir page 86




Laurent Chevalier

Rédacteur en chef adjoint

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

Horacio, Ferruccio, Enzo et les autres

L'essai de la Codalunga, publié dans ce numéro de rentrée (page 28), a été l'occasion d'aller à la rencontre d'Horacio Pagani, chez lui, à domicile, dans

son usine située près de Bologne en Italie.

Un plaisir d'autant plus grand que cela permet de constater à quel point sa marque est arrivée à maturité, 25 ans tout pile cette année, avec des bâtiments qui n'ont plus rien à voir avec ceux qu'on lui connaissait lorsqu'on allait y essayer des Zonda au siècle dernier. Et un nombre de salariés passé de 20 à 200 personnes entre-temps. L'occasion était trop belle pour ne pas parler du passé, du présent et surtout du futur. Alors... Qu'y a-t-il dans vos cartons, monsieur Pagani ? Et que pensez-vous de l'électricité ?

Il répond : « Certaines personnes croient que le V12 sera éternel, mais cela ne sera pas le cas. Il y a des choses qui vont changer à l'avenir, et nous devons nous tenir prêts. Nous avons commencé à travailler sur l'électrique depuis 2018, mais nous présenterons nos projets uniquement lorsque nous y verrons un véritable intérêt pour nos clients. Pas avant. Nous avons cette chance. Nous n'avons pas de conseil d'administration ni d'investisseurs qui nous dictent notre conduite, donc nous déciderons, nous-même, quand et comment. Nous attendons le moment où nous aurons trouvé quelque chose de disruptif, que vous ne rencontrerez pas ailleurs. Mais pour l'instant, cela reste un gros point d'interrogation. Au contraire de ce qui se passe lorsque je conçois un nouveau modèle habituellement, comme avec la Huayra et l'Utopia. Ces processus de création se basaient sur quelque chose d'essentiel pour moi : le dialogue et

la transparence que j'ai installés avec mes clients au cours de toutes ces années. Je sais ce qu'ils recherchent, je connais leurs goûts, leurs intérêts et ce sont eux qui me guident. Je ne fais pas de voitures pour moi, je fais des voitures pour mes clients. Et je sais ce qu'ils veulent, grâce à la communication que j'entretiens avec eux. Mais lorsque je les interroge sur les voitures électriques, c'est plus diffus et leurs réponses sont plus neutres. Parfois ils sont, comme je ne veux pas dire contre, je dirais, pas tellement intéressés par ce mode de propulsion. Cela rend le défi encore plus grand, mais nous l'acceptons. »

Parmi les nombreuses questions qui restent en suspens, celle du poids est évidemment cruciale. Horacio poursuit : « Nos équipes s'efforcent de faire tout ce qu'elles peuvent pour créer un ensemble léger. Notre collaboration avec Mercedes-AMG, que j'ai commencée il y a plus de 30 ans, est plus forte que jamais. Nous avons donc des réunions constantes avec le groupe, comme à la fin du mois, où huit personnes de chez nous vont se rendre en Allemagne pour parler de batteries et d'onduleurs. Donc il y a des choses qui se créent, c'est positif. Et lorsque je vois les énormes ressources qu'ils mettent en place dans cette technologie, je suis persuadé que Mercedes et AMG seront les leaders de l'électricité d'ici 2025. »

Cela ne résout pas l'équation de ce que pourrait être une Pagani électrique, si elle existait. La seule chose qui soit certaine, c'est qu'elle devra satisfaire à 110 % des clients habitués à ne faire aucun compromis. Pour ne pas déroger à la règle d'or de M. Pagani, qui conclut en souriant : « Comme le disait toujours mon père qui était boulanger : un client, c'est celui qui revient le lendemain. » ●



Horacio Pagani, ici en présence de ses créations sur le circuit de Villedlunga en Italie, peut être fier de son œuvre. En 25 ans d'existence, sa marque est déjà devenue mythique.

B.R.M.

.. Chronographes ..



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



brm-chronographes.com

**SPÉCIAL
NOUVEAUTÉS**



Balles neuves !

Les voitures d'exception n'ont parfois pas bonne presse auprès du grand public, mais toujours le vent en poupe chez les connaisseurs. **Lamborghini va tenter de rendre l'électronique enfin sexy, Mercedes-AMG relance sa fameuse GT, Nissan nous fait miroiter un Z encore plus chaud, Porsche assaisonne sa 911 comme jamais et Bugatti transforme une Chiron en lingot. Pour tous les goûts !**

7

**Lamborghini
Lanzador
Concept**

12

**Bugatti Chiron
Super Sport
Golden Era**

14

**Porsche
911 S/T**

18

**Mercedes-AMG
GT 63 4Matic+
Coupé**

20

**Nissan
Z Nismo**



Par **Laurent Chevalier**, **Sylvain Vétaux**, **Walid Bouarab** & **Robert Puyal**

Aucune donnée précise n'est communiquée pour l'instant en termes de poids, de puissance ou d'autonomie. Encore trop tôt, au moment d'écrire ces lignes. Lamborghini évoque l'équivalent de 1 000 ch, sans parler d'objectif d'accélération.



Lamborghini Lanzador Concept

Grand écart

L'exercice périlleux consiste à plonger dans le 100 % électrique pour une maison qui a bâti sa réputation sur le caractère tonitruant de somptueux V12 atmosphériques. **Voilà comment Sant'Agata compte s'y prendre.**

Simple constat actuel. Si les Lamborghini comptent parmi les autos les plus vivantes et communicatives toutes périodes confondues, les voitures électriques font incontestablement partie des plus soporifiques. Je ne parle

pas des 0 à 100 km/h, qu'elles expédient en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire, mais bien de l'envie de se relever la nuit pour en prendre le volant. Nada, zéro, le néant. C'est pourtant ce que nous promet Rouven Mohr, le directeur technique de Lamborghini, avec la prochaine quatrième gamme de Sant'Agata, baptisée Lanzador. Lorsqu'il évoque les sensations que ce coupé 2 + 2 est censé apporter, notre homme brosse les amateurs de conduite dans le sens du poil : « A son volant, vous vous sentirez comme

un pilote. » Il poursuit l'introduction : « Si vous observez le monde des voitures électriques aujourd'hui, il y a beaucoup de fabricants qui se concentrent uniquement sur les accélérations longitudinales. De mon point de vue, ce n'est pas suffisant comme facteur de différenciation. Et il y a aussi ceux qui tentent de copier la voiture thermique. Selon moi, ce n'est pas la bonne solution non plus. Ce que nous devons faire, en tant que Lamborghini, c'est de prouver qu'une expérience de conduite avec quelque chose de magique reste possible en tout-électrique. Nous y parviendrons avec des systèmes actifs et une stratégie intelligente qui change le comportement de la voiture. Cela sera très actif et très, très réactif. Il y aura un véritable dialogue entre la voiture et le conducteur, grâce à des retours d'informations clairs et précis. Il s'agira de la meilleure expérience de conduite de sa catégorie. Nous voulons quelque



"NOS VOITURES ONT QUELQUE CHOSE DE PALPABLE.
SI VOUS FERMEZ LES YEUX, VOUS PERCEVEZ
COMMENT L'AUTO PIVOTE, COMME ELLE RÉAGIT. **LA LANZADOR
SERA UNE CONTINUATION DE TOUT CELA.**"

Rouven Mohr, directeur technique de Lamborghini

Avec une hauteur de toit d'environ 1,5 mètre, le profil de la Lanzador reste râblé et sa largeur impressionnante semble la clouer au sol. Un coffre se dissimule sous le capot avant, et l'arrière de l'habitacle peut être utilisé pour loger "un VTT, un snowboard ou une planche de surf" grâce au hayon.



chose d'authentique. Au contraire du côté artificiel du type PlayStation que certaines voitures électriques offrent aujourd'hui. Si je veux conduire une voiture, il faut quelque chose de véritable et consistant. Surtout si c'est une Lamborghini ! »

En réponse à la question de la masse totale, Rouven botte en touche. « J'ai un chiffre en tête, mais malheureusement, je ne peux pas encore le dévoiler. C'est trop tôt. La seule chose qui est certaine, c'est qu'il s'agira de la meilleure de sa catégorie sur la balance. »

L'autre point majeur concerne le son, qui reste en suspens : « Je ne suis pas très fan des bruits artificiels, d'autant qu'ils sont souvent découplés de la situation instantanée. Dans certaines voitures électriques, vous percevez qu'il y a un déphasage entre ce que vous entendez et ce que fait la voiture. Ce genre d'incohérence sonne faux et artificiel. » Pour s'en prévaloir, Rouven ne fait pas une fixation sur le son et mise davantage sur des éléments palpables. « Ce que nous cherchons, c'est de définir le comportement de conduite, c'est-à-dire la façon dont la voiture réagit. Sur ce point précis, il n'y a que très peu de voitures électriques

qui parviennent à un résultat vraiment satisfaisant. Pour le moment, elles produisent des expériences de conduite, mais n'ont rien d'addictif. Or, c'est précisément là qu'on attend une Lamborghini. Ce qui va nous différencier, c'est la façon dont la voiture se comporte et les sensations qu'elle produit en retour. »

Prise directe

L'ingénieur poursuit : « Vous savez, nos voitures, aujourd'hui, ce n'est pas seulement de la musique et des vibrations. Lamborghini, c'est quelque chose de palpable. Si vous fermez les yeux, vous percevez comment l'auto pivote, comme elle réagit. C'est différent des autres fabricants et c'est quelque chose que nous pourrions encore plus souligner à l'avenir. Notre voiture électrique sera une continuation de tout cela. »

Cette GT 2 + 2 rehaussée est animée par un moteur électrique sur chaque essieu, avec une puissance maxi équivalente à plus d'un mégawatt. Une transmission intégrale dont l'énergie est fournie « par une batterie haute performance de nouvelle génération, qui assure une belle autonomie.

Pour Lamborghini, l'électrification ne signifie pas une restriction, mais une opportunité intelligente de développer plus de performances et de maniabilité. Il n'y aura donc aucun compromis en termes de puissance, d'agrément de conduite et de performances. Il s'agit d'une Lamborghini 100 % électrique dont les clients pourront profiter au quotidien. »

Rouven Mohr ne se borne donc pas au seul chiffre de puissance. Il poursuit sa démonstration autour de trois facteurs qu'il juge essentiels : le contrôle dynamique de la conduite, l'aérodynamique variable et les suspensions pneumatiques actives. « Le nouveau système Lamborghini Dinamica Veicolo Integrata (LDVI) établit de nouvelles références pour nos concept cars et dans nos futures productions. Il comprend beaucoup plus de capteurs et d'actionneurs intégrés pour créer un comportement plus fin et des réactions plus précises. L'innovation ne concerne pas seulement le matériel, mais aussi l'algorithme qui gère les composants.

Plus ces calculs sont poussés, plus il y a des nuances de sensations de conduite et de retours d'informations. »



Lamborghini ne s'en cache pas : "Parfois, sur les voitures électriques, les performances sont fantastiques sur le papier, mais s'évaporent à mesure que vous les reproduisez. Ce n'est pas ce que nous voulons. Nos accélérations seront garanties dans une fenêtre suffisante. Pour cela, il faut surtout un concept de refroidissement très poussé".



**"NOUS AMÈNERONS LE CONTRÔLE DYNAMIQUE
À UN NIVEAU QUI N'ÉTAIT PAS ENVISAGEABLE
SUR UNE VOITURE DE SPORT THERMIQUE."**

Rouven Mohr, directeur technique de Lamborghini

L'aérodynamique active occupe aussi une place de choix dans le projet Lanzador. « Cela permet d'améliorer les performances ou d'augmenter l'autonomie. Avec une force d'appui pour des vitesses en virage plus élevées et une résistance à l'air la plus faible possible à vitesse maximale. Le système aérodynamique actif utilise l'obturateur d'air avant et un séparateur mobile qui, lorsqu'il est déployé, ouvre les conduits de refroidissement des freins et les aubes de refroidissement pour obtenir les meilleures performances. Le S-Duct à l'avant, associé aux persiennes dissimulées pour la ventilation de la timonerie et au rideau d'air, améliore l'appui aérodynamique en fonction du mode de conduite. » Avec les sorties d'air, les aérodynamiciens empêchent la pression dans les passages de roue de soulever l'avant à grande vitesse et les persiennes dissimulées fournissent une force d'appui sans créer de traînée supplémentaire. Quant aux aéro-pales des roues de 23 pouces, elles minimisent les turbulences. Enfin, à l'arrière et selon le mode de conduite, des lames d'air étroites s'étendent sur les côtés et à partir du diffuseur pour améliorer l'appui. Les suspensions jouent évidemment un rôle prépondérant, explique Rouven : « Grâce à

un système actif comprenant un essieu arrière directeur et des jambes de force pneumatiques, la Lanzador s'adapte de manière optimale à chaque situation. »

Deux moteurs

Reste un dernier atout technique : « L'autre avantage clé des voitures électriques à deux moteurs réside dans la répartition précise du couple entre les roues. Dans le concept Lamborghini, l'élément de commande calcule le couple nécessaire pour chaque essieu en quelques millisecondes, les deux moteurs différenciés desservant les côtés gauche et droit de l'essieu arrière. Notre système Wheelspeed Control régule très finement la force de chaque roue pour négocier les virages de façon plus précise, plus rapide et plus directe et rapide. Surtout sur des parcours sinueux rythmés par de fortes accélérations. La combinaison de ces systèmes procure un comportement inédit. » Et Rouven Mohr de conclure : « Je suis sûr qu'avec le concept car et la technologie qu'il contient, nous convaincront nos clients fidèles, mais aussi les précurseurs en matière de technologie, que la nouvelle génération de véhicules Lamborghini ouvre un nouveau chapitre en termes de

technologie, de performances et de dynamique. Nous nous différencierons à l'avenir grâce à notre stratégie de systèmes de contrôles actifs. Nous amènerons ce contrôle intégré de la dynamique à un tout autre niveau, ce qui n'était pas possible pour les voitures de sport de série thermiques. Le Lanzador n'est pas un caprice de designers et d'ingénieurs : elle donne un aperçu concret du véhicule de série que Lamborghini présentera en 2028. L'implication du conducteur sera toujours au cœur du débat ». ●

Par Laurent Chevalier

★ **NOTRE AVIS**

Une Lamborghini 100 % électrique ? Difficile de sauter de joie... Mais Sant'Agata promet de pallier l'absence de bruit et de vibrations mécaniques par un comportement d'un niveau jamais atteint par une voiture thermique. Tout en continuant de favoriser le dialogue entre le conducteur et la machine. Bref, le modèle définitif de Lanzador devra impérativement trouver le moyen de rester une vraie Lamborghini, au volant.



Bugatti Chiron Super Sport Golden Era

Dorée sur tranche

Bugatti présente la Golden Era, une Chiron Super Sport réclamée par un client fidèle. **Est-ce la dernière déclinaison de l'hypercar ?**

Techniquement, rien ne change sur cette Bugatti unique. Les mêmes performances démentielles (1 600 ch, 440 km/h) et le même W16 quadriturbo. C'est d'ailleurs celui-ci qui serait l'initiateur de ce projet sans pareil. Le constructeur alsacien fut approché, il y a plus de deux ans, par un fidèle client vouant une admiration sans bornes à cette cathédrale mécanique et à l'histoire de la marque. Cette dernière, par le biais de son département Sur Mesure, donna vie à l'extravagante demande. « C'est probablement la réalisation la plus compliquée et la plus aboutie à laquelle nous ayons eu à répondre, précise Achim Anscheidt, désormais ex-directeur du design. Ce client est venu nous voir pour nous expliquer qu'il voulait rendre hommage à la fois à la Super Sport et à toutes les prouesses techniques et stylistiques qu'on doit à la famille

Bugatti. » Dans les faits, cela se concrétise de la façon suivante : 45 croquis peints à la main, avec les pinceaux dont se servent les designers maison pour griffonner sur leur planche à dessin, étroitement liés et disséminés autour de la carrosserie. Côté passager, ce sont 26 esquisses représentant les gloires du passé (Type 41 Royale, 57 SC Atlantic, 32 Tank). Côté conducteur, les autos sont plus actuelles : EB110, Veyron et Chiron. Au Noir Nocturne qui couvre le devant, flancs et arrière répondent par une teinte développée pour l'occasion, sobrement baptisée « Doré ». Le prix de cette prestation sur mesure est évidemment tenu secret. On sait juste que les artistes qui se sont affairés à la tâche ont passé quatre cents heures pour peindre cette fresque et que l'heureux propriétaire a officiellement pris possession de sa voiture à l'occasion de la Monterey Car Week.

Par Sylvain Vétaux

EN BREF

Moteur : **W16, quadriturbo, 8 litres, 1 600 ch** Transmission : **intégrale, 7 rapports robotisés** L - l - h : **4 773 - 2 183 - 1 212 mm** Poids : **1 972 kg**
V. max. : **440 km/h (bridée)** 0 à 100 km/h : **2"4** 0 à 400 km/h : **28"6**

Exemplaire unique, la Chiron Super Sport Golden Era est recouverte de quarante-cinq croquis, tous peints à la main.





A K I L L I S

JOAILLERIE PARIS

COLLECTION CAPTURE ME - À DÉCOUVRIR SUR AKILLIS.COM



Au premier abord, on croit reconnaître une GT3 Touring avec une livrée Heritage spécifique. Si elle en reprend la carrosserie dans les grandes lignes, elle fait en revanche davantage appel au carbone. Dans le détail, on la distingue surtout par les ouvertures dans les ailes avant pour faciliter l'extraction d'air des passages de roues. La puissance du moteur de la GT3 RS liée à une transmission manuelle, ça aussi, c'est nouveau.





Porsche 911 S/T

La meilleure de toutes ?

Si vous pensiez que les 26 versions de la 911 étaient venues à bout de l'imagination des ingénieurs Porsche, erreur ! Les 60 ans de la coqueluche de Stuttgart sont l'occasion d'une énième démonstration. **La S/T vient compléter la gamme en promettant d'être la meilleure sur la route.**

Voyez-la comme une GT3 RS décorsifiée. Ou ainsi que la qualifie son chef de projet Jörg Jünger, « une GT3 Touring sophistiquée ». La recette n'a rien de révolutionnaire, Jörg et son équipe ayant simplement procédé à de nouvelles associations d'ingrédients déjà stockés dans le garde-manger maison. « Le but était vraiment de revenir aux fondamentaux. Conserver une agilité incroyable sur la route, tout en préservant un ressenti naturel et pur. » La promesse est grande, mais comment cette 911 S/T compte-t-elle s'y tenir ? D'abord en associant le moteur le plus excitant de la gamme, à savoir le flat 6 4.0 atmosphérique de la GT3 RS, à une boîte manuelle. C'est la première fois que les 525 ch de ce bloc capable de monter jusqu'à 9 000 tr/mn seront

reliés à un levier mécanique. Mais ce n'est pas l'unique association inédite que propose cette S/T. Côté trains roulants, elle conserve la double triangulation du train avant de la famille GT, mais laisse les roues arrière directrices au placard. « Il faut vraiment conduire cette voiture pour comprendre. Elle est plus agile, et plus efficace que la GT3 Touring, avec de meilleures performances et un ressenti encore plus authentique », nous promet Jörg. Son autre credo, c'est le poids. Elle est 38 kg plus légère que la GT3 Touring. Avec 1 380 kg annoncés sur la balance, la 911 S/T est la moins lourde de la gamme 992. Comme à l'accoutumée, cette économie provient d'un usage intensif de plastique renforcé de fibre de carbone (capot, toit, ailes avant, portières, arceau de sécurité, barre anti-roulis du train arrière). Les masses non suspendues ont minci,

avec des jantes spécifiques en magnésium et des freins utilisant le fameux système maison PCCB (disques en céramique). Isolants supprimés, vitrage affiné et batterie allégée complètent le régime.

Moins d'inertie dans la transmission

L'allemande innove également avec une transmission revisitée. Ici, l'unique boîte mécanique proposée est dotée de rapports raccourcis. Mais surtout, l'embrayage inédit bénéficie d'un assemblage, de matériaux et d'un volant moteur mono-masse lui permettant d'économiser 10 kg sur la balance. Plus que le poids économisé, c'est l'inertie dissipée qui en est le vrai gain. « Avec cette nouvelle transmission, le moteur atmosphérique monte encore plus vite en régime, et les rapports raccourcis profitent à la conduite ●●●

PAR RAPPORT À LA 911 GT3 TOURING,
LA S/T APPORTE NOTAMMENT
**15 CHEVAUX DE PLUS ET 38 KILOS DE MOINS,
POUR 112 000 € SUPPLÉMENTAIRES.**



A l'intérieur, les développeurs se sont tournés vers l'essentiel : volant dénué de toute commande rotative, levier de vitesses raccourci, ambiance vintage portée par le graphisme des cadrans et la sellerie tissu et cuir des baquets. Deux options pour cet habitacle : cognac comme ici, ou noir.



“CONTRAIREMENT À LA GT3 TOURING, LA S/T EST UNIQUEMENT DISPONIBLE EN BOÎTE MANUELLE. POUR DIFFÉRENCIER LES DEUX MODÈLES, VISEZ LA DÉCOUPE SPÉCIFIQUE DANS LES AILES AVANT.”

Jörg Jünger, chef de projet



sur petites routes. Avec une GT3 Touring, à la sortie d'un virage serré, vous êtes obligé de repasser en deuxième. La S/T, elle, en ressort sans problème en gardant le troisième rapport. » Promis, on fera le test. En attendant, les performances en attestent.

Agilité avant tout

Les 100 km/h sont revendiqués en 3"7, soit deux dixièmes de mieux que la GT3 Touring en boîte mécanique. En PDK, la Touring reste plus véloce avec seulement 3"4 pour boucler l'exercice. La S/T est ensuite capable de filer jusqu'à 300 km/h, contre 320 pour sa sœur. Pas de panique, tout s'explique : « Avec la philosophie que l'on a voulu donner à la voiture, il a fallu faire des choix. En axant le travail sur l'agilité, il était impossible d'atteindre des vitesses de pointe aussi élevées. De toute façon, on n'en a pas vraiment besoin. » Porsche nous précise par ailleurs que la S/T n'a pas de vocation pistarde. Et comme nous le martèle encore et toujours Jörg, « il faut la conduire pour comprendre ». Reçu ! Côté style, la parenté avec une GT3 Touring est évidente. Du premier coup d'œil, il est même assez difficile de les différencier. Et puis on découvre ces découpes spécifiques dans les ailes avant, à l'arrière des roues, et qui laissent

apparaître les généreuses gomme (255/35 ZR 20 à l'avant, 315/30 ZR 21 pour l'arrière) ou encore le moulage plus complexe des portières. Pour le reste, sigles dorés, logo en stickers, et l'optionnel pack Heritage Design complètent l'attirail de cette série spéciale limitée à 1 963 exemplaires (année de naissance de la 911).

A bord, on revient à plus de simplicité, dans l'esprit du modèle. Les commandes rotatives du volant ont disparu, y compris celle qui permute d'un mode de conduite à l'autre. Un intérieur simple, qui rappelle un peu celui de la Carrera T, à l'esprit proche. Mais l'analogie s'arrête là.

Par **Walid Bouarab**



NOTRE AVIS

Chaque fois, c'est la même histoire. Encore une nouvelle version ? Et pour quoi faire ? Et puis il y a le discours, la fiche technique pour l'étayer, et notre curiosité est émoustillée... Sur le papier, la S/T est plus qu'appétissante. Et ses géniteurs nous ont martelé qu'il fallait en prendre le volant pour comprendre. Soit. Reste que Porsche s'est sérieusement pris au jeu des séries limitées, qui font fatalement monter les tarifs.

EN BREF

Moteur : **flat 6 atmo, 4 l, 525 ch à 8 500 tr/mn, 47,4 mlkg à 6 300 tr/mn** Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels** L - l - h : **4 573 - 1 985 - 1 279 mm** Empattement : **2 457 mm** Poids annoncé : **1 380 kg** 0 à 100 km/h : **3"7** à 200 km/h : **11"2** Prix de base : **308 976 €**



COYOTE SECURE RETROUVE VOTRE VOITURE VOLÉE DE MANIÈRE RAPIDE ET EFFICACE

Coyote Secure est un traceur autonome permettant de localiser son véhicule en cas de vol et de le récupérer : 91% des véhicules volés sont récupérés en 48 h⁽¹⁾. Un système incontournable lorsqu'on sait qu'en France, un véhicule est volé toutes les 4 minutes⁽²⁾.

Coyote est pionnier sur l'aide à la conduite depuis 18 ans. En quête d'innovation, l'entreprise française a élargi son offre de services avec le rachat de Traqueur en 2017. Coyote est ainsi un acteur incontournable expert sur 4 métiers : l'aide à la conduite, la récupération après-vol, la gestion de flotte, et la data. En France, un vol de véhicule est constaté toutes les 4 minutes⁽²⁾ : 133 800 véhicules ont été volés, rien qu'en 2022⁽²⁾. Un chiffre en hausse de 9% par rapport à 2021 ! Face à ce constat, Coyote Secure s'impose comme une solution de référence pour la récupération après-vol des voitures.

Comment Coyote Secure retrouve-t-il mon véhicule ?

Le traceur autonome Coyote Secure est doté de la technologie brevetée *Traqueur*[®] : résistante aux brouillages, elle est efficace en sous-sol, dans les zones blanches ou dans les containers. Une arme redoutable lorsqu'on sait que 43% des véhicules volés sont dissimulés⁽³⁾.

Un professionnel agréé installe le traceur dans votre véhicule. En cas de vol de celui-ci, après avoir déposé plainte, contactez Coyote : une équipe de détectives dédiée sur le terrain 24h/24 et 7j/7, en partenariat avec les forces de l'ordre, lance immédiatement la recherche pour le localiser. Il est ensuite récupéré et vous est restitué, partout en Europe.

Coyote Secure permet de récupérer les véhicules volés avec peu ou pas de dégradations, dans 93% des cas. Si le véhicule n'est pas récupéré, les frais de mise en service et d'abonnement vous sont remboursés⁽⁴⁾.

Comment puis-je me procurer Coyote Secure ?

- En concession partenaire
- En Coyote store
- Directement sur www.moncoyote.com
- Par l'intermédiaire des assurances partenaires

COYOTE SECURE 

HISTOIRE DE VOL

1 de perdue, 4 de retrouvées

8h30 : Delphine, équipée de la solution Coyote Secure depuis 2 mois ne retrouve plus sa voiture là où elle l'avait garée la veille. Elle avise les détectives Coyote Secure du vol.

9h : l'enquête est lancée. Le signal du traceur Secure émet dans un container présent dans un port.

11h : le détective Coyote Secure accompagné d'agents de police retrouve le véhicule de Delphine ainsi que 3 autres véhicules déclarés volés dans le même département quelques jours auparavant.

Coyote Secure est soumis à abonnement. Conditions sur moncoyote.com.

(1) Données Coyote du 1er août au 15 décembre 2020.

(2) Rapport Analyse insécurité et délinquance 2022 - Première photographie 31 janvier 2023.

(3) Données Coyote - Observatoire des vols Coyote Secure 2023.

(4) Frais de mise en service et montant des abonnements versés pour ce véhicule dans la limite de 2 000 € TTC, s'il n'est pas retrouvé sous 30 jours.

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


COYOTE



LE CHANGEMENT LE PLUS MARQUANT CONCERNE LES QUATRE ROUES MOTRICES ET L'ARRIVÉE DE DEUX PETITES PLACES À L'ARRIÈRE. **PORSCHE DANS LE VISEUR ?**

L'aérodynamique active aurait été particulièrement soignée. Les ouïes se ferment à basse vitesse, l'aile peut adopter cinq cabrages différents et, sous le train avant, une pièce mobile s'abaisse de 4 cm pour créer un fort effet de sol. La calandre de la GT descend plus bas que sur le SL, pour une apparence plus surbaissée encore. Le jeu des prises et sorties d'air diffère également. Mais la base technique et la mécanique sont les mêmes.





Mercedes-AMG GT 63 4Matic+ Coupé

Mieux armée que jamais

AMG présente la nouvelle GT. Au côté de son V8 toujours plein de verve et de brio vocal, elle fourbit une avionique d'avant-garde.

Ce serait une AMG davantage qu'une Mercedes. C'est-à-dire que la conception globale de la nouvelle GT aurait entièrement été menée à Affalterbach, la petite antenne sportive de la marque géante. Comme le dernier SL ? Exactement, et d'ailleurs, ce beau coupé n'est autre que la version fermée du beau roadster. Pas que beau, d'ailleurs ; la machine en impose par ses proportions. Empattement long (7 cm de plus que l'ancienne AMG GT), porte-à-faux réduits, grandes roues de 20 ou même 21 pouces. Le principal changement par rapport à la précédente génération tient à la plateforme multi-matériau, de l'aluminium et même du magnésium ou des éléments en résine et carbone venant se mêler à la structure. Pour autant, Sylphide n'est pas le petit nom de cette grosse auto, dont le poids officiel frise les deux tonnes. Mais sûrement, cette structure plus « légère » (et plus rigide) contribue à compenser l'arrivée de nouveaux systèmes, comme la transmission intégrale variable en continu, les roues arrière directrices, désormais généralisées, ou un antiroulis actif très sophistiqué. La boîte 9 Speedshift est aussi du voyage avec son embrayage en lieu et place du convertisseur. Pour le moteur, la puissance de l'ancienne GT R a été jugée suffisante et c'est toujours sur 585 chevaux que peut compter le V8 « 63 », c'est-à-dire la version haute du V8 4 litres

biturbo. Le modèle « 55 » offre toujours 476 ch et 71 mkg de couple, de quoi ne pas manquer. Les performances indiquées pour la version 63 progressent nettement par rapport au précédent coupé. Moins 4 dixièmes sur le 0 à 100 km/h, soit 3"2 malgré le poids majoré, c'est à mettre au crédit de la boîte : avec neuf rapports, il est encore plus facile de concilier vivacité au décollage et belle vitesse de pointe, 315 km/h, comme le roadster. Par rapport à la précédente AMG GT, le changement de philosophie le plus marquant est pour l'arrivée de deux petites places arrière, en option. Cette configuration 2 + 2 est aussitôt tempérée par cette précision : hauteur limitée à 1,50 m, on parle des passagers. De quoi embarquer deux enfants pas trop remuants, quoique même excités, les borborygmes du gros V8 suffiront à les occuper un moment. De quoi, surtout, caser un surcroît de bagages, les dossiers s'effaçant obligeamment un par un.

A repasser sur la planche à dessin, la plupart des voitures se chargent de complications, surtout en ce moment. Certes la calandre de l'AMG GT allonge la lippe et englobe une partie inférieure qui porte la plaque d'immatriculation, mais globalement, les stylistes semblent au contraire avoir tâché d'endiguer les élans baroques et la silhouette apparaît plus lissée, plus sobre. La poupe très arrondie rappelle un peu celle de la Porsche 911 mais surtout celle de la grande ancêtre, la 300 SL de 1955. Les feux arrière en larmes, ou en couteaux (en larmes de couteaux ?) sont reliés par un trait fondu au noir. L'AMG GT est de retour, sans doute plus efficace encore, certainement plus utilisable au quotidien car plus logeable et encore mieux finie. Reste à voir, volant en mains, comment la cohorte de serveurs informatiques s'arrange du feeling de conduite.

Par Robert Puyal

EN BREF

Moteur : **V8, biturbo, 32 S, 3 982 cm³, 585 ch à 5 500 tr/mn, 81,5 mkg à 2 500 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 9 rapports auto** Antipatinage/autobloquant : **déconnectable de série/électronique de série** L - l - h : **4 728 - 1 984 - 1 354 mm** Empattement : **2 700 mm**
Poids : **1 970 kg** Roues AV & AR : **10,5 & 11 x 20** Pneus AV & AR : **295/35 & 305/35 R 20**
V. max. : **315 km/h** 0 à 100 km/h : **3"2** Prix : **N.C.**





Nissan Z Nismo

Toujours aussi teigneux

La version Nismo de la Nissan Z est une cure de jouvence pour le petit coupé japonais, **avec un 3.0 biturbo renforcé de 20 ch.**

Le coupé compact japonais ne carbure plus au V6 atmo mais au 3 litres biturbo. Son nom de code : VR30DDTT. Tout alu, il développe dans

le modèle Nismo 420 ch, soit 20 de plus que dans le modèle classique. Cette cure de jouvence, le moteur la doit à un meilleur refroidissement, une nouvelle cartographie de la suralimentation, et un allumage inspiré de la grande sœur GT-R. La lubrification est aussi optimisée, en vue d'une utilisation plus intensive. S'il n'est pas un pistard pur et dur, le coupé Z Nismo autorise quand même quelques sorties sur circuit. Pour y briller, son conducteur pourra compter sur des barres stabilisatrices majorées, des ressorts durcis et des amortisseurs recalibrés. Des renforts font leur apparition sous la voiture, accroissant la rigidité torsionnelle de 2,5 %. C'est peu, certes, mais associés aux stabilisateurs plus durs (jambes de force, crémaillère) et aux pneus Dunlop SP Sport Maxx GT 600, cela devrait suffire pour conférer davantage de dynamisme et de précision. Pour ne pas rater les points de corde, l'auto s'équipe

de disques ventilés de 15 et 13,8 pouces. La direction, dont l'assistance électrique a été revue, commande un train avant généreusement chaussé (255/40 R 19), à double triangle. L'essieu arrière quant à lui est multibras.

Extérieurement, le modèle Nismo se distingue à son museau légèrement plus proéminent, son spoiler arrière plus grand et large, et quelques traits de mascara rouge. Des sièges Recaro (cuir et Alcantara) s'habillent aussi de grenat.

Entre le format compact et la puissance exploitable, tout fait envie dans ce Z Nismo ! Le sans-faute eût été proche si Nissan n'avait pas opté pour une transmission automatique à 9 rapports. Le constructeur insiste sur son aptitude à une conduite sur piste, grâce notamment au nouveau programme Sport+ ; une boîte à poigne nous semblait davantage coller avec l'esprit de petit coupé teigneux. A l'instar d'une Toyota Supra 3 litres... Nous aurions volontiers vérifié cela, mais Nissan ne distribue hélas toujours pas son coupé Z chez nous. Une punition injuste.

Par Sylvain Vétaux

EN BREF

Moteur : **V6 biturbo, 3 litres, 420 ch, 39,1 mkg** Transmission : **roues AR, 9 rapports auto**
L - l - h : **4 399 - 1 869 - 1 316 mm** Empattement : **2 550 mm** Poids : **1 680 kg**

Pour espérer croiser ce Z Nismo, il faut se rendre aux Etats-Unis ou au Japon.



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

Par Sylvain Vétaux

Ebel 1911 Marine

 Diamètre : 42 mm Mouvement : Sellita automatique
 Prix : 3 300 € Site : www.ebel.com


A la fois habillée et sportive, la nouvelle plongeuse d'Ebel use et abuse des gimmicks

stylistiques qui ont fait le succès de cette maison, née en 1911.

On retrouve le boîtier hexagonal et les 5 vis logées autour de la lunette, un quintet qui fait référence, si l'on en croit le communiqué de presse, aux principes de construction de la maison Ebel (anciennement la Villa turque), dessinée par Le Corbusier. Elles sont plaquées or, comme bon nombre des éléments de la montre :

aiguilles luminescentes, couronne, parties centrales des maillons, index, etc. La 1911 Marine emmène un Sellita automatique avec affichage de la date à 6 h. La lunette est unidirectionnelle, dentelée et sertie d'un insert en aluminium noir mat. Recto et verso sont ornés d'un verre saphir. Étanche à 200 m, la suisse est proposée avec un bracelet acier biton ou un homologue en plastique recyclé. Si le boîtier de 42 mm est généreux, les cornes courtes et l'épaisseur contenue (10,5 mm) facilitent le port de cette montre.

POUR ALLER PLUS LOIN...

L'histoire d'Ebel

Fondée en 1911 à La Chaux-de-Fonds (Suisse), fief de l'horlogerie helvète, Ebel doit son patronyme à ses créateurs : Eugène Blum et Alice Lévy. Pendant la Seconde Guerre mondiale, Ebel fournit à l'armée britannique des montres-bracelets. C'est en 1950 qu'apparaît

le logo Kissing E (deux E symétriques) qui orne toujours les Ebel à ce jour. La firme a fait sa renommée sur l'aspect bijou de ses montres. Pierres et métaux précieux, cadrans travaillés, lignes simples, boîtiers fins : aujourd'hui encore, une grande partie du catalogue est composée de montres féminines.

Mais Ebel n'est pas qu'un emboîteur de mouvements. L'entreprise créa des calibres à quartz et fournit pendant des années des maisons prestigieuses. Elle élaborait également un mouvement chronographe mécanique, le Modulor, certifié chronomètre y compris pour les temps courts.



Squalo

 ■ 41,65 mm ■ 1 990 € ■ www.squalo.ch

Spécialiste de la montre de plongée, Squalo lance son premier modèle en titane. La Master x Palombari Comsubin dispose d'une valve à hélium, d'une étanchéité jusqu'à 1 200 m, d'un insert de lunette en céramique mate, et carbure au Sellita SW200-1 à remontage automatique. Elle ne sera produite qu'à 500 exemplaires, montée sur un bracelet Tropic.



Tudor

 ■ 43 mm ■ 5 020 € ■ www.tudorwatch.com

En partenariat avec Red Bull et son équipe Alinghi participant à l'America's Cup, Tudor lance deux nouvelles Pelagos FXD : une trois aiguilles et ce chrono, disposant d'un boîtier en composite de carbone. Les barrettes ne sont pas amovibles, d'où l'utilisation obligatoire d'un bracelet de type Nato. Le mouvement 5813 est « COSCé » et possède une réserve de marche de soixante-dix heures.



Nivada Grenchen

 ■ 38 mm ■ à partir de 690 €
 ■ www.nivadagrenchenofficial.com

Il paraît que c'est la couleur tendance en horlogerie. Nivada Grenchen y succombe donc et commercialise son Antartic Spider avec un cadran saumon. La carrure en acier poli et brossé se coiffe d'un saphir très bombé. La couronne est vissée, tout comme le fond plein abritant un calibre automatique Soprod P024, garantissant ainsi une résistance à 10 bar.



CLUB SPORT AUTO



LA PASSION POUR MOTEUR

Nous sommes en 2023 et toute la France semble avoir renoncé aux plaisirs automobiles. « Toute » ? Non ! **Un club peuplé d'irréductibles passionnés résiste encore et toujours à la monotonie de la route...**

Notre Club Sport Auto part d'une idée simple : permettre à des propriétaires de voitures sportives anciennes ou récentes de se retrouver autour d'activités conviviales, au cœur de la passion qui nous unit. Nous souhaitons également dépoussiérer le fonctionnement du club traditionnel en adoptant un site Internet qui en facilite la gestion et surtout qui favorise les échanges entre adhérents. Cette approche permet de professionnaliser l'animation de la communauté en se plaçant au service des membres.

Et le moins que l'on puisse dire, c'est que ça marche ! Nos événements originaux et exclusifs, où sont mises à l'honneur la découverte et les rencontres, connaissent un franc succès. Qu'ils soient organisés par nos équipes, la rédaction du magazine, nos adhérents ou nos partenaires, ces événements diversifiés vont bien au-delà du simple fait de « rouler pour rouler ». Pour preuves, vous trouverez ci-contre une sélection de nos prochaines activités exclusives « Club Sport Auto ».

Par Jérôme Kuehn



LES DATES À RETENIR



4-7 octobre 2023

Nach Stuttgart

Un classique, une plongée au cœur de la passion automobile made in Germany... mais pas que ! Quelques routes de spéciales vosgiennes, la magnifique ville de Turckheim, die Autobahn et de belles portions sans limitation, la visite de lieux mythiques tels que les musées Mercedes, Porsche, le Motorworld, le musée Schlumpf et ses réserves non accessibles au public.



21-22 décembre 2023

Pilotage sur glace

L'objectif est de vous faire passer du stade de débutant à celui de pro de la glisse lors d'un stage intensif d'une journée (avec option deux jours). Cette édition est organisée avec un coach expert du sujet : Julien Gedet. La piste retenue est celle de Flaine avec 1,7 km de développé à 1 600 m d'altitude, dans une vallée où le soleil brille par son absence. Il y fait froid, très froid, ce qui permet d'avoir une glace parfaite toute la journée.



29 mai-1^{er} juin 2024

In Aligot We Trust

Un rallye dans l'une des plus belles régions de France où paysages à couper le souffle, jolies routes (canyon du Diable, gorges du Tarn, plateaux de l'Aubrac...) et gastronomie (Restaurant Cyril Attrazic, deux étoiles Michelin, Le Buron du Ché, entre autres) se côtoient. Le tout concocté par l'irremplaçable Viviane de Flers (on est chez elle), autant dire entre amis.

Notre équipe reste à votre disposition pour toute question sur le club ou ses événements. N'hésitez pas à joindre Clément via clement@sportauto.club ou à consulter www.sportauto.club



Propos recueillis par Alain Pernet
Portrait Laurent Villaron



Robert Kubica
Pilote

Résilience, mode d'emploi

Seul pilote polonais à avoir gagné un grand prix de Formule 1 (la seule victoire de BMW à ce niveau), Robert Kubica a été victime d'un accident en Rallye qui lui a broyé la main droite. **Avec une détermination peu commune, il a réussi à surmonter ce handicap.**

“Après mon accident, tout le monde a essayé de garder l'espoir que je puisse revenir rapidement. J'avais un contrat avec Ferrari pour 2012 et 2013. Ça a été une période terriblement difficile, non seulement physiquement, mais aussi mentalement.”



Quel est votre premier souvenir automobile ?

C'est la première voiture que j'ai eue, à quatre ans et demi. Bien sûr, elle n'était pas à l'échelle 1 ! C'était une réplique réduite d'une Jeep, roulant à 50 km/h. Il y avait un moteur à essence et une seule roue motrice. Elle ne tournait pas de la même manière à gauche et à droite. En fait, je l'avais vue dans la vitrine d'un magasin de Cracovie. La

vendeuse m'a autorisé à me mettre au volant. J'y suis resté jusqu'à la fermeture ! Du coup, en groupant mon anniversaire et Noël, mes parents me l'ont offerte. Je roulais sur un parking, et mon père traçait des parcours avec des bouteilles.

Comment s'est exprimée votre passion dans un pays comme la Pologne ?

Le sport automobile n'y était pas très développé. Il y avait bien un championnat de Karting, mais presque personne ne connaissait cette discipline. J'ai eu mon premier kart à 6 ans et demi. Mon père avait feuilleté un magazine dans la concession du rallyman Sobieslaw Zasada. Il a vu une publicité du seul vendeur de karts de Cracovie et en a acheté un. J'adorais piloter. J'allais vite et je gagnais des courses. J'ai eu de la chance que mes parents aient eu les moyens de me soutenir au début. Je suis passé à un niveau international en 1998, où je suis rapidement passé pilote d'usine sans avoir à payer pour courir. Sans ça, je serais peut-être devenu mécanicien... A l'époque, la Formule 1 n'était pas retransmise à la télé en Pologne. Nous n'avions que des courses de voitures de Tourisme du championnat anglais... de la saison précédente !

Quand avez-vous commencé à penser à devenir pilote de Formule 1 ?

Honnêtement, très tard. J'étais vraiment un passionné de Karting. Fin 2000, mon père est venu me voir en me disant qu'il avait eu une proposition du manager de pilotes Daniel Morelli pour passer un test en Formule Renault. Je lui ai répondu que je ne voulais pas faire de monoplace. Je souhaitais continuer en Karting. Je suis tout de même allé au test, qui s'est bien déroulé. Il m'a alors dit que j'allais devoir passer en monoplace. Je me suis mis à pleurer ! La Formule 1 me paraissait de toute façon totalement inaccessible, vu d'où je venais. Je n'avais pas le moindre sponsor à l'époque. En 2001, j'ai été intégré dans le programme Renault Driver Development. Ça n'a duré qu'un an. J'ai ensuite utilisé mes primes de course pour me payer un test en F3 chez Prema. Je ne pouvais régler que la moitié mais j'ai quand même pris le train, mon argent dans le casque. Je n'avais rien à perdre. Le test s'est bien passé, et ils m'ont engagé. Deux semaines avant la première course, j'ai été victime, en tant que passager, d'un accident de la route. Je suis revenu pour la quatrième course, que j'ai remportée.

Comment est arrivée l'opportunité de démarrer en Formule 1 ?

En 2005, j'ai couru en World Series by Renault. J'ai gagné le championnat et un test en F1. J'ai eu de la chance car c'était la voiture championne du monde. Elle donnait un vrai sentiment de confiance. La veille, j'ai observé les autres tourner. J'ai regardé mon manager en disant : « *Je ne suis pas capable de faire ça, c'est trop rapide !* » Mais tout s'est bien passé le lendemain. Je me suis montré très performant. J'étais comme un enfant à Disneyland ! Quelques minutes après ce test, avec mon manager, nous avons reçu trois appels d'équipes. Le premier fut Flavio Briatore, qui me proposait de devenir le quatrième pilote de Renault. Vu la manière dont j'avais été viré par

eux à 17 ans, j'ai décliné. Le suivant fut Peter Sauber. Il nous a rappelés deux semaines plus tard pour nous inviter à l'usine. Sa première question a été : « *Quelle est ta taille ?* » A l'époque, les habitacles étaient très étroits. Mon manager a répondu : « *1,80 m* », ce qui est en deçà de la réalité. Au moment de signer le contrat de troisième pilote, Peter m'a regardé : « *Mais tu ne fais pas 1,80 m !* » Ils m'ont installé à bord. Bien sûr, j'ai dit que j'étais aussi à l'aise que sur mon canapé. Ce n'était pas vrai du tout. C'était réellement très étriqué, mais l'opportunité était trop belle.

Comment s'est passé votre premier grand prix en 2006 ?

J'avais beaucoup roulé. De ce fait, lorsqu'il a fallu remplacer Jacques Villeneuve en Hongrie, j'étais fin prêt. Le timing était bon. Mais piloter pour des essais est une chose, disputer un grand prix en est une autre. Si j'ai terminé 7^e, la voiture a été disqualifiée pour poids non conforme. Néanmoins, j'ai été titularisé et j'ai fini sur le podium à Monza, dès mon troisième grand prix !

En 2007, vous subissez un énorme crash au Canada. Vous considérez-vous comme un miraculé ?

Oui, c'est sûr. Même les gens qui ne sont pas fans de F1 se souviennent de cet accident. Lorsqu'on voit les images, ça paraît incroyable en effet de se dire que le lendemain matin, j'étais tranquille à mon hôtel. J'avais juste un peu mal au pied. En fait, l'aileron avant a cassé et s'est logé sous la voiture, que je ne pouvais dès lors plus diriger. L'auto a décollé. Ma chance a été que la plus grosse partie de l'impact ait eu lieu sous le bolide. Si j'avais tapé de face, nous ne serions pas en train de parler. J'étais à plus de 250 km/h. Dans la réalité, j'ai eu moins mal au cou que lorsque je reprends les essais de F1 après trois mois de pause !

Douze mois plus tard, vous retournez à Montréal. Et cette fois, c'est la victoire !

Oui, ça sonne un peu comme un scénario trop facile. La saison 2008 avait commencé très fort. L'interdiction de l'antipatinage avait handicapé quelques pilotes, et j'en avais profité pour signer des podiums. Puis est arrivée cette victoire, la première d'un Polonais. Un an après mon accident. C'était vraiment très spécial.

Comment avez-vous rebondi après le retrait de BMW, fin 2009 ?

Nous n'avions rien vu venir, et puis, un jour, nous avons reçu un appel de Mario Theissen nous indiquant que BMW allait annoncer, le lendemain, son retrait. Un vrai choc ! Heureusement, ma position de pilote de F1 était désormais bien établie. J'avais le choix entre Toyota et Renault. J'ai choisi Renault – qui sortait d'une saison difficile – alors que j'aurais pu gagner plus chez Toyota. A mes yeux, Renault était une véritable équipe de course. Nous avons obtenu des résultats inattendus. C'était pourtant mal parti car, si l'écurie s'appelait toujours Renault, elle avait été vendue à Genii Capital. Et, finalement, je pense que d'un point de vue professionnel, cette saison a été la meilleure de ma carrière. L'atmosphère et la manière de travailler étaient très bonnes.

Le début de la saison suivante a malheureusement été marqué par votre terrible accident en Rallye en février 2011. Comment étiez-vous venu au Rallye ?

Mon intérêt pour cette discipline s'est manifesté très tardivement alors même que je viens de Pologne, un pays où ce sport est plus populaire que le circuit. Quand j'avais 16 ans, on m'avait incité à courir en Rallye. Ça ne m'intéressait pas. Et puis, en 2003, j'ai eu la possibilité d'en faire un en Pologne avec un ami. J'ai apprécié la glisse. J'ai commencé à m'y intéresser, et ça m'a passionné. Lorsque je courais en F1, je me rendais souvent sur les rallyes du WRC en spectateur. J'ai sympathisé avec des pilotes, mais mon contrat BMW ne me permettait pas de courir en Rallye. Renault me l'a autorisé. J'ai démarré avec une Clio R3, ●●●

F1, BMW, 2007 (accident au GP du Canada)



Un an après son spectaculaire accident au Canada 2007, Robert Kubica remportait son premier grand prix. Mais ce brillant parcours a été stoppé par un crash en Rallye, discipline dans laquelle il a persisté avec succès en WRC2. Il s'illustre désormais en Endurance.

F1, BMW, 2008 (1^{re} victoire, GP du Canada)



24 Heures du Mans (2023)



WRC2 (2013)



puis j'ai acheté une Clio Super 1600. Malheureusement, j'ai eu cet accident. Et lorsque je m'en suis remis, j'ai décidé de passer au Rallye.

Après cet événement, avez-vous pensé que votre carrière de pilote était définitivement terminée ?

Mes premières préoccupations concernaient avant tout ma santé. A un moment, j'étais tellement en mauvais état que ça n'avait pas de sens de se poser ce genre de question. J'étais très mal. J'avais plus de 40 fractures. Ma main droite a été écrasée. Ça m'a pris vraiment longtemps pour m'en remettre en tant qu'être humain, avant même de parler de sport automobile. Tout le monde a essayé de garder l'espoir que je puisse revenir rapidement. J'avais un contrat avec Ferrari pour 2012 et 2013. Ça a été une période terriblement difficile, non seulement physiquement, mais aussi mentalement. Je me suis demandé ce que j'allais devenir. Je ne savais rien faire d'autre que piloter. Je n'ai toutefois jamais envisagé d'arrêter. Quand j'ai quitté l'hôpital après tant d'opérations, j'étais en fauteuil roulant. Parfois, j'ai eu des interventions qui devaient me faire progresser et qui me ramenaient six mois en arrière. Ce fut vraiment difficile. Mon cerveau n'acceptait pas ma situation car je n'étais plus en mesure de faire les choses de la même manière qu'avant l'accident. Je n'arrivais même pas à me brosser les dents. Il a fallu tout réapprendre, comme un bébé. J'ai travaillé sur moi. Un jour, j'ai accepté l'idée que je ne pourrais plus faire les choses comme avant l'accident. Ça a été un virage important pour moi. J'ai surmonté mon handicap. Je savais qu'il y avait une chance que je puisse conduire de nouveau même si mon bras et ma main gauches sont encore limités. Mon objectif était de recommencer, mais seulement si c'était de façon compétitive.

Vous êtes revenu par le Rallye. Que représente pour vous votre titre de champion du monde WRC2 en 2013 ?

D'abord, je pense qu'il n'y a pas beaucoup de personnes qui peuvent vraiment comprendre à quel point c'est spécial pour un pilote de circuit de se retrouver dans des rallyes de WRC et d'y obtenir de tels résultats. Je n'avais jamais couru sur terre de toute ma vie ! Toutefois, gagner le WRC2 n'a pas vraiment été une bonne nouvelle pour moi. Ça a tout accéléré, mais je ne me sentais pas prêt. Dans ma tête, je me voyais faire du WRC2 pendant deux ou trois ans pour apprendre. Là, il me fallait passer tout de suite en WRC. J'ai d'ailleurs eu une proposition de Citroën

"Lorsque je courais en F1, je me rendais souvent sur les rallyes du WRC en spectateur. J'ai sympathisé avec des pilotes de Rallye."

que j'ai déclinée. Je ne me sentais pas prêt. Avec le recul, je pense que c'était une erreur. J'ai préféré m'engager comme pilote privé pour réduire la pression. Je n'ai pas eu une progression graduelle comme les autres pilotes de la discipline. J'ai fait beaucoup d'erreurs. Ma principale difficulté était que je ne sentais pas la vitesse. Parfois, j'étais à 50 km/h, mais c'était déjà trop pour ce passage alors que d'après moi c'était super-lent ! Mon cerveau était calibré d'une manière différente.

Considérez-vous que la communauté du sport automobile vous a apporté un bon soutien ?

La réalité est que j'ai eu des moments difficiles, pas quand je suis venu au Rallye, mais quand je suis revenu en circuit. On m'a proposé de faire des tests, y compris en F1. D'un côté, c'était super, et de l'autre, j'ai été confronté à de nombreuses questions. On a pointé du doigt mes limites, ce que j'admets parfaitement d'ailleurs. C'est normal. Je ne me serais jamais lancé dans une telle aventure si j'avais senti que je n'étais pas capable de le faire de manière compétitive. La Formule 1 est très politique. Vous pouvez avoir beaucoup d'amis mais aussi quelques ennemis. Il y a une grosse pression. L'un de mes succès est que j'ai prouvé à de nombreuses personnes qu'elles avaient tort, même si les résultats chez Williams en 2018 ont été décevants pour mon retour en F1.

Comment appréciez-vous l'Endurance ?

Pour être honnête, j'ai été surpris. Après avoir couru en Formule 1, il est difficile de trouver quelque chose qui retienne votre attention. Je dois reconnaître que je suis tombé amoureux des 24 Heures du Mans. Je pense que c'est vraiment unique. Par rapport aux courses de six heures, c'est un autre défi ! Il faut de la performance, une bonne gestion du risque et ne pas perdre de vue l'objectif final. Pas si facile que ça dans une catégorie aussi compétitive que le LMP2.

Les 24 Heures du Mans ne vous ont pourtant pas gâté...

Ma première participation m'a offert tous les types d'émotions possibles. Abandonner dans le dernier tour alors que nous étions en tête du LMP2 a été un peu difficile à digérer... Une des choses dont je suis le plus fier est que j'ai participé trois fois aux 24 Heures et que, trois années de suite, ma voiture a abordé le dernier tour en première ou deuxième position. Ça montre que nous avons trouvé une bonne approche avec mes équipiers, et notamment Louis Delétraz. Deux fois, nous l'avons fait avec une équipe débutante : WRT en 2021 et Prema en 2022.

Votre objectif est-il de gagner Le Mans ?

Disons dans un premier temps que j'aimerais être de retour au Mans et, bien sûr, que je souhaiterais être un jour dans la position de me battre pour la victoire au classement général. J'ai comme un goût d'inachevé aujourd'hui... ●

GAZZ!

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...

38

Porsche 718 Spyder RS

A l'heure où l'on tente de nous vendre des voitures électriques au poids d'âne mort comme des "sportives", Porsche fait un barouf d'honneur avec la 718 Spyder RS. Galop d'essai !

ET AUSSI...

Audi **R8 V10 GT RWD**
Alpine **A110 R**
Porsche **911 Dakar**
Cupra **Formentor VZ5**



28

Pagani Huayra
Codalunga

Florian Grout



64

Audi TT RS Iconic Edition
vs BMW M2

Greg



72

Lotus
Emira i4



ESSAI Pagani Huayra Codalunga

SUPRÊME

La Codalunga n'est pas qu'une Huayra Coupé recarrossée. Elle évolue sur un nombre incalculable de points comme le moteur, le châssis et l'ensemble des réglages, sans parler de l'aérodynamique ultra-étudiée.

Quasi deux ans de développement ont été nécessaires pour cette série limitée à cinq exemplaires. Nous avons la chance d'en prendre le volant.

Par Laurent Chevalier Photos Florian Grout

CE N'EST PAS SEULEMENT UNE ŒUVRE D'ART,
C'EST UNE FUSÉE QUI VOUS FAIT **UN RESET**
COMPLET DU CERVEAU!







La Codalunga (qui signifie "queue longue") est née de la demande de deux clients Pagani, fascinés par les voitures de course des années 60. Elle fait 36 cm de plus que la Huayra, au bénéfice de sa stabilité à haute vitesse.

MALGRÉ LES TURBOS, LES HURLEMENTS RAPPELLENT LES MIAULEMENTS SAUVAGES DE LA ZONDA ROADSTER F CLUBSPORT. **L'UN DES PLUS BEAUX CANTIQUES MÉCANIQUES JAMAIS ENTENDUS.**





Il s'agit du même bloc AMG 6 litres biturbo que celui de la Huayra Coupé, mais la somme incalculable des modifications lui confère un tempérament mécanique très différent. Il paraît plus libéré, plus sonore, plus rapide à dégainer et plus aérien dans les tours. En clair, infiniment plus bestial.



J

e viens d'appuyer sur l'accélérateur de la Codalunga, à peine à mi-course, et j'ai la sensation d'avoir écrasé ma semelle sur la queue d'un lion en cage. Même si je m'en doutais : attention au fauve ! Le V12 répond par un cri terrifiant. Pas comme le bruit d'admission d'une McLaren Senna. Non, quelque chose de beaucoup plus bestial et instinctif. D'abord le reniflement d'un taureau, avant qu'une main divine vous pousse dans le dos en vous jetant

l'horizon en pleine figure. Par réflexe, je relâche l'accélérateur pour calmer la furie et profiter de ce moment, en pensant à ce qu'il annonce pour la suite des événements. Puis j'y vais franco, pied au plancher, pour ne pas mourir idiot. La Codalunga explose dans une bourrasque indescriptible en donnant l'impression qu'une digue vient de sauter sous la charge d'une force surhumaine qui ne demandait qu'à déborder. C'est très différent de la montée en pression d'une McLaren P1, qui vous laisse un temps de latence pour contracter vos cervicales. Là, c'est l'uppercut, le direct par surprise. C'est irrépressible, mais surtout, instantané. Et difficile à retranscrire. Disons que je n'ai jamais vu aucun moteur suralimenté donner si peu l'impression d'avoir un turbo (en ce qui concerne le temps de réponse) et en même temps... autant (en ce qui concerne la poussée). D'ailleurs, ce n'est plus un moteur, c'est un turboréacteur. Comment des pales peuvent-elles être aussi légères à s'envoler et aussi fortes à comprimer l'air ? Mystère. Toujours est-il que la Codalunga libère un couple à la force cataclysmique et efface nos références d'un revers de manche. Les sarbacanes d'une Bugatti Chiron Super Sport, par exemple, sont plus lentes à dégainer. Encore la preuve que le niveau de puissance ne dit pas tout. N'allez pas croire qu'une voiture de 1 600 ch soit deux fois plus extraordinaire qu'une auto de 840 ch. Dans

le cas présent, c'est le contraire. Comparée à une Bugatti Centodieci, la Codalunga est infiniment moins froide et moins distante. En un mot, plus animale. Mais cette claque fulgurante n'est pas le seul exploit de la Codalunga. Le clou du spectacle vient ensuite.

A mesure que le compte-tours commence son ascension éclair, les sifflements stridents des turbines laissent place au timbre du V12 qui s'éclaircit, avant de devenir cristallin, de déchirer l'air et vous laver les tympans. En y repensant, j'en ai encore des frissons. Les cris de la Codalunga me rappellent les miaulements indescriptibles d'une Zonda F, qui restent à ce jour l'un des plus jolis cantiques mécaniques jamais entendus. A vous faire oublier les V12 d'une LaFerrari ou d'une Aventador SVJ. Ce 6 litres AMG a beau ne compter que 3 soupapes par cylindre et couper aux alentours de 6 000 tr/mn, il fait incontestablement partie des moteurs les plus communicatifs et addictifs que la planète automobile ait jamais connus, toutes générations confondues. Docile, avec ça. A bas régime, la Codalunga repart sans rechigner avec un œuf sous le pied, là où une McLaren Senna aurait nécessité une à deux secondes de latence avant de décamper.

Mur du son

En ce qui concerne la différence de sensations moteur avec la Huayra, elle est considérable. Sur les lignes droites qui mènent à Ponte Samone, dans la région de Bologne, la moindre pression sur l'accélérateur donne l'impression de tomber en chute libre. Comparativement à la Huayra Coupé, la Codalunga passe à la vitesse supérieure, l'écart de puissance (840 ch au lieu de 730) n'étant que la partie émergée de l'iceberg. Au-delà de cette variation de chiffres, c'est tout le caractère mécanique qui est exacerbé. Bien qu'il s'agisse du même bloc, le travail de fourmi des motoristes lui confère un tempérament tout à fait distinct, plus ●●●

LA CODALUNGA A QUELQUE CHOSE DE VIVANT, QUASI ANIMAL. ELLE PLONGE DANS LE VIRAGE COMME UN DAUPHIN PUIS LE V12 S'EN EXTRAIT COMME S'IL DONNAIT UN COUP DE QUEUE DE REQUIN. FASCINANT.





Même une Bugatti est moins bien finie et surtout moins exclusive en matière d'ambiance. Un détail qui change la vie au volant : la visibilité est très correcte comparativement à celle de ses concurrentes.



ESSAI Pagani Huayra Codalunga

alerte, sonore, enjoué et aérien. Quant à l'échappement, il est divin. Il faut rappeler que la Codalunga recourt au fin du fin. C'est-à-dire à l'ensemble des particularités de la Huayra BC Roadster appliquées à une carrosserie entièrement sur mesure. Ce qui est très différent des innombrables séries spéciales de Bugatti Chiron, qui se contentent souvent d'une peinture et de garnissages intérieurs remémorant des gloires maison ressurgies du passé pour faire avaler une variation de prix exorbitante.

D'ailleurs, parlons-en, du prix qui fait tousser. Celui de la Codalunga est monstrueux (à partir de 7 millions d'euros), mais il doit être mis en parallèle avec sa future valeur résiduelle. Sans avoir de boule de cristal, vous ne trouverez pas meilleur placement financier, à en juger par la vitesse à laquelle s'embrasent les cotes des Pagani sur le marché de l'occasion depuis

la création de la marque, il y a tout juste vingt-cinq ans. En sachant que la valeur des Huayra augmente encore plus rapidement que celle des Zonda, qui ont vu leur prix multiplié par 10 voire 15 par rapport à leur prix d'achat de l'époque. Avouez que, comme investissement, c'est plus sexy que des Sicav. Mais revenons-en à l'essentiel : le comportement au volant. Sur ce point, là encore, la Codalunga marque des avancées remarquables par rapport au Coupé Huayra. Aussi bien en précision lors des placements en entrée de virage, en agilité pendant les changements de cap qu'en rigidité en appui. Pour ce qui est du travail avec Pirelli, il relève de la symbiose. Sur sol parfaitement sec, les PZero Corsa R réussissent l'exploit de digérer des avalanches successives de couple (jusqu'à 112 mkg dès 2 000 tr/mn) avec un grip excellent et une progressivité rassurante lors des débordements. S'agissant de l'électronique, elle veille au grain selon les modes de ●●●

LA CODALUNGA A BEAU ÊTRE PRESQUE DEUX FOIS MOINS PUISSANTE QU'UNE BUGATTI CHIRON SUPER SPORT, ELLE DONNE TROIS FOIS PLUS DE SENSATIONS.



ESSAI Pagani Huayra Codalunga

conduite, tout en restant dans l'ombre. Rien à voir avec ces super-GT ultra-connectées qui vous coupent la chique au moindre appel du pied. Quant à ceux qui se demandent ce qu'apporterait une transmission aux 4 roues comme sur une Bugatti Chiron ou une Lamborghini Aventador SVJ, cela dénaturerait l'une des raisons d'être de la Codalunga... à savoir son poids. Avec 1 280 kg annoncés à sec, Pagani reste l'un des derniers défenseurs d'un principe aujourd'hui délaissé par l'immense majorité des constructeurs de supersportives qui ont été forcés de vendre leur âme au diable à coups de batteries et d'écrans géants tactiles. Sans rien concéder sur le plan de la sécurité active ou passive, puisque les homologations des Pagani se plient aux exigences des pays du monde entier sans aucune dérogation. Cela peut sembler anecdotique, mais c'est une particularité fondamentale dans un monde d'hypercars parfois fantômes qui vendent du rêve, mais dont aucune législation ne validerait le fait de les voir débouler sur route ouverte. La Codalunga a beau être la Joconde, il suffit d'appuyer sur son bouton Engine Start pour aller acheter le pain et les croissants.

Incomparable

Cette dualité constitue une caractéristique unique. Jamais une machine roulante n'aura été aussi artistique, aussi réfléchie, aussi bien conçue et aussi bien finie. Je parle également de l'atmosphère à bord, dont le soin absolu et le niveau d'exclusivité n'ont aucune comparaison possible. Je fais encore référence au degré d'aboutissement des liaisons au sol, avec un comportement dynamique équilibré, précis et homogène. Au volant, c'est beaucoup plus polyvalent qu'une McLaren Senna et infiniment plus accessible qu'une Aston Martin Valkyrie. Dans les virages qui retournent à l'usine Pagani, la Codalunga plonge comme un dauphin et sort des courbes comme si le V12 donnait un coup de queue de requin. Les freins apportent une décélération et une stabilité

exemplaires. Tout paraît fluide et presque facile ; avec du grip et de la tenue de cap malgré les routes fortement dégradées, là où une McLaren P1 aurait déjà tenté de vous jeter dans le fossé. Cela en dit long sur le filtrage des suspensions et la qualité de la mise au point de Pagani. Même sans la vitesse nécessaire pour profiter des appuis aérodynamiques dont elle bénéficie, la Codalunga semble plaquée au sol. Ce mélange entre l'agilité d'un kart et la tenue de cap d'une limousine est sidérant. Elle instaure une confiance probante, même s'il ne faut évidemment jamais baisser le niveau de vigilance étant donné les capacités de mise en vitesse et la rapidité des réactions. Finalement, la Codalunga donne l'impression d'un sang bouillant mêlé de sang-froid qui relève d'une maîtrise bien supérieure à la plupart des missiles qui nous sont passés entre les mains. Plus qu'un art de vivre, c'est une œuvre d'art vivante. ●



L'avis de Laurent Chevalier

On me demande souvent quelle voiture je choisirais, s'il n'en fallait qu'une, parmi l'ensemble de nos essais de supercars et d'hypercars au cours de ces vingt dernières années. Voilà ma réponse. La Codalunga est une œuvre d'art à l'exécution millimétrique, capable de se transformer en animal féroce à la bestialité indescriptible. Au volant, les sensations vont au-delà de tout ce que l'on peut imaginer.



TECHNIQUE

Moteur : **V12, biturbo, 36 S** Cylindrée : **5 980 cm³** Puissance maxi : **840 ch à 5 900 tr/mn**
Couple maxi : **112 mkg à 2 000 tr/mn** Transmission : **roues AR, 7 rapports séquentiels**
Antipatinage/autobloquant : **de série/de série** Poids annoncé : **1 280 kg à sec**
Rapport poids/puissance : **1,5 kg/ch** L - l - h : **4 960 - 2 063 - 1 169 mm**
Empattement : **2 795 mm** Pneus AV & AR : **265/30 R 20 & 355/25 ZR 21**
Prix de base : **à partir de 7 000 000 €** Prix des options/malus : **0/50 000 €**
Prix du modèle essayé : **7 050 000 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **350 km/h autolimitée** 0 à 100 km/h : **3"0**



NEWSLETTER

<https://bit.ly/SportAutoExperience>

Restez informé des événements Sport Auto Experience



DERNIERS
ÉVÉNEMENTS 2023 :

3 Octobre Magny-Cours
17 Novembre Le Mans

En collaboration avec

XP DEVELOPPEMENT

Sport
auto
EXPERIENCE

Portail unique pour toutes les billetteries des événements Sport Auto Experience :
<https://bit.ly/BilletwebSAE>



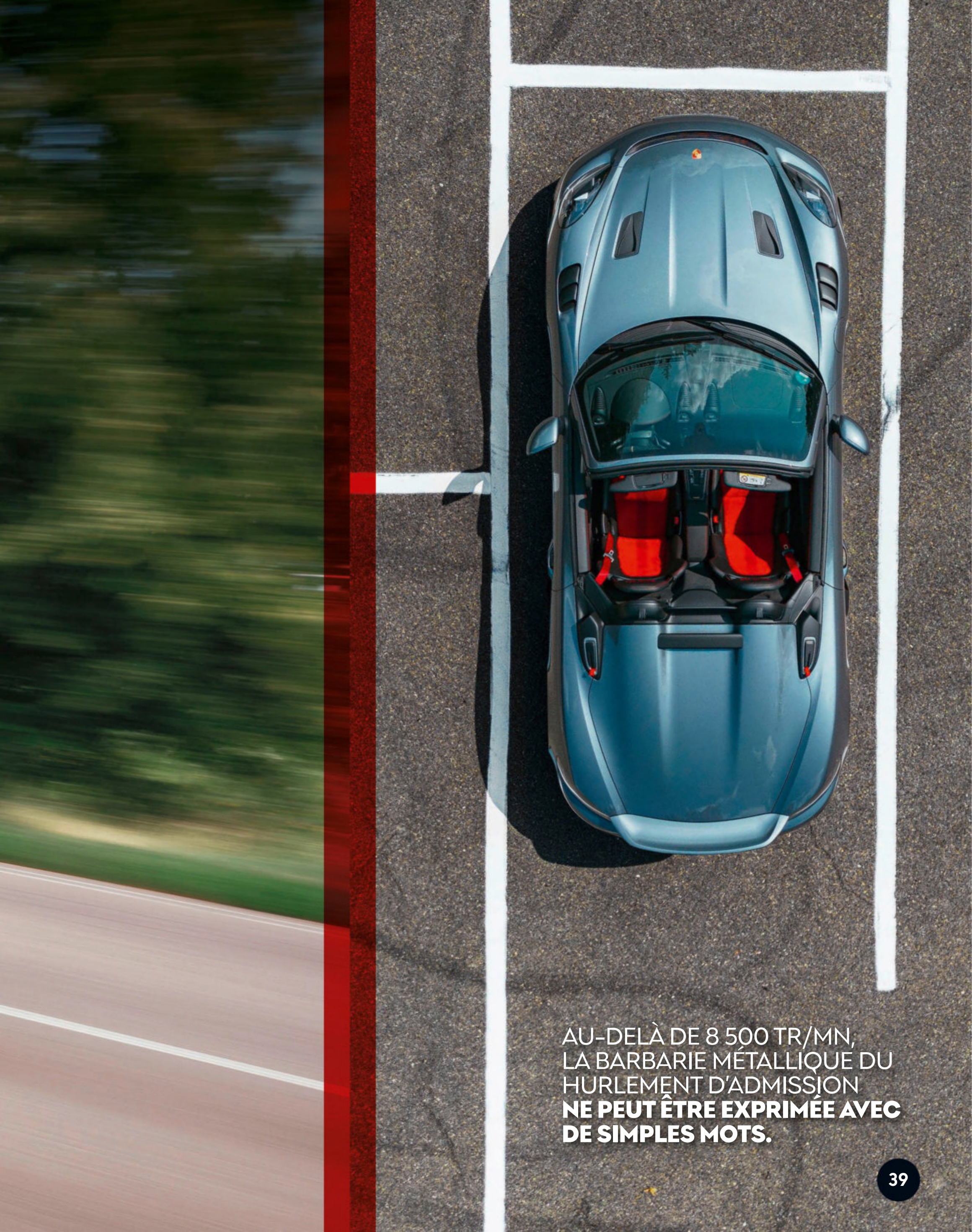
ESSAI Porsche 718 Spyder RS

ESSENCE CIEL

Avant que l'électrification ne réduise malheureusement le Boxster au silence, Porsche signe cette version essence au timbre inoubliable.

Par Richard Lane





AU-DELÀ DE 8 500 TR/MN,
LA BARBARIE MÉTALLIQUE DU
HURLEMENT D'ADMISSION
**NE PEUT ÊTRE EXPRIMÉE AVEC
DE SIMPLES MOTS.**



Avec la boîte à double embrayage imposée, les accélérations annoncées sont meilleures que celles de la 911 S/T (lire p. 14). Les baquets, qui offrent un excellent maintien au détriment de la facilité d'accès à bord, peuvent être remplacés par des sièges classiques Sport Plus.





Qui pourrait oublier la Carrera GT ? Le hurlement de son V10 mérite toutes les louanges, même s'il faut avouer que son conducteur doit se contenter d'une interprétation plus modérée que celle dont les passants peuvent profiter. Sur le seul plan auditif, bizarrement, vous êtes mieux à l'extérieur qu'à l'intérieur d'une Carrera GT. On ne peut pas en dire autant de la 718 Spyder RS. Cette machine est une apothéose : le dernier modèle à essence

sur la plateforme à moteur central de Porsche, la seule voiture RS à ce jour non expressément destinée à la piste, la première fois que Weissach va si loin avec une auto puriste à ciel ouvert depuis la Carrera GT. Mais plus que tout cela, la Spyder RS est sans doute le bolide le plus animal qui pourrait être conduit quotidiennement. Au-delà de 8 500 tr/mn, la barbarie métallique du hurlement d'admission provenant des boîtes à air ne peut être exprimée avec de simples mots. Cette version dérivée du Cayman GT4 RS opère des changements de détail qui l'orientent davantage vers la route que vers la piste. Les deux autos utilisent le même 6 cylindres à plat de 4 litres à aspiration naturelle de la 911 GT3, uniquement associé à une boîte PDK à rapport court.

Pas de boîte manuelle

En lançant la Spyder RS, Andreas Preuninger, le patron de la division Porsche GT, a tenu à présenter la 718 RS comme une auto de puristes, moins préoccupés par le temps au tour que par l'hédonisme sur route ouverte. Alors... pourquoi ne pas laisser le choix de la boîte manuelle ? La réponse est en deux temps. Premièrement, les rapports de la boîte mécanique auraient été trop longs pour le potentiel de 9 000 tr/mn de la RS. Deuxièmement, la boîte à 6 vitesses de la 911 GT3 est physiquement trop longue. En clair, cela rentre dans la voiture à moteur arrière... mais pas dans la 718 à moteur central. Est-ce que ●●●

**LA 718 RS SPYDER EST UNE AUTO DE PURISTES.
MOINS PRÉOCCUPÉS PAR LE TEMPS AU TOUR QUE PAR
L'HÉDONISME SUR ROUTE OUVERTE.**





TECHNIQUE

Moteur : **flat 6 atmo, 24 S** Cylindrée : **3 996 cm³**

Puissance maxi : **500 ch à 8 400 tr/mn** Couple maxi : **45,9 mkg à 6 750 tr/mn**

Transmission : **roues AR, double embrayage**

Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/de série piloté**

Poids annoncé : **1 410 kg** Rapport poids/puissance : **2,8 kg/ch**

L - l - h : **4 418 - 1 822 - 1 252 mm** Empattement : **2 482 mm**

Voies AV & AR : **1 545 & 1 542 mm** Réservoir : **90 l en option**

Prix de base : **159 052 €** Prix des options/malus : **40 600/50 000 €**

Prix du modèle essayé : **249 652 €** (malus compris)

Le pack Weissach optionnel (12 066 €) est surtout visuel, avec le capot en finition carbone et des garnitures spécifiques. Il est obligatoire pour cocher la case des jantes en magnésium (15 000 €) qui économisent 10 kg sur la balance et qui vont vous faire haïr les trottoirs.

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **308 km/h** 0 à 100 km/h : **3"4**



ESSAI Porsche 718 Spyder RS

cela importe ? Je mentirais si je répondais que non. Disons qu'il manque une pièce au puzzle : c'est la troisième pédale.

Cela dit, le roadster se rattrape ailleurs. Principalement avec son équilibre et sa maniabilité. L'aérodynamique est également assez différente. Par rapport à l'aileron arrière de la GT4 RS, la queue de canard de la Spyder RS génère moins d'appui. Les effets du séparateur et des aubes de soubassement ont été réduits pour préserver l'équilibre aérodynamique et le risque que cela devienne délicat à haute vitesse. Contrairement à la GT4 RS, qui peut être pointue sur la route en raison du trop faible débattement de ses suspensions avant, la Spyder RS révisse le tarage de ses ressorts. Dans cette optique, la direction a également été recalibrée. M. Preuninger affirme que c'est juste un peu plus calme et moins direct, bien que le caractère de l'auto conserve « l'immédiateté et l'excitation d'une version GT ». Il s'agit d'une RS plus assise, mais toujours avec une hauteur de caisse, un carrossage, des barres de chenille et antiroulis réglables, ainsi que des rotules Unibal.

Comment tout cela se traduit-il sur la route ? La Spyder RS est précise, équilibrée et homogène, avec un filtrage qui ne s'évapore pas lorsque la surface de la route se détériore. La modification des ressorts présente des avantages qui vont au-delà du confort et de la capacité à voyager. Le premier point positif concerne la confiance de conduite, surtout en usage normal, avec les pneus tièdes et une route partiellement humide, où la Spyder RS accroche mieux que le Cayman GT4 RS en virage. D'autant plus addictif que vous pouvez réellement le diriger à l'accélérateur en sortie de virage.

En sa qualité de Boxster non conventionnel, la Spyder RS n'a pas de toit conventionnel. C'est un élément qui relie le rail supérieur à des points

sur le pont arrière en fibre de carbone mais laisse une ouverture à l'arrière. Une seconde partie remplit ce croissant lorsque le temps tourne vraiment. Le montage du toit n'est pas l'affaire d'un instant mais n'est pas non plus un calvaire. L'avantage est son poids (à peine 8,5 kg), de sorte que la Spyder RS est plus légère que le Cayman GT4 RS. Le pack Weissach optionnel (plus axé sur l'esthétique, de l'aveu même de M. Preuninger) apporte des échappements en titane et déverrouille la possibilité de monter des jantes en alliage de magnésium, ce qui devrait faire passer l'ensemble sous les 1 400 kg. Un autre avantage à l'heure actuelle, où une majorité de sportives assumées dépassent largement les 1 600 kg. ●



L'avis de Richard Lane

La bonne nouvelle, c'est que la 718 Spyder RS brille non seulement par son pedigree exceptionnel, mais aussi par le plaisir extraordinaire qu'elle apporte au volant. La moins bonne, c'est que l'avenir s'annonce moins radieux étant donné qu'il s'agit du dernier modèle à essence de la plateforme à moteur central de Porsche.



EN USAGE NORMAL, AVEC LES PNEUS TIÈDES SUR UNE ROUTE PARTIELLEMENT HUMIDE, LA 718 SPYDER RS ACCROCHE MIEUX QUE LE CAYMAN GT4 RS DANS LES VIRAGES.



FIN DE PARTIE

L'Audi R8 s'en va, et nous laissera orphelins d'un V10 sensationnel.
Dernière balade avec son ultime déclinaison GT.

Par Walid Bouarab Photos Denis Meunier





JAMAIS DÉPASSÉE PAR LES CONTRAINTES
DE LA PHYSIQUE, **NOTRE GT ENCHAÎNE LES COURBES**
ET FAIT GRANDIR LA CONFIANCE À SON VOLANT.





Le carbone fleurit un peu partout sur la carrosserie de cette version GT, des boucliers aux rétroviseurs en passant par l'imposant aileron arrière. Les jantes de 20 pouces noires sont également spécifiques au modèle.



L'habitacle ne fait pas dans la fantaisie. Du noir, des surpiqûres rouges, des logos R8 GT ici et là... La qualité de finition figure toujours parmi les meilleures, mais l'ergonomie étrange sans écran central reste une interrogation. Les baquets peuvent être remplacés, gratuitement, par des sièges Sport en cuir.

ÇA VOUS ENIVRE ALORS
QUE LA ZONE ROUGE EST
ENCORE À QUELQUES MILLIERS
DE TOURS PAR MINUTE.



L pleut des cordes sur l'autoroute A77 en direction du Centre-Val de Loire. Heureusement, les semi-slicks Michelin Pilot Sport Cup 2 optionnels de la R8 GT n'ont pas été montés sur notre modèle d'essai. La quiétude règne et on est même surpris de découvrir une certaine forme de confort. Les raccords du bitume ne nous font pas claquer des mâchoires, le V10 ronronne comme un chaton et les amplitudes de réglage des sièges baquets monoblocs

autorisent une position de conduite agréable. Pourtant, nous sommes bien à bord de la version ultime de l'Audi R8. Un baroud d'honneur pour l'allemande, avec une fiche technique au diapason. Voyez plutôt. Le superbe 5.2 atmosphérique, dans sa déclinaison la plus puissante de 620 ch, prend place dans le châssis propulsion de la R8. Elle qui a toujours confié la fougue de son plus bouillant V10 à ses quatre roues se laisse désormais aller à une certaine fantaisie. 57,6 mkg que les seules roues arrière motrices devront assimiler. Audi a pris pour habitude de décliner la R8 pour tout type d'occasion. Seulement voilà, les bonnes choses ont une fin, et cette version GT vient clôturer dix-sept ans de joyusetés, avec uniquement 333 exemplaires. Une triste célébration, mais hors de question d'oublier la résonance inouïe de son V10 atmosphérique. Alors, à chaque halte au péage, impossible d'y résister. Pédale de droite plaquée au sol, la transmission – qu'Audi nous promet peaufinée sur cette mouture, mouais... – digère la sauce

avant d'arroser généreusement l'essieu arrière. Ça gargouille chaudement en bas du compte-tours, puis gagne progressivement en intensité. Passé les 5 000 tr/mn, la partition évolue vers plus de clarté. Ça vous prend déjà les tripes alors que la zone rouge est encore à quelques milliers de tours par minute. La maréchaussée en embuscade et les conditions pluvieuses nous ramènent tout de même à la raison.

Pas comme les autres

Cap au sud, en longeant la Loire côté Nièvre, à l'est. Dès que possible, nous quittons l'axe autoroutier pour trouver les premiers arrêts photos, l'œil toujours rivé sur l'application météo pour espérer des éclaircies qui tardent à venir. Arrivée à Cosne-Cours-sur-Loire, la R8 GT démontre encore une certaine polyvalence pour la promenade. Nos sacs tiennent aisément dans le coffre avant ou sur les petits espaces en arrière des sièges. Les commandes restent douces, les clapets actifs de l'échappement permettent de passer – presque – inaperçus, et il n'y a que les grosses déformations qui nous rappellent de quel bois peut se chauffer la belle. Les ponts suspendus de Cosne sont un incontournable pour les balades ligériennes, généralement préférées à vélo. Des cyclistes, la R8 attire forcément l'œil, a fortiori dans cette variante GT plus démonstrative. Les jantes de 20 pouces noires ornées du logo Audi Sport rouge sont spécifiques, les freins carbone-céramique (mordus par des étriers à six pistons) sont de série et l'aérodynamisme a été revu avec des déflecteurs sur les boucliers, un diffuseur arrière emprunté aux cousines du paddock et un aileron arrière posé sur des mâts ●●●



MÊME EN VERSION GT,
LA SUPERSPORTIVE AUDI
**N'A PAS OUBLIÉ SES
BONNES MANIÈRES.**



Cette R8 GT RWD vient célébrer la fin du V10 pour Audi. Pour la première fois, sa version la plus puissante prend place dans un châssis débarrassé de la transmission intégrale. De menues modifications pimentent le tout, mais la R8 garde une certaine polyvalence même dans cette version extrême. Un véritable oiseau rare, limité à 26 exemplaires pour la France, de quoi titiller l'intérêt des collectionneurs.



TECHNIQUE

Moteur : **V10 atmosphérique, à 90°, 40 S**
Cylindrée : **5 204 cm³**
Puissance maxi : **620 ch à 8 000 tr/mn**
Couple maxi : **57,6 mkg à 6 400 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 7 rapports à double embrayage**
Antipatinage/autobloquant : **de série/oui**
Poids annoncé : **1 570 kg**
Rapport poids/puissance : **2,5 kg/ch**
L - l - h : **4 496 - 1 964 - 1 225 mm**
Empattement : **2 650 mm**
Pneus AV & AR : **245/30 & 305/30 R 20**
(Michelin Pilot Sport 4 S durant l'essai)
Réservoir : **73 l**
Prix de base : **245 000 €**
Prix des options/malus : **10 110/50 000 €**
Prix du modèle essayé : **305 110 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

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



en col de cygne, le tout en carbone. Huit ans que cette génération existe et les badauds, même néophytes, ont bien compris qu'il ne s'agissait pas d'une R8 comme les autres.

Le temps exécrable ayant enfin laissé place à une météo digne de la période, c'est le moment de reprendre la route, encore plus au sud, vers Pouilly-sur-Loire. Pas de visite de cave, et encore moins de dégustation au programme, mais de longues nationales très peu fréquentées et qui laissent le champ libre pour de nouvelles vocalises. Il faut bien prendre le temps d'activer le mode de conduite idoine, ou au moins d'appuyer sur le bouton consacré sur le volant pour laisser l'échappement effectuer son travail. Ce V10, c'est un véritable narrateur. Le teasing des bas régimes met en tension, rapidement suivi par une accroche qui retient l'attention de tous. Ensuite, les valves s'ouvrent en grand, c'est le rebondissement que personne n'attendait, finement amené. S'ensuit une histoire poignante, prenante, qui ne retombe jamais en intensité jusqu'au clap de fin, perché à plus de 8 500 tr/mn.

La poussée, elle, augmente graduellement avec la bande-son. Plus on va vite, plus on a l'impression d'accélérer fort. Des sensations uniques, même si la musique est ici moins effrayante qu'à bord d'une Lamborghini Huracán STO, encore plus sauvage. Certes, l'électrification – totale ou partielle – permet d'autres de détalier encore plus promptement. Mais c'est en ayant vendu une partie de leur âme. Cette R8 GT a souhaité préserver les sensations, et c'est une réussite.

En périphérie de Pouilly, petite pause syndicale devant le château de Ladoucette, qui produit l'un des plus prestigieux vins de la région. Un vignoble reconnu qui attire une clientèle visiblement séduite par notre R8 GT. Une supersportive qui bombe le torse, mais qui vous accueille tout de même dans un écrin soyeux. La R8 fait partie de ces Audi « d'ancienne génération » auxquelles on ne peut faire aucun reproche côté finition. Dans cette version, le noir est de mise, rehaussé de surpiqûres rouges.

Le cuir, l'Alcantara et le carbone vivent en parfaite harmonie, les cliquetis des commandes sonnent très juste, les assemblages sont réalisés au cordeau. Bref, du très beau travail, une ambiance à la fois techno et sportive, patinée d'un certain luxe. Alors, c'est vrai, la décision drastique de n'avoir implanté qu'un seul écran, dans le tableau de bord, est discutable. Aussi bien pour l'ergonomie que pour le passager qui souhaite changer de musique.

A l'aise partout

De retour sur la route, la D206, nous remontons à Sancerre, de l'autre côté de la Loire. Perchée sur son piton, la commune toise des routes qui gagnent en intérêt. Les enchaînements de virages et le dénivelé constituent un terrain de jeu plus judicieux pour cette supercar. Pas de quoi en exploiter tout le potentiel, mais suffisant pour en apprécier la facilité de conduite. Difficile de jauger de l'intérêt de la direction à démultiplication variable de la GT, mais délesté de sa fonction motrice, le train avant gagne en réactivité sans perdre en précision. Le Drive Select fait basculer la R8 en mode Dynamic, indispensable pour tirer meilleur profit de la boîte S-tronic à 7 rapports. Cette transmission expédie les passages de rapports sans à-coups caricaturaux, mais peine à se montrer aussi réactive au rétrogradage, qu'il est souvent nécessaire de provoquer avec les palettes au volant. En revanche, ce mode de conduite raffermi le travail des suspensions. Un réglage peu adapté sur ce territoire. Sur le revêtement ondulé des routes qui enlacent les vignes autour de Sancerre, l'arrière-train de notre R8 a la bougeotte. Les fortes accélérations déclenchent une frénésie du voyant d'ESP, même sur le troisième rapport et à des vitesses déjà élevées. L'arrivée du couple est pourtant progressive sur ce moteur atmosphérique.

Nous entamons ensuite la montée de Sancerre. Retour sur le mode Confort pour ne pas perturber la balade des touristes venus en nombre lors de cette période estivale. Plus le point culminant ●●●

DÉLESTÉ DE SA FONCTION MOTRICE, LE TRAIN AVANT GAGNE EN RÉACTIVITÉ ET EN PRÉCISION.

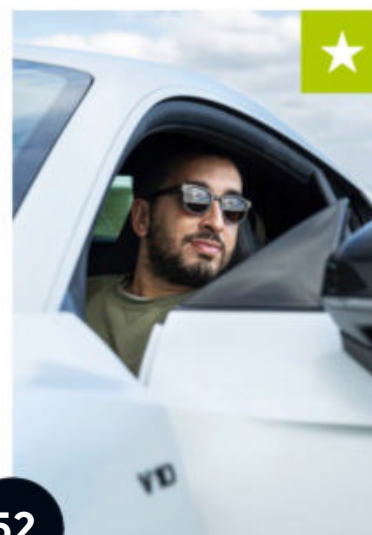


approche, plus les rues sont étroites, obligeant Denis, le photographe, à partir en éclaireur afin d'éviter une situation délicate. Le rayon de braquage généreux et les pourtours saillants de la R8 GT n'aident pas à se faufiler en toute tranquillité. Une pause photos avec vue imprenable sur les vignes, quelques échanges avec les promeneurs venus affiner leurs connaissances en œnologie et nous voilà déjà repartis. En remontant cette fois vers le nord, en direction de Briare, les petites routes des vignobles, sous-dimensionnées pour notre monture, laissent désormais place à de grandes courbes qui se referment parfois, à de longues lignes droites entrecoupées de chicanes inattendues et surtout à un revêtement plus clément pour notre sportive. La R8 GT trouve enfin un tracé à la hauteur de son pedigree. Le V10 répond toujours présent, implacablement cadencé par les ordres de la transmission.

Toujours à l'attaque

Il y a quelque chose d'étonnant avec cette R8. Aussi démonstrative soit-elle, l'allemande est du genre à vous mettre à l'aise. D'abord par le châssis et la direction plutôt communicatifs, mais surtout grâce à une stabilité remarquable. Ventousée et se jouant judicieusement des transferts de charge, cette Audi ultime est tout aussi rigoureuse que ses origines l'auraient laissé penser. Toujours en position d'attaque, jamais dépassée par les contraintes de la physique et les informations contradictoires, notre GT enchaîne les courbes et fait grandir la confiance à son volant. Sur ce revêtement plus lisse, et avec des pneumatiques probablement réchauffés par cette nouvelle ambiance, l'ESP la met en sourdine. Inutile de pousser le vice plus loin, notamment avec le mode Performance, actionnable depuis un satellite sur la branche du volant. Il optimise l'utilisation sur circuit, et retarde ensuite l'intervention de l'ESP. Jusqu'à quand ? C'est au choix, sur sept niveaux de tolérance. Ce système dénommé Torque Rear fait partie de la panoplie spécifique à la GT, et s'adresse surtout aux amateurs de conduite relevée. Le différentiel ne s'entiche pas d'une gestion électronique et ne pourra pas rattraper tous les écarts de conduite. Autre mignardise réservée au menu GT : les suspensions optionnelles réglables manuellement, des combinés filetés qui permettent de paramétrer compression et

détente en fonction de la situation et du parcours. Idéal pour les pistards, peu pertinent sur une balade de style Grand Format. De façon assez surprenante, cette GT porte finalement bien son nom. En endossant le rôle de R8 ultime, la supersportive Audi n'a pas, au passage, oublié ses bonnes manières. Plutôt simple à vivre au quotidien, elle n'impose pas la personnalité plus caractéristique de sa cousine de Sant'Agata. Plus conciliante et facile à assumer en société, elle s'avère même être une bonne compagne pour un road trip. Après plus de 600 km à son volant, pas de fatigue particulière, ni de douleurs causées par les sièges baquets. Pour autant, elle n'aura rien de ridicule – au contraire – lors d'un track day, où elle saura faire parler la poudre et son équilibre très efficace. Voilà qui en fait probablement une des Audi les plus importantes de l'Histoire. Une excellence dans l'exécution, mais également un modèle charnière pour la transition que prépare la marque d'Ingolstadt. Alors oui, nous connaissons une future supersportive aux anneaux. Elle sera électrique, sans aucun doute plus rapide, et truffée de puces électroniques qui lui permettront de défier les lois de la physique. Mais peu de chances qu'elle affiche un tel bagou et une personnalité aussi attachante. De quoi rester un peu nostalgique. ●



L'avis de Walid Bouarab

Elle restera comme l'une des Audi les plus marquantes. Et cette version GT est venue empiler toutes les raisons qui font qu'on la regrettera : V10 tonitruant, châssis adroit et gratifiant en propulsion, sensations, etc. Loin de l'esprit technophile de ses rivales plus modernes, la R8 GT conserve un parfum d'antan, qui va nous manquer. L'avenir s'annonce moins savoureux.



SUR LA ROUTE DES VOITURES DE COLLECTION

DOSSIER SPÉCIAL

Les 100 ans de
MG avec des
modèles mythiques



Elle
et moi...
Gilles Dupré
et sa Berlinette
Hommel RS2

RENCONTRE AVEC UN PASSIONNÉ

Gilles Dupré nous
présente sa Berlinette
Hommel RS2

YOUNGTIMER

BMW 850i, un modèle
à (re)découvrir

ESSAI COURSE

Suivez l'essai de la Porsche 917

EN VENTE ACTUELLEMENT



L'A110 R chausse de superbes jantes carbone issues de chez le fournisseur Duqueine. Leur légèreté permet de gagner du poids sur les masses non suspendues, mais elles sont fragiles et risquent d'être exposées sur les vibreurs. Le moindre choc oblige à les remplacer.



SUPERTEST Alpine A110 R

RADICALE ?

Du carbone à foison pour perdre 34 kg, des amortisseurs réglables, des semi-slicks et des harnais en guise de ceintures : il n'en fallait pas plus pour emmener l'Alpine A110 R en Supertest au Vigean. Est-elle aussi jusqu'au-boutiste qu'elle en a l'air ?

Par Jacques Warnery Photos Greg



L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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

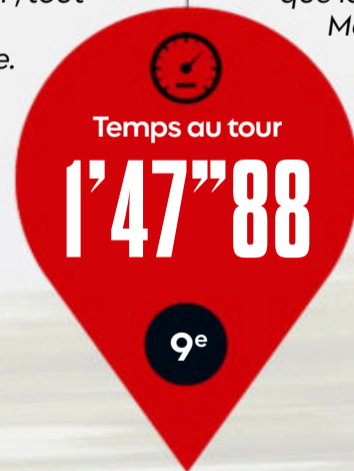


Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 15 virages ■ Largeur de piste : environ 11 m
- Conditions de piste : 9 °C, piste sèche
- Pneus : Michelin Pilot Sport Cup 2 en bon état

Dès le premier regard, la différence de style du modèle le plus radical de la gamme saute aux yeux de Christophe Tinseau : « La R dispose d'une aérodynamique plus agressive, avec son aileron, ses flaps, ses jantes et sa lunette arrière en carbone qui occulte toute la rétrovision. » L'ADN de la petite sportive tricolore lui revient vite en mémoire : « La voiture est compacte, robuste et efficace. Elle reste idéale pour les sorties circuit car sa légèreté permet de ne pas trop user ses consommables. Je peux enchaîner les baptêmes à l'envi et rien ne bouge ! » Il retrouve comme toujours ses qualités premières : « Comme toutes les autres Alpine de la gamme, la R reste aussi joueuse et donne du plaisir à tous les niveaux. Elle demeure facile à emmener et continue de se montrer mobile quand on déconnecte l'ESP, tout en demeurant rassurante avec l'électronique en veille. Le freinage reste aussi efficace. » Et également ses petits défauts : « Le moteur est sympa, mais la boîte est un peu lente et je ne me fais toujours pas aux palettes

fixes. Elles devraient être montées sur le volant. En outre, la sonnerie qui invite à passer le rapport supérieur intervient trop tard, alors que l'on touche vraiment le rupteur. » Mais pour Christophe, le véritable problème est ailleurs : « Les sensations sont trop proches d'une S dotée du pack aéro et chaussée de Michelin Pilot Sport Cup 2. Comme cette dernière, la R souffre d'un amortissement trop souple. Il absorbe les vibreurs d'une manière incroyable, mais la voiture plonge toujours trop en bout de ligne droite. Du coup, l'arrière vient quand on rentre un peu fort, et il arrive que l'avant se dérobe à la remise des gaz. L'efficacité y gagnerait avec des suspensions plus rigides. D'autant que le châssis est parfaitement taillé pour les encaisser. La seconde et les trois dixièmes gagnés sur la S montrent que la R marque un progrès. Mais l'écart apparaît trop timide relativement au positionnement radical promis par cette appellation R. » Avant de conclure à juste titre : « Vu le potentiel de l'A110, Alpine aurait pu aller bien plus loin. »

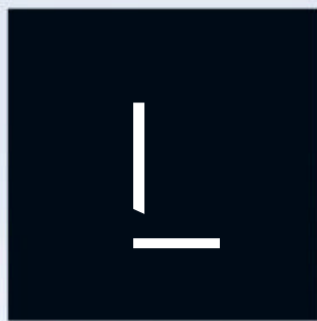


“Vu le potentiel de l'A110, Alpine aurait pu aller bien plus loin.”

Christophe Tinseau

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

SUPERTEST Alpine A110 R



égère, efficace, performante, ludique et j'en passe : l'Alpine A110 propose depuis cinq ans une vision unique et rafraîchissante de la sportivité. Comme pratiquement tous ceux qui ont eu la chance d'y goûter, Christophe en est fan. Il constate que les Alpine sont de plus en plus nombreuses sur les sorties circuit des Tinseau Test Days : « Elles remplacent souvent des Porsche un peu plus anciennes, sont légères, plutôt rapides, et leurs propriétaires s'amuse beaucoup avec. »

Vu la capacité de la berlinette à décoincer les zygomatics, des amateurs aux pilotes confirmés, ce n'est pas un hasard. D'autant plus qu'elle économise ses consommables pour mieux faire durer le plaisir ! De là à l'ériger en pistarde idéale, il y a encore un pas. La classique A110 aux suspensions souples amuse sur circuit sinueux mais se désunit vite sur un tracé rapide et laisse les amateurs de chronos sur leur faim. Avec un 1.8 qui passe de 252 à 300 ch et des trains roulants revus (hauteur de caisse rabaisée de 4 mm, ressorts raidis de 50 %, tarage des amortisseurs revu, barres antiroulis creuses raffermies à hauteur de 100 % et vrais pneumatiques Michelin Pilot Sport 4 élargis de 10 mm), l'A110 S devient plus rigoureuse et efficace. Surtout avec des semi-slicks Michelin Pilot Sport Cup 2 (780 €) et un kit aéro (6 400 €) optionnels. Ainsi gréée, l'A110 S, « supertestée » dans *Sport Auto* n° 731, a enflammé Le Vigean, sans transiger sur sa personnalité facétieuse. Un carton plein qui en appelle d'autres : avec un tel châssis, une telle architecture et un poids réduit, l'immense potentiel de l'A110 laisse un boulevard à une version plus affûtée.

R comme régime

Au sommet de la gamme, le nouveau label R entend transformer l'A110 en cette pistarde idéale dont beaucoup rêvent secrètement. R comme rapide et surtout radicale. Pour abaisser le poids d'un modèle déjà fort svelte à l'origine, le carbone se retrouve sur les jantes réalisées par le fournisseur Duqueine (- 12,5 kg), le capot avant (- 2,6 kg), le toit, la bulle arrière (- 4 kg), les pièces du kit aérodynamique et les superbes baquets (- 5 kg). Sans oublier deux harnais six points (- 1,5 kg), une ligne d'échappement débarrassée de ses clapets (- 0,7 kg) et la suppression de composants comme la vitre de séparation habitacle/compartiment moteur, le cache moteur ou le rétroviseur central (- 8,9 kg). Les nouveaux amortisseurs ●●●

TEMPS DE RÉFÉRENCE

Classement de *Sport Auto*

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

	1'32"24	Saleen GT1 (Larbre Competition)
1 ^{re}	1'37"70	Ferrari 296 GTS Assetto Fiorano *
2 ^e	1'39"30	Chevrolet Corvette Z06 *
3 ^e	1'41"60	Porsche 911 GT3 RS (Type 992)
4 ^e	1'42"80	Porsche 911 GT3 * (Type 992)
5 ^e	1'43"28	BMW M4 CSL *
6 ^e	1'44"65	Porsche Cayman GT4 RS
7 ^e	1'46"70	Porsche 911 GTS (Type 992)
8 ^e	1'47"68	Mercedes-AMG GT 63 S E Performance
9 ^e	1'47"88	Alpine A110 R **
10 ^e	1'48"34	BMW M4 Competition
11 ^e	1'49"16	Alpine A110 S
12 ^e	1'49"54	Aston Martin Vantage F1 Edition
13 ^e	1'50"48	Audi R8 Performance RWD
14 ^e	1'51"55	Audi RS 3
15 ^e	1'52"97	Cupra Leon VZ 300
16 ^e	1'53"53	Ford Mustang Mach 1
17 ^e	1'53"60	Mercedes-AMG CLA 45 S Shooting Brake
18 ^e	1'55"05	Volkswagen Golf GTI Clubsport
19 ^e	1'55"70	BMW M240i
20 ^e	1'55"81	Toyota GR Yaris
21 ^e	1'57"80	Hyundai i20 N
22 ^e	2'00"40	Toyota GR86
23 ^e	2'01"19	Ford Fiesta ST

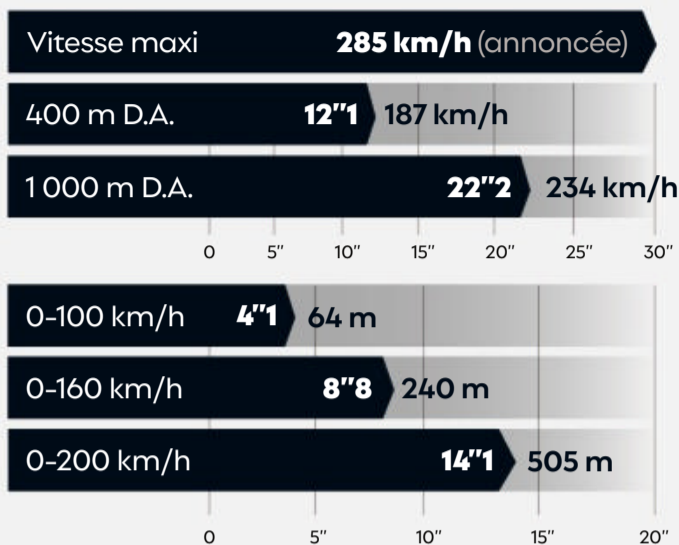
* Mesures réalisées avec des Michelin Sport Cup 2 R.
** Mesures réalisées avec des Michelin Sport Cup 2.



NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Montlhéry

EN PISTE



REPRISES

100 à 140 km/h en Drive **3"1 (103 m)**

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h **non mesuré**

CONSUMMATION

Autonomie **150 km**

WLTP (mixte) **6,9 l/100 km**

Le R ne justifie pas son écart de prix par rapport à une S chaussée des mêmes pneumatiques semi-slicks Michelin Pilot Sport Cup 2 d'un point de vue chronométrique sur circuit. En revanche, elle se montre plus exclusive et profite de ses amortisseurs réglables pour offrir davantage de confort sur route.

VITESSE MAXI

L'A110 R serait capable de filer jusqu'à 285 km/h, soit 10 km/h de plus qu'une A110 S pack Aéro de puissance égale. Pratique pour aller chercher les grosses cylindrées sur Autobahn, mais inutilisable sur un circuit classique dont les lignes droites sont trop courtes pour atteindre ces vitesses. Alpine justifie cette différence par une aérodynamique spécifique et des jantes arrière dotées de flasques qui abaissent la traînée. La stabilité à haute vitesse demeure tout à fait correcte, même si elle ne fait pas partie des qualités premières de l'A110 R.

ACCÉLÉRATIONS

1 Exception faite d'un échappement revu et débarrassé de son clapet, le 1.8 turbo de la R demeure strictement identique aux autres modèles de 300 ch

disponibles dans la gamme. Les performances marquent un progrès réel par rapport à la S. En signant un 0 à 100 km/h en 4"1 et en réalisant le sacro-saint 1 000 m départ arrêté en 22"2, la plus radicale des A110 voit ses accélérations se rapprocher de celles d'une Audi RS 3 de 400 ch.

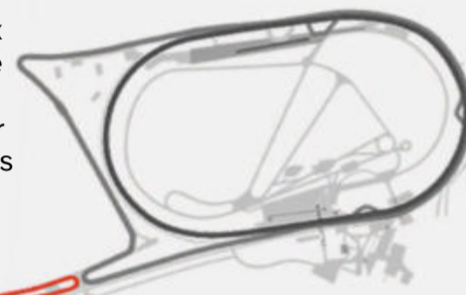
FREINAGES

A l'exception de nouvelles écopes avant très efficaces pour alimenter le système en air frais, le freinage est inchangé. Les mesures réalisées à Montlhéry ont empêché d'évaluer les distances, sûrement très proches des 132 m relevés sur la S à 200 km/h. Le freinage a beau n'avoir connu aucun signe d'essoufflement sur piste, les roues arrière, dotées de flasques qui ventilent moins leurs disques, imposent un refroidissement scrupuleux après chaque session. Comme toujours, les plaquettes d'origine mettent du dépôt sur les disques et engendrent alors des vibrations. Une maladie

bien connue des utilisateurs d'A110 sur circuit.

COMPORTEMENT

2 Malgré une balance aérodynamique et des réglages châssis différents, la R conserve un équilibre comparable à celui de la S, même si celui-ci est plus sensible à la température de ses semi-slicks. Un peu sous-vireuse au début de chaque session, la R devient de plus en plus joueuse sans pour autant se montrer piègeuse. Toujours aussi amusante sur piste, elle marque un progrès flagrant sur la route par rapport à la S. Les excellentes capacités d'absorption de ses amortisseurs la rendent très rassurante, confortable et efficace sur chaussée bosselée.



UN PEU SOUS-VIREUSE AU DÉBUT, LA R DEVIENT DE PLUS EN PLUS JOUEUSE SANS POUR AUTANT SE MONTRER PIÉGEUSE.

SUPERTEST Alpine A110 R

réglables sur 20 positions, à travers une molette hydraulique, ajoutent 1,2 kg pour la bonne cause. Ils s'accordent avec des ressorts raidis de 10 %, une assiette rabaissée de 10 mm ainsi que des barres antirollis avant et arrière durcies de respectivement 10 et 25 % par rapport à la S. La garde au sol peut encore descendre de 10 mm pour un usage réservé au circuit. A condition de disposer d'un pont et de s'armer de patience. La R chausse des semi-slicks Michelin Pilot Sport Cup 2 et enfile une panoplie aérodynamique plus voyante que celle proposée sur la S. Plus voyante certes, mais à la valeur d'appui (140 kg) inférieure à celle de la S, à un petit kilo près. Sauf que sa répartition privilégie davantage l'arrière (110 kg contre 81) à l'avant (30 kg contre 60 sur la S) pour calmer le caractère volage de la poupe. Bien aidé par des flasques sur les jantes arrière, ce kit à la traînée moindre permet de filer à 285 km/h.

La balance de Montlhéry indique 1 101 kg, soit 34 kg de moins que la S kit aéro, mesurée précédemment. Vu qu'Alpine annonce la même valeur d'écart au kilo près, le contrat est rempli. Bridé par une boîte EDC à 7 rapports incapable d'encaisser plus de 340 Nm de couple, le 1.8 turbo ne change pas d'un iota et s'en tient à 300 ch. Il suffit de sortir le radar pour se rendre compte que ce n'est pas un problème. En signant un 0 à 100 km/h en 4"1, avant de franchir la barre des 200 km/h 10" plus tard, la petite tricolore déménage plus fort que la S et améliore ces deux exercices de respectivement 0"2 et 1"6. Les 400 et 1 000 m départ arrêté expédiés en seulement 12"1 (contre 12"5) et 22"2 (contre 22"9) démontrent que la R s'élance mieux et creuse l'écart. Les 34 kg de moins à emmener, un kit aéro à la traînée réduite mais aussi un moteur en meilleure forme que celui de notre S de l'époque expliquent ce réel progrès. La différence, moins marquée sur les relances de 100 à 140 km/h (3"1 contre 3"2), est tout de même visible. Le 1.8 de 300 ch semble encore plus à l'aise. Le souffle perceptible peu avant 2 000 tr/mn rappelle la présence d'un turbo qui délivre tout son punch de 2 500 à 6 000 tr/mn, pour un régime maxi fixé à 6 800 tr/mn. La suppression du clapet d'échappement rend le timbre moteur un peu moins sportif, mais l'ajout d'une plaque en aluminium gaufré à la place de la vitre de séparation entre le moteur et l'habitacle augmente le niveau sonore de 2,6 dB. A l'usage, la consonance un brin moins rauque ne change pas grand-chose, et le volume apparaît suffisamment raisonnable pour entamer de longs trajets sans boules Quies.

Ombres et lumières

Avec de telles performances, la R débarque au Vigeant avec une belle assurance. Une fois le radar installé, Christophe, à l'enthousiasme contagieux, se glisse dans le baquet carbone aussi rembourré qu'un fakir et se harnache en l'absence de toute ceinture. « *La position de conduite demeure impeccable* », ajoute-t-il avant de s'élancer. Trois tours plus tard, il a l'impression d'avoir retrouvé cette bonne copine avec laquelle on s'amuse toujours autant. Comment lui donner tort ? Label R ou pas, la berlinette habillée de carbone reste d'abord une A110. Sa façon bien à elle de communiquer à travers son volant en Alcantara, sa pédale de frein à ●●●

BANC DE PUISSANCE

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



PUISSANCE
ANNONCÉE

300 ch

à 6 300 tr/mn

PUISSANCE
MESURÉE

292,6 ch

à 6 320 tr/mn

I ne manque que 7,4 ch pour que l'A110 R atteigne les 300 ch annoncés. Avec une valeur inférieure à 2,5 % par rapport

à la puissance promise, le contrat est presque rempli. Le progrès apparaît marquant relativement à celui de la S (267,4 ch mesurés), pourtant strictement identique à l'échappement près. Les 25 ch d'écart s'expliquent davantage par la méforme de la S que par les conditions de mesure un peu plus favorables de notre R d'essai. La courbe de couple, qui grimpe à partir de 2 500 tr/mn, marque un joli plateau entre 3 000 et 5 750 tr/mn avec une valeur maximale de 359 Nm à 3 200 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



Les baquets carbone permettent de gagner 5 kg. Contre toute attente, ils sont aussi, voire plus confortables que les baquets classiques des A110 et A110 S. En revanche, les harnais ne sont pas pratiques du tout en utilisation quotidienne.



TECHNIQUE

Moteur : **4 cyl., turbo, 16 S**
 Position : **centrale arrière, transversale**
 Alimentation/allumage : **injection directe**
 Cylindrée : **1798 cm³** Alésage x course : **79,7 x 90,1 mm**
 Rapport volumétrique : **9** Régime maxi : **6 850 tr/mn**
 Puissance maxi : **300 ch à 6 300 tr/mn**
 Puissance au litre : **167 ch/l**
 Couple maxi : **34,6 mkg de 2 400 à 6 000 tr/mn**
 Couple au litre : **19,2 mkg/l**
 Transmission : **AR, 7 rapports à double embrayage robotisés**
 Antipatinage : **de série + correcteur de trajectoire déconnectable**
 Autobloquant : **non**
 Suspension AV/AR : **triangles superposés combinés ressorts/ amortisseurs + barres antirollis**
 Direction : **crémaillère, assistance électrique**
 Tours de volant/diamètre de braquage : **2,1 tours/11,4 m**
 Freins AV/AR : **disques ventilés (320 mm, étriers 4 pistons/flottants)**
 Antiblocage : **de série**
 Poids constructeur/contrôlé : **1 109 à 1 140/1 101 kg**
 Répartition AV/AR : **43/57 %** Rapport poids/puissance : **3,67 kg/ch**
 L - l - h : **4 256 - 1 798 - 1 238 mm** Empattement : **2 420 mm**
 Voies AV/AR : **1 556/1 553 mm** Réservoir : **45 l**
 Roues AV & AR : **7,5J x 18 & 8,5J x 18**
 Pneumatiques AV & AR : **215/40 & 245/40 R 18**
 Prix de base : **112 000 €** Options/malus : **6 000/2 049 €**
 Prix du modèle essayé : **120 049 €** (malus compris)



SUPERTEST Alpine A110 R

la fermeté rassurante ou son baquet carbone qui enveloppe délicatement le creux des reins en font une sportive unique. Le châssis incroyablement malléable réagit aux injonctions de son pilote avec une progressivité prodigieuse pour un modèle à moteur central. La petite Alpine se montre toujours vivante en entrée de courbe avec sa poupe qui resserre la trajectoire au lever de pied ou pivote davantage en rentrant sur les freins. Son train avant costaud réjouit autant que sa bonne motricité naturelle qui permet d'exploiter tout le potentiel d'un petit 1.8 turbo encore plus tonique. Précise et ludique, la R joue les danseuses étoiles facétieuses ou chasse le chrono si son pilote décide de s'appliquer. Aux mains talentueuses de Christophe Tinseau, elle boucle un tour de circuit du Val de Vienne en 1'47"88. En regardant le verre à moitié plein, la monstrueuse Mercedes-AMG GT 63 S E Performance de 843 ch, qui chausse les mêmes Michelin Pilot Sport Cup 2, ne pointe que deux dixièmes devant. Seul problème, l'A110 S pack Aéro, dotée de pneus comparables, pointe à moins d'une seconde et trois dixièmes derrière (1'49"16). Quand on sait que la R revient à 28 320 € de plus qu'une S ainsi « optionnée », ça fait cher la grosse seconde ! Difficile sur piste de différencier les deux de façon marquée tant les sensations sont équivalentes. Ce trop faible écart entre les deux devient le principal grief que l'on puisse faire à la R : « *Je ne sais pas trop où j'ai amélioré le chrono par rapport à la S. C'est un peu mieux partout, mais pas de manière suffisamment marquée pour s'en rendre vraiment compte* », reconnaît Christophe. Il regrette en outre « *un amortissement pas assez rigide qui engendre encore des mouvements de plongée au freinage et rend la poupe instable en entrée. En sortie, le phénomène de cabrage entraîne du sous-virage* ». Il manque à cette R une pointe de rigueur et d'efficacité : « *Je m'attendais à quelque chose de plus radical. Il reste quelques petits points à améliorer, alors que cela ne devrait pas être le cas sur un modèle destiné au circuit. Alpine a peut-être trop investi sur le carbone au lieu de se concentrer sur les suspensions et d'abaisser encore la hauteur de caisse.* » Christophe a d'autant plus raison que les colifichets en carbone et les jantes idoines sont particulièrement vulnérables en sortie circuit.

Paradoxe génial

Alors, oui, le label R manque peut-être de radicalité sur piste, mais ce n'est pas une raison suffisante pour crier au loup. D'abord, parce que les amortisseurs et la hauteur de caisse réglables permettent d'exploiter au mieux l'intégralité de son potentiel châssis et de l'adapter à son style de pilotage. Ensuite, parce que cette A110 R est exclusive : elle n'est peut-être pas limitée dans son nombre d'exemplaires, mais sa production réduite en fait une rareté. Après avoir montré patte blanche pour bénéficier d'une allocation délivrée au compte-gouttes, respecté un délai d'attente exigeant

une patience d'ange et dépensé la bagatelle de 110 000 €, ses heureux propriétaires profiteront d'un précieux collector. Enfin, parce que la R dévoile des talents cachés là où l'on ne l'attend pas. A son bord, le trajet retour du Val de Vienne prend une saveur inattendue. La mousse des baquets carbone manque peut-être d'épaisseur, mais leur confort apparaît supérieur à celui des modèles classiques. L'amortissement trop souple sur le circuit devient magique sur la route. Il absorbe trous, bosses et autres irrégularités avec finesse et transforme un champ de mines en billard. La moindre départementale se change dès lors en terrain de jeu addictif qui donne envie de faire durer le plaisir. Alors que la raideur de la S impose sur chaussée bosselée un gros rythme pour faire travailler ses suspensions et affole souvent l'ABS, la R filtre avec un étonnant confort et donne une telle confiance qu'elle permet de retarder franchement les freinages. Son équilibre délicieux, sa poupe malléable et sa capacité à virevolter avec grâce rappellent les sensations d'une A110 de base, avec une efficacité largement supérieure, un train avant plus précis, des mouvements de caisse mieux contenus, une rigueur rassurante et un énorme grip autorisé par les semi-slicks. Contre toute attente, la R devient sur route la meilleure des A110 et un des joujoux les plus extras de la production automobile actuelle pour transformer la moindre escapade sur le réseau secondaire en source de plaisir. Un tel engin donne envie de récupérer l'autoroute le plus tard possible. Dans cet usage, son appétit d'oiseau, son confort prévenant et son niveau sonore raisonnable s'apprécient alors davantage que l'absence de rétroviseur intérieur ou ce fichu harnais qui impose de se détacher à chaque péage – à moins bien sûr d'opter pour un télépéage. ●



L'avis de Jacques Warnery

L'A110 donne toujours autant de plaisir sur piste. Mais les sensations procurées et son chrono trop proches de la S déçoivent par rapport à la radicalité attendue. Cette erreur de positionnement l'empêche de décrocher son cinquième feu vert, mais elle brille là où on l'attend moins. Ses suspensions magiques et son efficacité incroyable sur route en font un délicieux paradoxe. La meilleure A110 pour en profiter pleinement serait donc une S dotée des amortisseurs de la R.



R OU PAS, L'A110 RESTE L'UN DES JOUJOUX LES PLUS EXTRAS DE LA PRODUCTION ACTUELLE.



Par Yves Maroselli

Alpine A110 R **Fernando Alonso**

La suspension réglable de l'A110 R Fernando Alonso

Conçue pour pouvoir être utilisée sur piste, l'Alpine A110 R Fernando Alonso utilise un astucieux système permettant de faire varier simultanément hauteur de caisse et raideur de ressort.



À QUOI ÇA SERT ?

Une voiture de route, aussi sportive soit-elle, peut se révéler décevante à conduire sur circuit, surtout si sa suspension est passive. La raison : cette dernière doit être capable de composer avec tous les profils de route, ce qui suppose une hauteur de caisse et des débattements suffisants pour absorber les ondulations parfois importantes du revêtement, ce qui limite aussi la raideur de ressort utilisable. Résultat : sur circuit, lorsque la piste est lisse et que la voiture peut être poussée à la limite, les mouvements de caisse (plongée au freinage, roulis en virage, cabrage à l'accélération) se montrent trop importants, au détriment du travail des pneumatiques et donc de leur adhérence, mais aussi de la stabilité à haute vitesse.

Pour dépasser ce compromis, l'Alpine A110 R Fernando Alonso ne se contente pas d'amortisseurs dont le tarage réglable permet de ralentir les mouvements de caisse et de jouer sur l'équilibre du comportement, elle intègre aussi un système très pratique permettant simultanément d'abaisser la hauteur de caisse (et donc le centre de gravité) tout en augmentant simultanément la raideur des ressorts, ce qui a pour effet de limiter l'amplitude des variations d'assiette.



COMMENT ÇA MARCHE ?

Les combinés de la version A110 Fernando Alonso se distinguent de ceux de l'A110 R par des cales en plastique creusées d'une gorge hélicoïdale servant de support

inférieur aux ressorts. Un réglage en rotation de cet élément permet non seulement de faire varier la hauteur de caisse, en faisant reposer une portion plus ou moins longue de la spire inférieure du ressort sur la cale, mais aussi de régler la raideur de la suspension. En effet, la partie du brin métallique reposant sur la cale ne pouvant plus se déformer, cela réduit du même coup la flexibilité du ressort, comme si ce dernier avait été raccourci. Mieux, étant donné l'angle de l'hélice du ressort, une rotation d'un quart de tour suffit à abaisser la hauteur de caisse de 10 mm (contre plusieurs tours avec un réglage classique sur un corps d'amortisseur fileté), tout en augmentant la raideur de 5 %, ce qui correspond au réglage piste choisi par Fernando Alonso.



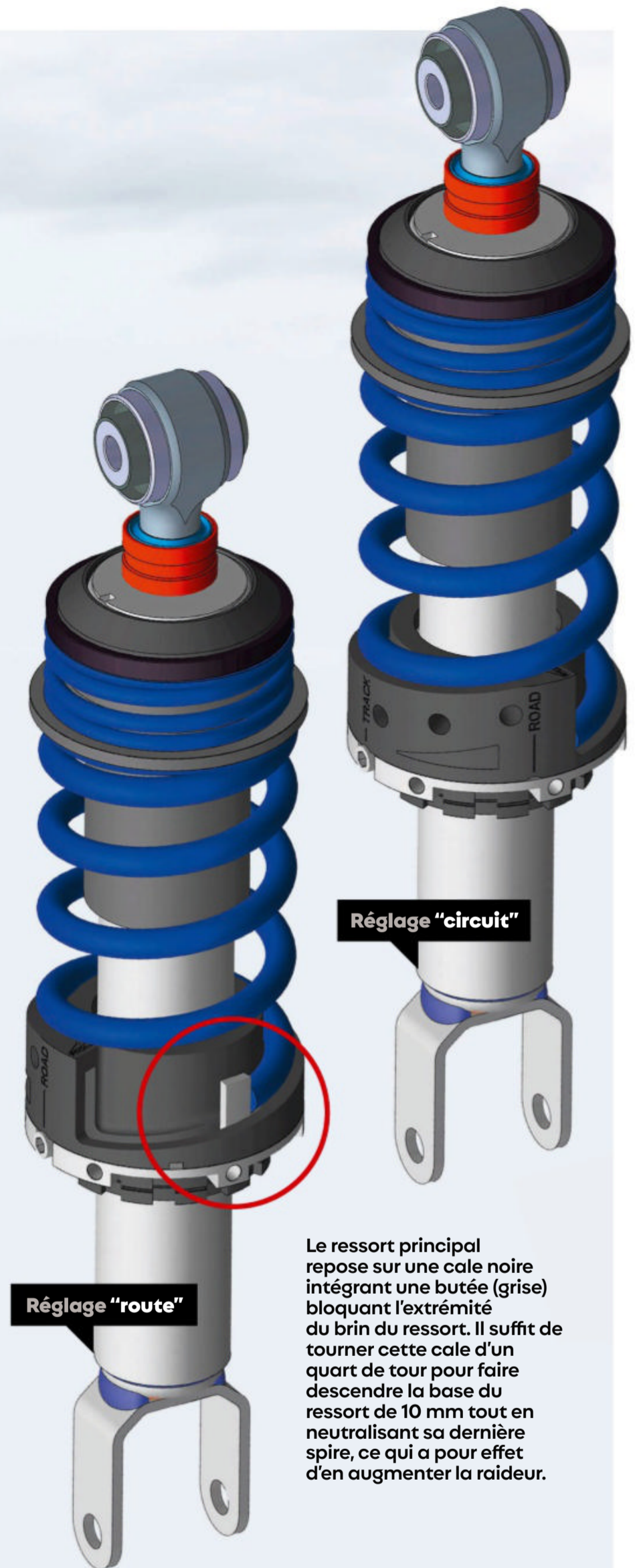
VONT-ILS TROP LOIN ?

Si le réglage de hauteur de caisse se montre plus rapide qu'avec des combinés filetés classiques, il reste néanmoins nécessaire de démonter les roues pour accéder aux bagues servant de support aux ressorts, idéalement en mettant la voiture sur un pont élévateur pour faciliter l'opération.



NOTRE AVIS

Aux réglages d'amortissement et de hauteur de caisse proposés par l'Alpine A110 R, la version Fernando Alonso ajoute une modulation de la raideur des ressorts, ce qui en fait un compromis parfait.



Le ressort principal repose sur une cale noire intégrant une butée (grise) bloquant l'extrémité du brin du ressort. Il suffit de tourner cette cale d'un quart de tour pour faire descendre la base du ressort de 10 mm tout en neutralisant sa dernière spire, ce qui a pour effet d'en augmenter la raideur.



400 PAGES, 5000 MODÈLES POUR NE RIEN MANQUER !



**EN VENTE
ACTUELLEMENT**

Suivez-nous sur    Pour une info en continu

La référence pour tout savoir sur toutes les voitures
vendues en France et dans le monde.
Prix, équipements, options, fiches techniques :
5000 modèles sur plus de 400 pages.
Votre lecture indispensable de l'été !

MATCH Audi TT RS Iconic Edition vs BMW M2

SUMMER BODY

Le remplaçant du TT serait électrique. Pour fêter la disparition du RS, Audi lui greffe des appendices et le baptise Iconic Edition. De son côté, la M2, plus truculente avec ses deux seules roues motrices, a pris de l'embonpoint et conserve ses hanches larges et son naseau trop gros. **La mode serait aux lignes sveltes et à la taille 36. Sauf chez les coupés sportifs.**

Par Sylvain Vétaux Photos Greg





LA NOUVELLE M2
DÉVELOPPE 10 CH DE PLUS
QUE LA PRÉCÉDENTE CS.
**HÉLAS, ELLE AVOUE AUSSI
150 KG DE PLUS.**

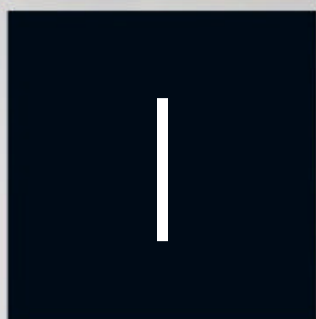


L'habitacle du TT a presque 10 ans mais n'a pas pris une ride. Assemblage et matériaux choisis font toujours référence, et la position de conduite, assez basse, est reposante sur les longs trajets. Seul le Virtual Cockpit réclame un temps d'adaptation pour y retrouver ses petits.



POUR TIRER LA QUINTESSENCE DU MOTEUR AUDI, IL FAUT ATTENDRE 2 700 TR/MN. **ET UN DIRECT DU DROIT DANS LA TRONCHE !**

MATCH Audi TT RS Iconic Edition vs BMW M2



Il y a vingt-cinq ans naissait le TT. Traction ou 4 roues motrices, l'Audi devint au fil des ans non pas le coupé que les amateurs de sport pur et dur s'arrachent, mais une icône de la mode. Ses lignes quasi symétriques, ses meurtrières en lieu et place des vitres, son intérieur haut de gamme mais austère : le TT aura marqué son époque. Et les esprits, surtout depuis 2009, date à laquelle Ingolstadt décida de relancer l'exploitation commerciale du 5 cylindres. Cette architecture,

apparue sur l'Audi 100 5E, fit ses preuves en compétition (Groupe B, Imsa, Pikes Peak). Il y a vingt-cinq ans naissait le TT, et c'est l'une des dernières fois que vous le voyez dans *Sport Auto*, du moins carburant au sans-plomb. Cette version Iconic Edition, produite à 100 exemplaires (10 pour le marché français), fera probablement le bonheur des spéculateurs. A condition qu'ils aient eu du bol (tous les exemplaires sont vendus) et les reins suffisamment solides pour s'acquitter de la mise de départ : 119 225 € ! Est-ce le moment de rappeler qu'une Porsche Cayman GTS 4.0 débute à 93 070 € ? Plus puissante (460 ch au lieu de 400), plus spacieuse, plus pratique et plus récente, la BMW M2 coûte presque 40 000 € (prix catalogue) de moins que son éternel concurrent. Prenons la défense du TT. Il est la version ultime et la plus radicale du constructeur, alors que le coupé munichois est l'entrée de gamme (en attendant une prochaine version Competition, voire CS). La production très limitée du RS justifie en partie son tarif. Oui, mais en partie seulement, d'autant que les moustaches, froufrous et l'aileron col de cygne dont il est affublé sélectionnent sa clientèle chez les gens qui aiment être remarqués. Bref, tenir tête à la baby M4 s'annonce mission impossible pour l'Audi.

Demi-V10...

... mais quel moteur ! Le 2,5 litres turbo vit ses dernières heures. L'arrivée du filtre à particules lui a joué un mauvais tour. Fini le concert de flatulences à chaque lâcher de gaz (désolé) : désormais, le timbre du 5 cylindres est plus timoré, étouffé, courtois. C'est en tout cas la certitude qu'on a au volant, mais Laurent, qui me renifle les tuyères noires au volant de la M2, me contredit : « Ça sonne encore pas mal, ce bloc. » Surtout, qu'est-ce qu'il marche ! Pour en tirer la quintessence, il faut être patient. Attendre que l'aiguille du compte-tours dépasse les 2 700 tr/mn. Le grognement des 5 pistons est subitement couvert par le souffle puissant et rauque du turbo. Et un direct du droit dans la tronche ! Jusqu'au rupteur, peu ●●●





Audi TT RS Iconic Edition

Moteur : **5 en ligne, turbo, 20 S** Cylindrée : **2 480 cm³**
Puissance maxi : **400 ch à 5 850 tr/mn**
Couple maxi : **48,9 mkg à 1 950 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 7 rapports double embrayage**
Antipatinage : **de série déconnectable**
Autobloquant : **central** Poids annoncé : **1 475 kg**
L - l - h : **4 201 - 1 832 - 1 344 mm**
Empattement : **2 505 mm**
Pneumatiques : **255/30 ZR 20**
Prix de base : **119 225 €**
Prix des options/malus : **2 600/26 247 €**
Prix du modèle essayé : **148 072 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

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



BMW M2

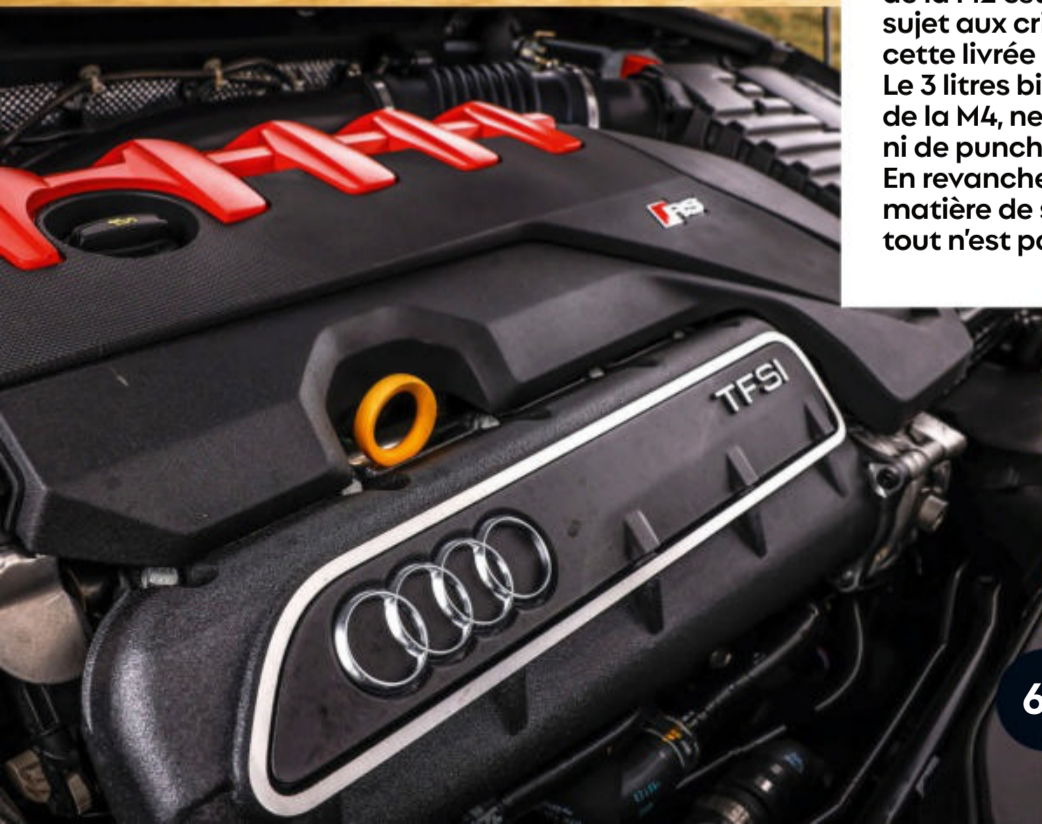
Moteur : **6 en ligne, biturbo, 24 S** Cylindrée : **2 993 cm³**
Puissance maxi : **460 ch à 6 250 tr/mn**
Couple maxi : **56,1 mkg à 2 650 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 8 rapports automatiques**
Antipatinage : **de série déconnectable**
Autobloquant : **de série** Poids annoncé : **1 725 kg**
L - l - h : **4 580 - 1 887 - 1 403 mm**
Empattement : **2 747 mm**
Pneumatiques AV & AR : **275/35 ZR 19 & 285/30 ZR 20**
Prix de base : **81 100 €**
Prix des options/malus : **15 620/42 431 €**
Prix du modèle essayé : **139 151 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **250 km/h** (285 km/h en option)
0 à 100 km/h : **4"1**



Le physique atypique de la M2 est moins sujet aux critiques dans cette livrée noire. Le 3 litres biturbo, issu de la M4, ne manque ni de punch ni d'allonge. En revanche, en matière de suspension, tout n'est pas rose.



avant 7 000 tr/mn, pas d'essoufflement. Il n'y a aucun lyrisme, aucune noblesse, juste cette aptitude grisante à vous obliger à cramponner le volant alors que, rappelons-le, nous ne sommes qu'à bord d'un TT. En 3"7, les 100 km/h seraient franchis. Dommage que la météo de juillet ne nous ait pas permis de bien vérifier les chiffres officiels : l'anneau de vitesse de Mortefontaine était mouillé. En comparaison, le 6 en ligne de la M2 est bien plus civilisé, mais tout aussi performant. Avec 460 ch, rien d'anormal. La nouvelle M2 développe 10 ch de plus que la précédente CS.

En revanche, elle avoue également 150 kg de plus ! BMW annonce que le 0 à 100 km/h serait expédié en 4"1. Même sans radar pour l'attester, le launch control semble plus efficace sur l'Audi. Avec son Quattro, c'est tricher, diront les béhémistes. Pas faux... Le 3 litres, issu des M3/M4, a beau avoir un turbo et un demi-litre de plus de cylindrée, il est moins virulent que son rival. L'effet suralimentation est moins marqué, et le S58, au vilebrequin forgé, se montre plus à l'aise dans les tours que le bouilleur Audi. La tessiture est agréable, à la fois métallique et chaleureuse, mais le morceau joué est comme un tube de l'été : c'est sympa, donne envie de sourire, mais on n'en fera pas notre sonnerie de téléphone. Dans la M2, il n'y a pas cette impression « on/off » mais de l'allonge à foison. Certains y trouveront leur compte, avec une arrivée du couple moins caricaturale, quand d'autres regretteront que le coupé au gros nez n'ait pas ce côté bad boy. C'est probablement de la nostalgie car nous savons que le 2,5 litres est en voie d'extinction, mais au chapitre mécanique, le point va à l'Audi.

En ouvrant le volet comportement, la M2 se rattrape. Même trop lourde, elle est plus équilibrée. 52 % du poids devant, c'est forcément mieux que les 61 % du TT RS (nous n'avons pas pu peser le modèle illustrant ces pages, mais comme la version Iconic Edition n'apporte aucune modification technique, il y a fort à parier que la répartition entre les deux essieux est identique). En théorie, oui, mais en pratique, la M2, équipée ici de pneus Pirelli PZero, est un peu flemmarde de l'avant. La direction offre un ressenti supérieur comparé à celui de sa rivale d'Audi, notamment en mode Sport, mais on ne retrouve pas le caractère incisif des meilleurs essieux directionnels BMW, comme sur une M3 E46, par exemple. Les tonneaux frontaux (275 mm de large) ne facilitent probablement pas l'inscription à la corde, surtout dans ces conditions pluvieuses. On me rétorquera qu'une Béhème, c'est avec l'arrière qu'elle tourne. C'est vrai, mais autant faire décrocher les pneus de 285 mm sur goudron humide est une formalité, autant chahuter la poupe par temps sec est compliqué, entre le travail de l'autobloquant et le grip naturel des gommes. La M2 est large (1 887 mm, soit 33 de plus que la génération F87) et longue

(12 cm de plus qu'avant), et cela se ressent à bord. Plus stable, plus efficace, mieux campée une fois en appui, l'allemande cherche à marier le meilleur des deux mondes : le caractère impétueux et virevoltant d'une Motorsport mais également le comportement rassurant des sportives d'aujourd'hui. Et c'est ce dernier qui prend le pas. Est-ce un grief ? Un peu, mais objectivement, la M2 répond au cahier des charges des plus exigeants. Ses nombreux paramétrages (moteur, châssis, direction, freins) ont une véritable incidence sur le ressenti et le tempérament plus au moins rigoureux du comportement. Il y a toujours aussi la possibilité de tout déconnecter et de se tester avec l'analyseur de drift embarqué. But de l'opération : se rapprocher des 5 étoiles et parcourir la plus longue distance en crabe. C'est ludique, à la fois frustrant et stimulant, mais, reconnaissons-le, pas forcément l'activité la plus pertinente à proposer en ces temps autophobes. Un conseil : préférez un vaste parking pour apprivoiser la bête plutôt que votre départementale favorite, car entre son encombrement et son surpoids, la M2 occupe vite la voie d'en face une fois ses limites franchies.

Au tie-break

Et le TT RS ? Honnêtement, c'est une agréable surprise. La direction, plus légère en mode Auto que celle de la BMW, est plus plaisante en ville. Paradoxalement, même s'il n'est pas un modèle de confort, l'amortissement magnétique de l'Audi fait un meilleur boulot que celui piloté de la M2 pour absorber les imperfections du bitume. C'est flagrant sur autoroute où, contre toute attente, l'Audi est plus reposante. La position de conduite, plus basse, est également plus agréable. L'époque où le TT n'était qu'une Golf recarrossée est révolue. La transmission intégrale Quattro a progressé en plus de vingt ans. L'avant est bien plus réactif que par le passé, et s'il est encore le premier à décrocher en cas de sursollicitation, son guidage et sa constance souffrent de peu de défauts. Et comme le train arrière distribue intelligemment jusqu'à 50 % du couple, suivre le rythme de l'Audi sur route sinueuse (mais pas tortueuse) est une corvée réservée à des sportives plus renommées. Alors certes, le très cher coupé ne maîtrise toujours pas la recette du parfait équilibre. Sur route ouverte et sol sec, les transferts de charge se soldent par un léger accompagnement de l'arrière, mais rien qui nécessite de contrebraquer. Quand il pleut, le RS adopte sans surprise une cadence plus rapide que la M2, mais son naturel sous-vireur se fait plus sentir. Si l'amortissement de l'Audi est plus ouaté que celui de la M2, il n'est pas un exemple de confort, la faute à des jantes de 20 pouces, ●●●

L'ÉPOQUE OÙ LE TT N'ÉTAIT QU'UNE GOLF RECARROSSÉE EST RÉVOLUE. **LE QUATTRO A PROGRESSÉ EN VINGT ANS, ET L'AVANT EST BIEN PLUS RÉACTIF QUE PAR LE PASSÉ.**





S'il n'y avait pas cet amortissement parfait, la M2 serait une voyageuse idéale avec son équipement pléthorique et son habitabilité généreuse. Dommage que certaines aides à la conduite (maintien dans la voie, alerte de dépassement de vitesse) se montrent trop intrusives.

L'AUDI EST TRÈS CHÈRE.
TROP CHÈRE. **ET MÊME PAS
UNE POIGNÉE DE
CANASSONS EN SUS POUR
CETTE ÉDITION ULTIME.**



MATCH Audi TT RS Iconic Edition vs BMW M2

enrobées de pneus aux flancs réduits (30). Mais à l'inverse de la suspension adaptative du coupé BMW, elle conserve davantage de sa superbe sur les détentes brusques.

En matière de transmission, la boîte automatique à 8 rapports de la M2 souffle le chaud et le froid. Parfois récalcitrante, souvent rapide à la montée, elle souffre de lenteur et d'inertie dans le mode le plus brutal de la boîte de vitesses (D3). Il faut attendre de trop longues secondes une fois l'accélérateur relâché pour que le rapport supérieur soit engrené. La S-tronic du TT RS est une double embrayage. Sans la vélocité ni la gestion sans faille d'une boîte Ferrari ou Porsche, elle se montre toutefois plus réactive et moins farfelue que la ZF8 en cas de forte charge. Dommage que les palettes derrière le volant TT RS soient à la fois trop petites et trop « plastique ». Celles de la BMW permettent de plus facilement reprendre la main sur la transmission, et leur conception en carbone est autrement flatteuse. Quant aux freins, c'est simple : le mordant est plus prononcé sur la M2, mais on préfère le feeling et la progressivité de la pédale de l'Audi.

Sport Auto ne va quand même pas faire gagner une 4 roues motrices face à une Motorsport ? Et pourquoi pas ? Objectivement, il y a bien des secteurs dans lesquels le TT est meilleur. Caractère moteur, boîte de vitesses, sonorité, position de conduite : pour une voiture née en 2014, la résistance est plus que louable. Et comme le principal défaut du coupé, à savoir son comportement mollasson, est désormais derrière nous, il y aurait bien des raisons pour que le RS s'adjuge la victoire. Mais, nous l'avons déjà évoqué, l'Audi est très chère. Trop chère. Et même pas une poignée de canassons en sus pour cette édition ultime. Face à une M2 certes perfectible, mais qui délivre ce savant mélange entre tempérament et efficacité, offre davantage de polyvalence au quotidien et se montre plus gratifiante à exploiter à l'approche des limites d'adhérence, la dernière version du TT doit abdiquer au terme d'un tie-break âprement disputé. ●




L'avis de Sylvain Vétaux

De peu. Sur le papier, la M2 avait tous les arguments pour asséner un K.-O. au TT RS. Le 6 en ligne, les roues motrices au bon endroit, l'équilibre maison : la fiche technique plaide en sa faveur. Mais il ne fallait pas enterrer l'Audi trop tôt. Plus dynamique que jamais et toujours aussi atypique, le coupé grimé façon *Fast and Furious* abdique toutefois en raison d'un tarif injustifiable et d'un comportement encore trop policé.

VICTOIRE : BMW







ESSAI Lotus Emira i4

JUSTE ÉQUILIBRE

L'Emira perd deux cylindres et impose une transmission automatique. **Sur le papier, et en pratique, cette version de l'anglaise cède en charme ce qu'elle gagne en efficacité. Au volant, le résultat est inattendu.**

Par Walid Bouarab



Spectaculaire, la ligne de l'Emira ne ressemble à rien d'autre dans la catégorie. Selon les avis, on a plutôt affaire à une petite McLaren ou à une baby Ferrari. A bord, c'est le grand luxe pour une Lotus. C'est ergonomique, bien fabriqué et subtilement fini. Cerise sur le gâteau, même les grands gabarits trouvent une excellente position de conduite.





L'EMIRA DÉTALE COMME UNE GAZELLE ET MONTRE DES VELLÉTÉS DE SPRIENTEUSE REMARQUABLES.



allure de petite supercar, V6 bavard, châssis très efficace sans être radical, habitacle confortable et très bien présenté : l'Emira est une Lotus comme on n'en a jamais connue. Dernier modèle à combustion en provenance d'Hethel, elle amorce une transition vers une plus grande polyvalence pour la marque. Nos premières rencontres nous avaient déjà permis de découvrir une auto nettement plus éduquée et facile à vivre que les versions

précédentes. Une montée en gamme qui étiole l'ADN du blason anglais mais qui ne l'empêche pas de rester une redoutable sportive. Aujourd'hui, le catalogue de la britannique se double d'une nouvelle variante i4, à 4 cylindres. Cette mouture ne laisse plus le choix de la transmission, avec une DCT à 8 rapports montée d'office. Gavan Kershaw, directeur des attributs et de l'intégrité, nous en parle. Son job consiste à fixer les objectifs et à valider tout ce qui touche à la performance. « En proposant une nouvelle version de l'Emira, l'idée n'était pas d'obtenir une philosophie différente. Au contraire : l'intégration de ce bloc et de sa transmission nous a contraints à modifier beaucoup de choses sur la voiture, mais toujours en gardant en tête que cela doit rester une Emira. »

Les chiffres positionnent cette Emira i4 en dessous de sa sœur motorisée par le V6 3.5 d'origine Toyota. Puissance moindre (40 ch), tarifs plus accessibles, mais performances similaires, du moins sur le papier... Le 2.0 turbo qui se cache derrière la vitre le séparant de l'habitacle provient de Mercedes-AMG. S'il détient, dans sa déclinaison la plus musclée, le titre de 4 cylindres le plus puissant au monde (421 ch dans l'AMG A 45 S), il développe ici 360 ch à 6 600 tr/mn et un couple de 43,8 mkg à 3 000 tr/mn. La boîte à double embrayage est issue du même fournisseur. Pour le reste, visuellement en tout cas, c'est statu quo. « Nous ne voulions pas non plus proposer une Emira différente côté look. On a tout gardé à l'identique, et les possibilités de personnalisation sont les mêmes. » Effectivement, difficile de

reconnaître cette Emira munie d'un 4 cylindres. A moins de jeter un œil sous la lunette arrière. Le compresseur Edelbrock – et sa soupape de décharge – a disparu au profit d'un cache moteur nettement plus sobre. Gavan poursuit en évoquant les futurs acheteurs : « Alors que la V6 s'adresse aux habitués de la marque, ou du moins aux propriétaires de vraies sportives, cette version 4 cylindres nous permet davantage de capter des primo-accédants ou des détenteurs de compactes sportives. C'est un univers qui leur parle plus. »

Starting block

En effet, la mise à feu et les premiers glouglous sonnent familier. Et même en mode Tour, le volume sonore dans l'habitacle est déjà saisissant. Bien en appui sur ses roues arrière motrices, l'Emira détale comme une gazelle et montre des vellétés de sprinteuse remarquables. Lotus annonce des accélérations semblables à celles de la V6 (4,3" pour atteindre les 100 km/h), accompagnées d'une bande-son poignante, certes, mais au timbre plus quelconque. Les premiers tours de roues sont instructifs. Cette motorisation permet à l'Emira de corriger ses deux principaux défauts. Alors que la V6 doit composer avec une fenêtre de tir étroite (en dehors de la plage 4 000-6 000 tr/mn, il ne se passe pas grand-chose) et une boîte mécanique trop ferme et lente à manipuler, cette Emira i4 fait tout l'inverse : le 2.0 est pétillant à bas régime et construit une belle puissance avant de dévoiler une allonge remarquable pour une telle architecture. Le tout cadencé par une transmission expéditive lors des passages de rapport en mode Sport et Track. Quelques bémols sur la transmission tout de même, qui nous est apparue un peu flemmarde en mode Tour : rétrogradages tardifs, aucune adaptation au relief et quelques hésitations en conduite dynamique. S'il fallait résumer, la V6 réclame de vous cracher dans les paumes pour en tirer le meilleur, alors que cette version, mécaniquement plus affûtée, fait le job à votre place, en mieux. Le 2.0 turbo rééquilibre les masses. La transmission, elle, est imposante et plus lourde. ●●●

S'IL FALLAIT RÉSUMER, LA VERSION V6 RÉCLAME DE VOUS CRACHER DANS LES MAINS POUR EN TIRER LE MEILLEUR PARTI, **ALORS QUE CETTE VERSION 4 CYLINDRES EST PLUS FACILE À EXPLOITER.**





Les routes détremées autour d'Hethel ont remis en lumière la personnalité très communicative de l'Emira. L'amortissement, même avec le châssis Tour, ne mérite que des éloges. Le 2.0 turbo affiche 40 ch de moins, 10 Nm de plus, mais il effectue surtout son labeur quel que soit le régime. Les performances y gagnent.



TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S** Cylindrée : **1 991 cm³**
 Puissance maxi : **360 ch à 6 600 tr/mn**
 Couple maxi : **43,8 mkg à 3 000 tr/mn**
 Transmission : **roues AR, 8 rapports automatiques**
 Antipatinage/autobloquant : **de série/non**
 Poids annoncé : **1 446 kg** Rapport poids/puissance : **4 kg/ch**
 L - l - h : **4 413 - 1 895 - 1 226 mm** Empattement : **2 575 mm**
 Voies AV & AR : **1 626 & 1 608 mm** Réservoir : **52,5 l**
 Prix de base : **96 815 €**
 Prix des options/malus : **470/29 070 €**
 Prix du modèle essayé : **126 355 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

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



Ainsi greffée, l'Emira s'est vu attribuer de tout nouveaux composants. Le sous-châssis arrière a été entièrement revu et il est désormais fabriqué en aluminium (acier pour la V6). Les trains roulants ont été rectifiés, en gardant la double triangulation aux quatre coins. La géométrie légèrement modifiée, le typage des suspensions adapté et le recalibrage de la direction sont une résultante de cette implantation. Encore une fois, non pas pour offrir un toucher de route différent à cette Emira, mais justement pour conserver tout le sel de la version V6. L'Emira 2.0 laisse toujours le choix entre deux options quant à ses trains roulants. Pour le châssis Sport, les ressorts et les amortisseurs sont plus fermes, le pincement est un peu augmenté, et le carrossage négatif favorise le grip et l'inscription en virage. A l'inverse, le châssis Tour privilégie le confort et octroie un toucher de route plus grand public. Notre modèle d'essai était ainsi doté, contrairement aux exemplaires V6 que nous avons eu loisir de découvrir. Conciliante dans tous les cas de figure, l'Emira en version Tour dévoile même un beau niveau de confort, et les Goodyear Eagle F1 SuperSport offrent une meilleure polyvalence que les Michelin Pilot Sport Cup 2 optionnels précédemment testés. D'autant plus que notre essai, reliant Goodwood à Hethel, fief de la marque, a été effectué sous une pluie battante.

La meilleure Emira

Un mal pour un bien ? Probablement, car cette météo pluvieuse nous a permis de remettre en lumière, une fois de plus, la personnalité très bavarde de cette Emira qui n'est pas du genre à faire de la rétention d'information. L'assistance hydraulique de sa direction fournit un toucher de route à nul autre pareil. Tout y est en effet retranscrit, du niveau d'adhérence au relief du macadam. Un bonheur de précision qui offre également une belle réactivité sans être trop directe. On ne mate pas le volant d'une Lotus, on l'appivoise. C'est d'autant plus remarquable que la marque ait réussi à conserver ce feeling alors que l'Emira est bien plus lourde que feu les Elise, Exige, Evora... Plus de 1 500 kg sur

la balance qui se ressentent forcément. Pour autant, la belle réactivité de l'Emira est à saluer. L'amortissement, lui, sait à la fois maintenir la caisse et plaquer les roues sur un sol très inégal. De quoi conférer une certaine sérénité sur les petites routes anglaises entourant l'usine Lotus, déformées à souhait. Surprise du chef : au moment de restituer les clés, Lotus nous ouvre les portes de son circuit maison pour quelques tours. Permissive mais progressive, neutre et joliment équilibrée, cette Emira i4 ne rend rien à sa grande sœur. Et elle compense l'absence du différentiel à glissement limité par un contrôle du couple par freinage, en quelque sorte. Restent un bloc moins caractériel, une sonorité plus quelconque et un levier qui conserve ses adeptes. Mais il faut se rendre à l'évidence : mécaniquement plus affûtée et plus facile à emmener vite, c'est bien elle la meilleure de la gamme. ●



L'avis de Walid Bouarab



Les ingénieurs ont tout fait pour qu'on n'y voie que du feu. Mission réussie. Cette Emira i4 ressemble à la V6, du moins sur le plan du comportement. En revanche, elle intègre un 2.0 turbo connu pour sa gouaille et ses performances ainsi qu'une transmission automatique bien plus rapide que le levier métallique parfois récalcitrant de la boîte mécanique. De quoi créer la confusion chez les passionnés, nous les premiers. Moins volubile, mais finalement plus efficace.



COLLECTOR MAIS PAS SEULEMENT...

Celle qui fête cette année ses 60 ans multiplie les séries spéciales. Hommage aux aventures passées, look peu commun : la dernière 911 en date se prépare un avenir collector.



Par Méline Priam
Photos Yann Lefebvre & Tibo

MALGRÉ LA PLUS GRANDE AMPLITUDE DES SUSPENSIONS, LE CONTRÔLE DU ROULIS VEILLE AU GRAIN.



R

ien que le nom de ses pneus annonce la couleur : « Scorpion »... tout un programme ! En 245/45 de 19 pouces à l'avant et 295/40 de 20 pouces à l'arrière s'il vous plaît, avec mention All Terrain Plus au cas où ce ne serait pas assez clair. Tout de suite, ça donne des envies de sable, de dunes et d'aventures, de plaques de désensablage, de jerricans d'eau et... d'essence sur le toit – parce que oui, autant le dire d'emblée, elle picole

un peu. Qui n'a pas fantasmé des heures durant en feuilletant *L'Equipe* ou *Match* du début des années 80, à la vue des sublimes images des grands photographes baroudeurs des vrais Paris-Dakar ? Beaucoup en rêvaient, surtout après la victoire du duo René Metge et Dominique Lemoine en 1984. Eh bien, presque quarante ans plus tard, Porsche l'a fait ! Une 911... SUV ? Mais pas vraiment de quoi envahir les rues, puisque seuls 2 500 modèles sortiront de Zuffenhausen. Porsche a l'art et la manière de cultiver la rareté et de garder la cote de sa sportive au beau fixe. Avec 170 km/h maxi en position haute des suspensions, je vous assure qu'il faut se forcer pour mener une 911 haute sur pattes à ce rythme sur des chemins caillouteux ou oser lui imposer un petit croisement de pont. Ce n'est pas elle qui rechigne. Au contraire, si vous y allez franco, c'est sidérant de voir à quel point elle ne fait qu'une bouchée des creux et des bosses et même comment elle est capable de s'offrir de gentils franchissements. Mais psychologiquement, c'est le conducteur qui n'est pas formé à l'exercice. Pour éviter les rayures, elle s'équipe

de quelques protections en plastique sur ses ailes et en acier inoxydable au niveau des bas de caisse et des boucliers. Et pour limiter les risques de casse, elle opte pour un aileron fixe, puisque ce n'est pas une chasseuse de V. max.

Tout-terrain ?

A bord, la 911 garde le costard-cravate classique, avec tout de même une note sportive en la présence de sièges baquets intégraux en carbone. Un attirail qui a le mérite de vous épargner l'impression de vous transformer en bouteille d'Orangina secouée sur les sentiers de campagne. Mais une fois franchi le cap de se dire : « Ça ne va pas passer, là ? », ben... ça passe ! Fort et bien en plus. La garde au sol surélevée de 50 mm par rapport à une Carrera, voire de 30 mm supplémentaires en mode Offroad, permet à la Dakar de vraiment assurer en tout-chemin. Précisons qu'elle a droit aussi à des réglages aux petits oignons : les jambes de suspension ont été allongées, tout comme la course de détente et de compression de l'amortissement. Evidemment, les ressorts, eux, ont été assouplis. Ajoutez à ça que Porsche l'a affublée d'office de tout l'arsenal des systèmes d'aide et de contrôle du châssis dont il a le secret : PASM, stabilisation et contrôle du roulis PDCC, roues arrière directrices et réglage électronique du blocage transversal et de la transmission sont de la partie. Et ça, c'est tout bénéf sur la route aussi : la Dakar est bel et bien tout-terrain. Non, parce que j'en connais qui se disent qu'une fois ses pneus à crampons revenus sur le bitume, elle amuse la galerie et perd de sa superbe. Eh non, c'est même tout le contraire. Alors O.K., ●●●

ESSAI Porsche 911 Dakar

sa galerie et sa rampe de feux LED additionnels sur le toit n'ont peut-être pas le meilleur effet sur l'aérodynamique. C'est exact que sur route, elles entraînent quelques bruits supplémentaires – un euphémisme ! – et une inévitable surconsommation, mais elles sont optionnelles et... démontables. Comme déjà mentionné, ce n'est pas non plus la plus rapide des 911 : 240 km/h, ça fait rigoler bien de petites GTi. Mais sous ses airs gonflés, la Dakar fait attention à ne pas prendre trop de kilos. Elle pique notamment son capot en fibres de carbone à la GT3, matériau également utilisé pour l'aileron. Elle vire en outre la pseudo-banquette arrière, devenue de toute façon inaccessible du fait des sièges baquets. Et finalement, elle avoue tout juste 10 kg de plus que la Carrera 4 GTS : pas mal ! Du coup, à l'accélération, le flat 6 biturbo de 3 litres n'a pas besoin de forcer son talent. Avec 480 ch et surtout 570 Nm de couple, la baroudeuse de service tape les 100 km/h en 3"4, aussi vite que ses jumelles : et toc !

Attachante

Et le meilleur reste à venir, parce que ceux qui pensent que les aménagements consentis pour se permettre d'aller crapahuter sur les chemins terreux ou de jouer dans la gadoue se paient par un comportement routier dégradé et peu sportif risquent vraiment d'être surpris... en bien. Et que les accrocs au launch control se rassurent : elle y a droit également. Il a même été paramétré pour les sols meubles puisqu'il est associé aux deux modes de conduite spécifiques, Rallye et Offroad. Certes, la Dakar n'a pas la précision d'une GTS. Mais, sur la route, dans un esprit plus grand tourisme, elle a un tempérament plus amusant et gratifiant pour un conducteur qui ne se prend pas forcément pour un pilote. Honnêtement, une GT3 RS, c'est le nec plus ultra : la sportivité à l'état pur. Mais une fois hors des

circuits, son amortissement aussi raide que la justice de la junte birmane fatigue vite les lombaires. La Dakar, elle, préserve vos vertèbres, du moins autant que possible. Pour autant, n'allez pas croire que cette souplesse et la plus grande amplitude d'action des suspensions soient de la mollesse : le contrôle du roulis veille au grain. Résultat : un comportement routier remarquablement efficace et équilibré, avec certes une légère tendance à élargir la trajectoire et quelques mouvements de suspension en bonus, mais c'est ce qui est charmant justement ! En s'y prenant bien et en jouant de ce que certains pourraient considérer aujourd'hui comme des défauts, la Dakar affiche un train arrière plus taquin et vivant, les roues arrière directrices contribuant aussi à cette mobilité qui permet d'enrouler gentiment la trajectoire. Avec la Dakar, l'amateur perd le côté ultra-radical de la tueuse de chronos shootée à l'asphalte qui traque le millième de seconde, vous catapulte et vous écrase au baquet sous l'effet centrifuge. Mais il gagne le plaisir de piloter une sportive, compagne de route parfaite en toutes circonstances ! ●



L'avis de Mélina Priam

Evidemment, avec sa garde au sol rehaussée et ses accessoires d'aventurière, ce n'est pas la plus efficace des 911, mais quel charme ! Si les modifications techniques apportées lui font perdre quelques km/h ou secondes en performances, elles lui donnent un côté joueur de l'arrière amusant et attachant !



AVEC UNE GT3 RS, UNE FOIS HORS DES CIRCUITS, L'AMORTISSEMENT AUSSI RAIDE QUE LA JUSTICE DE LA JUNTE BIRMANE VOUS FATIGUE VITE LES LOMBAIRES. **LA DAKAR, ELLE, PRÉSERVE VOS VERTÈBRES.**



Le total look avec rampe de toit, jerricans et sac d'aventurier n'est pas obligatoire, mais il lui va à ravir. Du fait de ses pneus "à crampons", la Dakar plafonne à 240 km/h et à 170 km/h en mode Offroad.



A bord, elle est plutôt tirée à quatre épingles et reprend la présentation luxueuse et raffinée d'une 911 classique.



TECHNIQUE

Moteur : **flat 6, turbo, 24 S** Cylindrée : **2 981 cm³**

Puissance maxi : **480 ch à 6 500 tr/mn**

Couple maxi : **58,1 mkg de 2 300 à 5 000 tr/mn**

Transmission : **intégrale, 8 rapports robotisés à double embrayage**

Antipatinage/autobloquant : **de série/de série**

Antiroulis : **actif PDCC et roues arrière directrices**

Poids annoncé : **1 605 kg** Rapport poids/puissance : **3,3 kg/ch**

L - l - h : **4 530 - 1 864 - 1 338 mm** Empattement : **2 450 mm**

Voies AV/AR : **1 617/1 572 mm**

Pneus AV & AR : **245/45 R 19 & 295/40 R 20**

(Pirelli Scorpion All Terrain Plus) Réservoir : **67 l**

Prix de base : **226 689 €**

Prix des options/malus : **12 228/50 000 €**

Prix du modèle essayé : **288 917 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **240 km/h** 0 à 100 km/h : **3"4**



Les baquets intégraux piqués aux modèles plus radicaux de la famille sont de série. Mais l'attirail arceau, harnais et extincteur est en sus dans le pack Rallye Sport (3 528 €).



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>



BONNE SURPRISE

Le Formentor n'est pas un SUV mais un CUV, pour "Crossover Utility Vehicle". Qu'est-ce que ça change ? Rien : ce n'est toujours pas notre tasse de thé à *Sport Auto*. **Mais comme l'espagnol est animé par le 5 cylindres des Audi TT RS et RS 3, cela a suscité notre curiosité.**

"J

e suis convaincu qu'avec ses performances exclusives, le Formentor VZ5 va devenir le rêve des passionnés d'automobile. » Ces propos, nous les devons à Werner Tietz, vice-président de Cupra pour la recherche et le développement et ex-Audi et Bentley. Ambitieux ! Certes, le crossover est plutôt bien né (nous allons le voir), mais de là à causer d'exclusivité et de poster au-dessus du lit, il ne faut pas exagérer, Dr. Tietz ! Evoquer la joliesse d'un

coup de crayon est hardi. Ce que certains trouvent beau sera jugé moche par d'autres. Pourtant, le Formentor, y compris auprès des incondtionnels du boulon-rondelle et du carbu Weber, plaît beaucoup. Cette version VZ5 (VZ pour « *veloz* », « rapide » en espagnol) ajoute au profil ramassé et large d'épaules du Cupra des roues de 20 pouces, un kit carrosserie pas trop vulgaire et une teinte gris mat qui, associée aux touches cuivrées, lui confère une vraie personnalité. Dedans, le soufflé retombe un peu. Non pas que cela soit vilain, bien au contraire, mais le copier-coller avec les productions Volkswagen et Audi fatigue pour un label qui se veut rebelle.

Le VZ5, lancé pour les 3 ans de Cupra, est la voiture la plus puissante jamais fabriquée par la firme. Et l'une des plus rares puisque sa production est limitée à 7 000 exemplaires. Bon, pas si rare que ça... « *Les innovations techniques sont dissimulées derrière un design extérieur qui repousse les limites esthétiques.* » O.K., ce n'est pas du côté du dossier de presse qu'il faut attendre des infos croustillantes. Allons donc à Mortefontaine vérifier que la greffe d'un 5 cylindres turbo change réellement la donne pour un engin qui ne nous a jamais fait relever la nuit.

Moins de 23"...

Je ne suis pas fan de l'ergonomie au volant, notamment en raison des deux boutons commandant les modes de conduite (à gauche) et l'allumage/extinction du moteur (à droite). Plus d'une fois, j'ai failli couper la chique au 2,5 litres, pensant varier de programme. Même si l'ibère a une garde au sol minorée de 10 mm, la position de conduite est bien celle d'un crossover. On grimpe à bord du VZ5, on n'y choit pas. Reconnaissons au moins que les baquets à coque carbone, spécifiques à ce modèle, maintiennent bien sur les appuis. Les pneus Goodyear en 255 mm de large offrent de la prestance mais grèvent le confort, même lorsque la suspension est réglée au plus souple. Comme une Golf R, le Formentor VZ5 hérite de l'amortissement piloté DCC. En plus d'analyser en continu l'état de la chaussée et le style de conduite, il peut être bloqué sur l'un des quinze niveaux de dureté. Il y en aurait trois fois moins que nous ne nous en



"Beurk, un SUV dans Sport Auto !" Le Formentor est certes haut perché et peu extravagant, il est cependant un déplaçoir plutôt amusant lorsqu'on le brusque. Et son demi-V10 sous le capot détonne dans cette catégorie de véhicules.



serions pas portés plus mal. Une fois sur l'anneau, entamons les hostilités avec les reprises qui laissent présager que la boîte à double embrayage DSG a déjà un coup dans l'aile. Lors du kickdown, elle tarde à tomber la vitesse et l'engrènement du rapport supérieur n'est guère rapide. En 3^e4, l'hispanique s'acquitte du 100 à 140 km/h. C'est exactement le chrono d'une Golf GTI Clubsport (300 ch) ou d'une Lexus LC 500. Peut mieux faire... Et je vais bientôt m'en apercevoir. Launch control activé, le message indiquant que la procédure est lancée masque le compte-tours. C'est malin. Léger cabrage, zéro patinage et, cette fois-ci, une DSG qui enquille les pignons presque à la vitesse du son. Bing : en 4^e1, le crossover efface les 100 km/h. Re-bing : en 22^e8, la borne kilométrique disparaît dans le rétro droit. Même s'il est moins démonstratif qu'à ses débuts, le 5 pattes Audi a toujours la santé. Le filtre à particules l'étouffe mais ses accélérations, systématiquement saluées par ce grognement si caractéristique, ravissent. Moins de 23" pour une familiale haute sur pattes, ça commence à causer. Rapide recherche dans notre base de données pour s'apercevoir que le Formentor décanille aussi promptement qu'une C 63 S AMG de 2019 ou qu'une Exige S de 2013.

Verre à moitié plein

Il nous a prouvé qu'il pouvait aller vite en ligne droite, mais comment se comporte-t-il quand ça tourne ? Bien, voire très bien. Mais je manque de références dans ce domaine. Une Audi RS Q3 me donne l'impression d'être à la fois moins rigoureuse du train avant et moins drôle au transfert de charge. Le VZ5, qui est une quatre roues motrices, dispose d'un mode Drift. Pas de désactivation des roues avant, qui digèrent encore une partie du couple, mais ce dernier est majoritairement balancé derrière pour accentuer le phénomène de pivot. Il n'est donc pas possible de fumer uniquement les gommages arrière, mais sur sol humide le CUV ne rechigne pas à danser la lambada. A condition d'y mettre les formes : gros coup de volant en relâchant l'accélérateur, gros coup d'accélérateur en relâchant (un peu) le volant et, en principe, le déhanché est enclenché. C'est totalement inutile, fortement peu recommandable sur sol sec compte

tenu de la vitesse à laquelle la gomme finit sa vie en volutes, mais, il faut le reconnaître, c'est assez cocasse. O.K., le Formentor peut être marrant, mais s'il s'agit de tendre la trajectoire et chercher le chrono, que vaut-il ? Un bon 15/20. La direction électrique n'est guère bavarde et remonte peu d'informations, mais l'amortissement piloté arrive à tempérer les mouvements verticaux. Le comportement, même lorsque l'ESC est entièrement déconnecté (un programme Sport est aussi disponible), est naturellement sous-vireur. Sous-vireur mais pas pataud, ce qui est en principe une tare génétique sur des engins perchés si haut. Finalement, *Sport Auto* préconise-t-il le CUV ? N'en déplaise à Herr Tietz, cité plus haut, le VZ5 est vraiment très loin de la voiture de sport idéale. La principale déception vient de freins qui, malgré le poids contenu du bestiau et la présence d'étriers Akebono à 6 pistons devant (avec disques percés), supportent mal l'épreuve du 200 à 0 km/h. L'attaque est trop longue, le mordant est moyen et les distances s'allongent dangereusement quand on réitère l'exercice. Le moteur est communicatif et expéditif, toutefois l'auto, en raison de son physique, est avare en sensations. Mais, paradoxalement, pas en plaisir de conduire. Le mot est lâché : oui, dans la Cupra, le conducteur passe du bon temps. A l'instar d'un Purosangue dont le V12 est totalement anachronique dans cette catégorie de déplaçoirs, le 2.5 turbo ronronnant (première fois qu'il anime une voiture autre qu'une Audi) participe à ce bon moment. Comme il est secondé par un châssis rigoureux mais pas bourgeois et que l'auto accepte de danser la gigue lorsqu'on la brusque, j'ose écrire que, oui, ce crossover est attachant et mérite bien ces quelques pages. ●



L'avis de Sylvain Vétaux

Je n'aime pas ce genre d'auto, qu'on lui colle l'étiquette de SUV, de CUV, de SAC ou que sais-je. Une BMW XM, certes plus performante et terriblement efficace, m'a laissé de marbre. Ce Formentor, lui, à la tessiture atypique et aux performances surprenantes, se paie le luxe d'être agréable à emmener tambour battant. D'où cette bonne note.



À CONDITION D'Y METTRE
LES FORMES, SUR SOL HUMIDE,
LE FORMENTOR NE RECHIGNE
PAS À DANSER LA LAMBADA.



Finitions, assemblages, choix de matériaux, équipements : peu de reproches à adresser à cet intérieur tiré à quatre épingles. Justement, nous aurions aimé un peu plus d'originalité pour une marque qui se veut l'électron libre du groupe Volkswagen.



TECHNIQUE

Moteur : **5 en ligne, turbo, 20 S** Cylindrée : **2 480 cm³**
 Puissance maxi : **390 ch**
 Couple maxi : **48,9 mkg à 2 250 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, 7 rapports auto à double embrayage**
 Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/central**
 L - l - h : **4 450 - 1 839 - 1 528 mm** Empattement : **2 680 mm**
 Poids annoncé : **1 634 kg** Répartition AV/AR : **58/42 %**
 Roues : **255/35 ZR 20** Réservoir : **55 l**
 Prix de base : **59 990 €** Prix des options/malus : **NC/29 995 €**
 Prix du modèle essayé : **89 985 €** (malus compris et hors options)

PERFORMANCES MESURÉES

V. max. : **250 km/h** 0 à 100 km/h : **4"1 (64 m)**
 0 à 160 km/h : **9"4 (262 m)** 0 à 200 km/h : **15"7 (580 m)**
 0 à 250 km/h : **32"0 (1 609 m)**
 400 m D.A. : **12"3 (181 km/h)** 1 000 m D.A. : **22"8 (226 km/h)**
 100 à 140 km/h en Drive : **3"4 (113 m)**
 Freinage de 200 à 0 km/h : **143 m/5"2/1,1 G**

VOTRE MAGAZINE AUTO VOUS SUIT TOUT L'ÉTÉ



2€
SEULEMENT
LE PREMIER MOIS



Bulletin d'abonnement

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

#M041 #D1399237

1 Je choisis mon offre d'abonnement :

Offre mensuelle : **-75%**
Sport Auto chaque mois pour seulement **2€**
le 1^{er} mois puis 6€/mois au lieu de 8,05€. (1)
Je remplis le mandat SEPA ci-dessous accompagné de mon RIB.

Offre annuelle : **-32%**
Sport Auto chaque mois pour **65€** au lieu de 96,56€* et je reçois Sport
Auto pendant 1 an (12 n°). (2)
Mon abonnement se renouvellera automatiquement à la date anniversaire sauf résiliation de ma part. Je remplis le mandat SEPA ci-dessous
accompagné de mon RIB ou je joins un chèque libellé à l'ordre de Sport Auto.

2 Je valide mon règlement :

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

IBAN

Tarif garanti 1 an. Vous autorisez ERAS, société éditrice de Sport Auto, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créancier : ERAS - 40 Avenue Aristide Briand 92220 Bagneux France. Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057

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

KiosqueMag

à l'adresse : bit.ly/sa-740

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

Flashez-moi
pour voir l'offre !



3 J'indique les coordonnées du bénéficiaire de l'abonnement :

Nom**

Prénom**

Adresse**

CP** Ville**

Date de naissance : (Pour fêter son anniversaire)

Tél. (portable de préférence.) : (Pour l'avertir par SMS en cas de problème de livraison)

Email :

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

Signature :

Date : / /

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque Sport Auto à 6,90€/numéro (11 n°/an) et les frais de port à 11,77€ par an.
**À remplir obligatoirement. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en 1 seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/12/2023. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Le(s) produit(s) vous seront adressés dans un délai de 4 semaines après réception de votre règlement et dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Le coût du renvoi de(s) produit(s) est à votre charge. Responsable de traitement des données personnelles : ERAS. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement, portabilité, limitation à l'utilisation de vos données ou donner vos directives sur le sort de vos données après décès en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, ou par mail à 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.



PETITES ANNONCES

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

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

Greg

88

C'EST LA MIENNE...

Aston Martin V12 Vantage



90

À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos



92

ACHETER UNE OCCASION

Audi RS 6 (Mk III)



96

GUIDE D'ACHAT

Notre sélection de sportives

C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal
Photos Greg



Fan des voitures des années 2000-2010, Maxime recherchait une combinaison entre élégance et performance. Cette **Aston Martin V12 Vantage** coche toutes les cases...



P

Pourquoi j'ai craqué

Cette voiture est un rêve d'adolescent. Chaque détail m'a fait craquer. Je ne suis peut-être pas tout à fait

impartial, mais je ne lui trouve aucun défaut. Sa ligne est magnifique, son V12 et sa boîte mécanique sont envoûtants chaque fois que je m'installe à bord. Je suis porschiste dans l'âme, j'ai eu précédemment une 997 Turbo cabriolet, et Aston Martin était la seule marque qui pouvait me faire changer d'univers. Le côté unique de cette machine, sa discrétion, ça n'a pour moi que des avantages. Je me souviens très bien quand elle est sortie, je l'ai vue pour la première fois lors d'une édition des 24 Heures du Mans, je devais avoir à peine 18 ans, et j'ai flashé.

Le jour où je l'ai vue

Quand j'ai vendu ma Porsche, je m'étais mis plusieurs annonces en alerte. J'ai essayé des Porsche GT3 et Cayman GT4,

mais c'était un peu radical à mon goût puisque je ne fais pas de piste. Et un jour, cet exemplaire est apparu en annonce en Belgique, chez un professionnel que je connaissais. Je suis parti tout de suite et je l'ai réservé sur place. La couleur Tungsten Silver me convenait, et toutes les touches de carbone (de série sur cette V12) ne m'ont pas fait hésiter bien longtemps.

Si c'était à refaire

Evidemment, je le referais et même plus tôt si je le pouvais ! L'automobile est une passion que je partage avec mon père, et j'y pense tout le temps. Je n'utilise pas souvent ma voiture, mais chaque petite balade, généralement entre amis, est l'occasion de partager avec d'autres passionnés. Mais pas uniquement : cette Aston a un fort capital sympathie auprès des gens que je peux croiser, elle suscite beaucoup de sourires ou de pouces levés. Je n'ai pas acheté cette voiture pour ça, mais il faut reconnaître que ça fait plaisir.

Et si je la remplaçais...

Rouler dans cette voiture est un rêve pour moi, j'ai d'ailleurs parfois du mal à me rendre compte que c'est la mienne. Quand elle est sortie, j'étais au lycée, et les autos concurrentes étaient la 997 GT3 RS, la F430 ou encore la Gallardo Superleggera. Des voitures qui coûtaient presque 200 000 € et qui me paraissaient inaccessibles. Je ne m'imagine pas dans autre chose. Peut-être une DBS boîte mécanique ou bien une V12 Vantage S. Les constructeurs ont fait des choses incroyables dans les années 2000-2010 qui représentent, selon moi, la quintessence en ce qui concerne les voitures plaisir. ●

NOTRE AVIS

La V12 Vantage, avec sa boîte mécanique et son moteur au caractère démonstratif, offre des sensations à l'ancienne, dans le bon sens du terme. C'est bien pour cela que sa conduite reste aussi savoureuse.

"Cette Aston a un fort capital sympathie auprès des gens que je peux croiser, elle suscite beaucoup de sourires ou de pouces levés."



Aston Martin V12 Vantage

Année : 2010 Kilométrage : 17 000 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **V12, atmosphérique, 48 S**
Cylindrée : **5 935 cm³**
Puissance maxi : **517 ch à 6 500 tr/mn**
Couple maxi : **58,1 mkg à 5 750 tr/mn**
Transmission : **propulsion, 6 rapports manuels**
Poids : **1 756 kg** V. max. : **305 km/h** 0 à 100 km/h : **4"2**

BUDGET

Prix du neuf à l'époque : **190 000 €**
(hors options et carte grise)
Prix de la voiture actuellement : **140 000 €**
Prix le plus bas pour ce modèle : **110 000 €**
Coût d'une révision annuelle : **3 000 €**
Coût de 4 pneus : **1 000 € (Pirelli PZero)**

À VOTRE AVIS

Rubrique
coordonnée par
Laurent Chevalier



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



s'accordera sur le fait que les voitures d'aujourd'hui sont nettement moins dangereuses que celles d'hier. Outre les impitoyables crash-tests, les technologies embarquées nous permettent de sortir parfois indemnes d'accidents spectaculaires quand elles ne nous évitent pas carrément l'accident en anticipant certains éléments qui auraient pu nous échapper lors d'un moment de distraction. Et pourtant, malgré cet état de fait, je me demande si nous ne sommes pas en train de faire actuellement un bond en arrière. C'est en tout cas l'impression que j'éprouve chaque fois que je vois la vidéo d'une voiture électrique qui s'embrase sans explication particulière. Bien sûr, comme on ne parle que des trains qui arrivent en retard, on me rétorquera que le phénomène est marginal. Il n'empêche, les encouragements à acheter ces voitures sont incessants dans nos contrées (avec au passage les paradoxes propres à ceux qui nous gouvernent, comme le manque criant de bornes de recharge et l'absence de solution pour les citadins sans garage ou encore la taxe au poids !). Mais pour revenir à la sécurité, imaginez-vous faire une petite sieste dans votre véhicule le temps de la recharge. Celui-ci, dont toutes les fonctions

sont contrôlées par l'électronique, y compris le verrouillage, les vitres, etc., prend feu et plus rien ne répond. Dépenser des milliards en crash-tests et développement de systèmes de sécurité active et passive et risquer de brûler prisonnier dans sa voiture, c'est moche et cela nécessiterait une sérieuse prise en compte de la question. A la mi-juillet, un cargo en feu venant du Japon dérivait au large des côtes belges et néerlandaises. Sur les milliers de véhicules embarqués, c'est l'infime proportion de véhicules 100 % électriques avec leurs grosses batteries qui génèrent l'essentiel du stress auprès des secours. Bref, ne veut-on pas s'obstiner envers et contre tout à obliger le consommateur à tester une technologie qui n'est pas aussi aboutie qu'on tente de le lui faire croire ? Et j'en pense autant de la conduite autonome. **Stéphane Cuvelier**

Cheval cabré

Je me permets de vous écrire pour vous dire que j'ai beaucoup aimé votre numéro consacré à Ferrari. Comme vous l'aurez sûrement compris, je suis passionné par la marque au cheval cabré. Je tiens à vous signifier que votre revue est la meilleure de toutes et je regrette que vous ne fassiez qu'un numéro par mois. J'habite entre Cannes et Monaco

et c'est toujours un immense plaisir de croiser une Ferrari sur nos belles routes. Je vous remercie, continuez à nous faire rêver tous les mois. **Pierre Lemaître**

Tous cobayes

Bonjour à toute l'équipe et merci pour la qualité du magazine que vous sortez chaque mois. Je pense que, globalement, tout le monde

Historique !

Quel symbole que cette victoire de Ferrari pour le centenaire du Mans après cinquante ans d'absence ! Une voiture mise au point en seulement un an alors

sportauto@reworldmedia.com

CAR SPOTTERS

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



Aston Martin DB ?

Lors de nos vacances estivales, nous avons croisé le prototype d'une future Aston Martin sur la fameuse route alpine du Grossglockner en Autriche.

Sidonie Gauvin

que la Peugeot a commencé son développement il y a trois ans ; et que penser de la défaite de Toyota qui sort de cinq victoires consécutives et qui a eu le temps de peaufiner son auto, c'est le moins que l'on puisse dire ! « À vaincre sans péril, on triomphe sans gloire », écrivait Corneille dans *Le Cid*. Quel bonheur de revoir gagner la Scuderia ! Cela m'a fait immédiatement penser à la victoire de la Ferrari de Berger à Monza en F1 en 1988 alors que McLaren avait remporté toutes les courses jusque-là, faisant suite au décès d'Enzo au mois d'août. Miraculeux et symbolique ! Ce fut la seule course qui échappa à McLaren cette année-là.

Franck Montagnana

Joyeux drilles

Je vous écris pour vous féliciter à propos de la qualité de votre magazine. C'est un véritable bonheur que de vous lire chaque mois. Cela m'apporte toujours plus de connaissances sur les automobiles. Pour moi qui suis étudiant, c'est un grand plaisir. Je le partage avec mes amis, eux aussi passionnés, avec qui l'on parle de voitures pendant des heures. Je voudrais également saluer l'humour des sous-entendus dans vos articles. Il m'arrive parfois d'être plié en deux en vous lisant.

Rodolphe David

Apprentissage

Je m'appelle Lucas, j'ai 19 ans, je vais bientôt passer mon permis et avoir une Clio. Bon, O.K., 75 ch seulement, mais ce n'est que le début... Je suis d'Avignon et mes préférences vont vers Ferrari, Aston Martin, Bentley, Lotus. Mon expérience se limite à un tour à fond en Audi TTS, et surtout à des heures occupées à admirer toutes les voitures que vous présentez dans vos pages. Un jour, j'aurai l'une d'entre elles.

Lucas Marty

Expérience partagée

Je voudrais d'abord féliciter les journalistes-essayeurs pour leur faculté à retranscrire ce qu'ils ont vécu. Les tests réalisés sur des voitures extrêmes sont si bien décrits que l'on a l'impression d'y être ; alors, on relit plusieurs fois les articles comme pour recommencer l'expérience.

Ne pouvant pas essayer ce genre d'auto, je me contente de les admirer du mieux que je peux, entre autres en les photographiant. C'est pour ça que j'apprécie aussi votre section Car Spotters.

Jean-Marie Bernard

Remotivé

Après une longue journée de travail et une courte nuit, j'étais démotivé. Qu'à cela ne tienne, j'ai saisi mon *Sport Auto* et je l'ai dévoré. Je me suis tout de suite senti mieux, décontracté, en un mot : heureux. Toutes mes félicitations pour votre style unique qui fait de *Sport Auto* mon magazine préféré, et merci de me régaler.

Manuel Forestier

Invitation aux voyages

Magnifiques balades, textes en road trip, photos qui font voyager et précisions techniques sur des autos extraordinaires... vous cochez toutes les cases. Vous faites le lien entre la voiture et sa fonction première, le voyage, avec de très beaux reportages ! Merci et bravo encore pour tout le mal que vous vous donnez. Ça fait vraiment du bien !

Aurélien Richard



Bible

Fidèle lecteur depuis de nombreuses années, je tiens tout d'abord à vous remercier pour la qualité du journal, que je qualifie de « bible » auprès de mon entourage et que je devore chaque fin de mois, en me délectant de la précision des essais, des somptueuses photos et de la passion qui se dégage de vos pages. Ce qui fait chaud au cœur en cette période de dénigrement des voitures. Vive les Caterham, Donkervoort et Ferrari XX qui passent entre vos mains et sous vos plumes !

Sébastien Vidal

Musique !

Merci de nous faire vibrer chaque mois au rythme des bruits, que dis-je, des sons à faire pâlir les mélomanes ! Si, je vous assure qu'on les entend ! Qu'il est bon de constater qu'il existe encore, dans ce monde du politiquement correct, des personnes qui voient les voitures comme autant de belles mécaniques et de prouesses technologiques ! Donc, voilà, continuez à entretenir notre passion

en nous faisant rêver comme vous le faites. Un grand bravo.

Robin Debord

Rituel

Chaque mois, je me presse chez mon marchand de journaux en anticipant un peu afin d'être sûr de ne pas rater mon magazine. Vous n'avez jamais réussi à me convaincre de m'abonner parce que j'aime le rituel de me déplacer en kiosque. J'en profite pour faire une pause dans mon travail, en prenant ma voiture plaisir (une MX-5 capote toile, la meilleure de toutes) et en allant me poser devant un café-croissant.

Franchement, c'est beaucoup mieux que de scroller un écran.

Bruno Delahaye

Transmission

Fidèle lecteur de votre magazine, je voulais dire que si j'aime *Sport Auto*, c'est parce qu'il véhicule une image différente de celle des autres revues. Vous transmettez une passion de l'automobile de prestige et de sport, en décrivant sensations, odeurs et ressentis.

Eddy Rivière



Chevrolet Corvette C7/C8

Deux Corvette suisses au soleil, alanguies sur un parking. Vous êtes plutôt C7 ou C8 ? Moi, quand j'hésite, je prends les deux !

Philippe Detollenaere



Marcos GT

Une Marcos, sur le parking du golf à Deauville, animée par un V8 3,5 litres de 175 ch, avec un poids contenu de 900 kg... Tout pour plaire !

Alain Dauguet

ACHETER UNE OCCASION

Texte & Photos
Thomas Riaud

Audi RS 6 (Mk III)

De 2013 à 2018 A partir de 48 000 €

Depuis 2002, les amateurs de breaks peuvent marier l'aspect pratique aux performances grâce à la RS 6. **Cette troisième et avant-dernière génération s'affiche désormais à des prix plus raisonnables en occasion...**

Audi doit beaucoup à Ferdinand Piëch. Au-delà du fameux 5 cylindres, décliné à toutes les sauces, Piëch fut à l'origine de la montée en gamme d'Audi, notamment grâce à la Quattro lancée en 1980, popularisée grâce à son engagement en Rallye. Il y a également eu de belles idées, comme le croisement improbable entre un break et le 5 cylindres turbo, de la RS 2 en 1994, en collaboration avec Porsche et Quattro GmbH. La formule a tellement plu qu'Audi l'a reconduite sur d'autres modèles. Avec les RS 4, mais aussi un cran au-dessus, en déclinant l'A6 en RS 6 à partir de 2002. En recevant le gros V8 de 450 ch, la première RS 6 a posé les bases. La seconde génération, commercialisée de 2008 à 2010 poussera le bouchon jusqu'à adopter un V10 5.0 d'origine... Lamborghini, avec 580 ch ! La montée en puissance s'est confirmée avec la troisième génération,

déclinée en RS 6 à partir de l'A6 type C7 à l'été 2013. Au lancement pourtant, celle-ci accusait un petit déficit, devant se contenter d'un V8 4.0 biturbo TFSI de 560 ch. Mais grâce à un poids inférieur d'un bon quintal, cette RS 6 Mk III donnait le change, en abattant le 0 à 100 km/h en seulement 3"9 secondes, contre 4"6 pour sa devancière. Quant à la vitesse pointe, bridée à 250 km/h, elle pouvait être relevée à 280 km/h en prenant le pack Dynamic optionnel. A partir du léger restylage de 2015, reconnaissable aux optiques avant, une version Performance est apparue, forte de 605 ch. Dans ce cas, elle explose les chronos en expédiant le 0 à 100 km/h en 3"7 secondes et parvient à accrocher les 305 km/h ! Aujourd'hui, s'il est possible de trouver des RS 6 phase 1 dépassant les 100 000 km à partir de 48 000 €, il faut compter un budget de 80 000 € pour une phase 2 avec peu de kilomètres et les bonnes options.

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE & STRUCTURE

Contrairement à quelques modèles Audi – dont l'A8 et la R8 –, la RS 6 ne bénéficie pas d'une structure allégée en aluminium ASF (Audi Space Frame) et hérite en majeure partie de la coque en acier de l'A6 classique. Ce n'est pas bon pour le poids, mais cela présente l'avantage de pouvoir la faire réparer chez n'importe quel carrossier indépendant, moins cher que dans le réseau. A l'origine, la RS 6 offre un aspect impeccable, qu'il s'agisse des peintures ou des ajustages au millimètre. En revanche, à cause de la torsion de la caisse, la peinture peut se craqueler au niveau de la jonction du toit et des montants, mais aussi au niveau de la zone du berceau. Ces petites fissures, si elles ne sont pas traitées, peuvent générer de la corrosion à ces endroits précis.

02. TRANSMISSION

Comme toutes les Audi RS, elle bénéficie de la transmission intégrale Quattro, ici de type Torsen, même si l'électronique vient en complément. Pour assurer le bon fonctionnement de cette transmission, il est préférable d'effectuer une vidange du pont arrière tous les 60 000 km. Pour encaisser le couple très important, seule une boîte automatique à 8 rapports est proposée. Celle-ci s'avère fiable, à condition d'éviter les launch control à répétition. Là encore, une vidange est recommandée tous les 100 000 km environ, avec un changement de la crépine. L'opération est facturée 600 € environ.

03. IDENTIFICATION

Au-delà des nombreuses spécificités, comme le diffuseur d'air cerné par deux grosses sorties d'échappement ovales, les ailes élargies, les boucliers spécifiques et les rétros à coque en alu, la RS 6 reçoit dans l'embrasure de la porte passager un autocollant constructeur sur lequel figure le numéro de série de la voiture.

04. ENTRETIEN

Chère à l'achat, la RS 6 l'est aussi en usage courant, notamment à cause des budgets liés aux trains roulants, notamment les pneumatiques. Ainsi, comptez dans les 2 500 € pour parcourir 10 000 km.

05. INTÉRIEUR

La finition est l'un des points forts des Audi, et cela se confirme à bord de ce modèle. Outre des plastiques moussés, très bien assemblés, la RS 6 pouvait bénéficier de beaux parements, en aluminium ou en carbone, même si cela restait en option. D'ailleurs, au jeu des options et des innombrables possibilités offertes par Audi Exclusive, le département de personnalisation, chaque client initial a pu se concocter un habitacle sur mesure, allant jusqu'à adopter des sièges baquets avec une coque peinte couleur carrosserie. Il est donc peu probable de trouver deux exemplaires strictement identiques, tant ce modèle a souvent été fortement optionné et personnalisé. A part une remise à jour à réaliser dans le réseau pour le GPS, sachez qu'il n'y a pas de dysfonctionnements récurrents de l'électronique embarquée, et que tout semble bien vieillir, y compris les cuirs.

Les essais de Sport Auto

N° 617 (06/13) Contact Audi RS 6
N° 673 (02/18) Match Audi RS 6 pack Performance vs Jaguar F-Type SVR



AVANT DE VOUS AVENTURER SUR UN TRACK DAY,
SACHEZ QUE **LE REMPLACEMENT DES DISQUES ET PLAQUETTES**
COÛTE 3 500 € MINIMUM.



L'EMBOÎTEMENT DE CE MASTODONTE DE 1 950 KG MET À RUDE ÉPREUVE LES TRAINS ROULANTS EN CAS DE CONDUITE RAPIDE.

06.

MOTEUR

Cette troisième génération reçoit un V8 4.0 biturbo à coupure partielle des cylindres à distribution par chaîne, partagé avec Porsche, Lamborghini et Bentley. Il exige une révision tous les 30 000 km maxi, pour laquelle 1 500 € sont nécessaires chez Audi. En alternance, une maintenance importante est prévue – avec le changement des bougies et des nombreux fluides et filtres –, ce qui réclame environ 3 500 €. Sachez que ces tarifs dépendent souvent du loyer de l'emplacement où se trouve le concessionnaire, et qu'ils peuvent aller du simple au double ! En clair, mieux vaut trouver un concessionnaire Audi installé à la campagne, plutôt que dans une grande ville, pour entretenir les modèles RS.

07.

TRAINS ROULANTS

Avec 1 950 kg mesurés par nos soins, l'Audi RS 6 met à rude épreuve les trains roulants en cas de conduite rapide répétée, à commencer par... les freins ! Avant de s'aventurer sur circuit au cours d'un track day entre amis par exemple, sachez qu'un rythme extrême peut même faire approcher les disques de leur point de fusion, ce qui impliquera l'obligation de les remplacer : comptez 3 500 € pour l'ensemble complet, avec les plaquettes ! En usage routier, ces éléments peuvent tenir 60 000 km. A ce titre, les disques optionnels en céramique semblent mieux appropriés, mais en cas de remplacement, les prix s'envolent encore plus haut : comptez 4 600 € pour une paire de disques... sans la pose ! Le budget pneumatiques n'est pas à négliger, les 4 pneus en 21 pouces réclamant une 3 200 € pose et équilibrage compris. Quant aux amortisseurs pilotés (Dynamic Ride Control), comptez 3 000 € par train. Le souci récurrent concerne un connecteur du boîtier de direction qui peut s'oxyder, rendant la direction dure. Son remplacement coûte environ 1 500 €. Enfin, comme sur toutes les sportives de ce calibre, les jantes sont très exposées au moindre coup de trottoir.



LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

"Cette génération de RS 6 s'appuie sur l'expertise d'Audi Sport, et elle reçoit des technologies éprouvées sur d'autres modèles haut de gamme du groupe Volkswagen, comme le moteur, la suspension DRC ou la boîte de vitesses, si bien qu'elle offre une belle fiabilité. Cela implique de suivre les préconisations du constructeur au niveau de l'entretien, mais aussi d'avoir un usage cohérent, la RS 6 n'étant pas une sportive faite pour les circuits. En usage intense, le poids se fait sentir ce qui met à rude épreuve les freins et les pneus, des éléments chers à remplacer".

Roi Monteiro, chef des ventes service et pièces, Audi Bauer Paris (01.85.74.30.00).



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Très présent en France avec près de 160 concessions, le réseau est encore susceptible de vendre cette génération de RS 6 en occasion. Ces occasions ont un historique connu et bénéficient d'une révision donnant lieu à une garantie. En revanche, leur prix est bien plus élevé que chez les particuliers.

Les spécialistes du haut de gamme

La RS 6 a toute sa place chez ces spécialistes du haut de gamme. Les prix pratiqués étant plus élevés que chez les particuliers, il faut en exiger le meilleur en contrepartie : une auto irréprochable, révisée, avec une garantie totale.

Les particuliers

Pour limiter les risques, éliminez les exemplaires à l'historique flou, surtout s'ils viennent d'Allemagne, et visez une première ou seconde main française, restée d'origine, munie de ses factures d'entretien. L'état des périssables doit être pris en compte pour négocier le prix à la baisse.

Le club

En dehors des modèles historiques de compétition, du TT ou de la R8, il n'existe pas de club Audi en France dédié aux modèles S et RS.

Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses précieux conseils ainsi qu'à **Audi Bauer Paris** (01.85.74.30.00), agréé en modèles RS et R8, pour les prix communiqués.

Les prochains dossiers seront consacrés à la Ford Focus RS (Mk III) puis à la Ferrari FF. 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 20 septembre pour la Ford et le 20 octobre pour la Ferrari.

Les versions

Audi RS 6 (MkIII) 2013 à 2018

Moteur : V8, biturbo, injection directe,
3 993 cm³, 560 ch à 6 100 tr/mn
(605 ch en pack Performance)

Transmission : 8 rapports automatiques
Poids : 1 950 kg V. max. : 250 km/h, limitée
(305 km/h en pack Performance)

BUDGET

Prix : environ 80 000 €

Plusieurs facteurs influent sur le prix, avec des variations importantes. L'état et le kilométrage sont essentiels, mais aussi les différences entre une phase 1 de base et une phase 2, plus récente, de surcroît si elle est dotée du pack Performance. Ainsi, un modèle de 2015 de 110 000 km se déniche à moins de 50 000 €, tandis qu'un exemplaire de 2018 en pack Performance affichant à peine 30 000 km frôle les 80 000 €...

Coût des pièces

Pneumatiques :
1 600 € par train (Pirelli PZero en 21 pouces) vers 30 000 km.
Amortisseurs :
3 000 € par train (DRC) vers 160 000 km.
Disques :
1 500 € vers 60 000 km
Plaquettes AV :
500 € le jeu vers 30 000 km.
Echappement complet :
5 300 € vers 200 000 km.
Révision petit service :
1 500 € tous les 30 000 km/1 an.
Révision grand service :
3 500 € tous les 60 000 km.

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise.

Coût de l'assurance

Cas d'une Audi RS 6 de 31 000 km, année 2018, valeur 77 900 €.

■ CONDUCTEUR A

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

Cotisation annuelle : 1 475 € T.T.C. (franchise de 1 540 €).

■ CONDUCTEUR B

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

Cotisation annuelle : 933 € T.T.C. (franchise de 1 540 €).

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

LE CHOIX DE SPORT AUTO

Si votre budget le permet, visez une phase 2 avec peu de kilomètres et le pack Performance. Mais cela implique une enveloppe approchant

les 100 000 €. En revanche, pour 60 000 €, il existe des phase 1 bien équipées et très belles, qui offrent l'essentiel pour se faire plaisir.



VERDICT

Rares sont les autos aussi performantes et polyvalentes. Cette RS 6 séduit donc par son aspect Dr Jekyll et Mister Hyde. Seul le poids important et l'entretien qu'il occasionne ternit le tableau.

LES ATOUTS

- Polyvalence rare
- Ligne sobre
- Performances
- Comportement
- Fiabilité d'ensemble

LES FAIBLESSES

- Très appréciée des voleurs
- Poids
- Encombrement
- Entretien onéreux



GUIDE D'ACHAT

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

Par Jean Bourquin Photos Archives Sport Auto & DR

LE COUP DE COEUR DU MOIS



BMW M3 Competition M xDrive Touring

- 6 cyl. en ligne biturbo ■ 2 993 cm³ ■ 510 ch
- Poids : 1 865 kg * ■ 0 à 100 km/h : 3"6 * ■ CO₂ : 235 g/km
- Prix de base : 117 000 € ■ Malus : 50 000 €

Pourquoi BMW a-t-il attendu 35 ans avant de décliner un break sous label M3 ? Au vu du retour d'expérience suite à un long périple, la question se pose, en effet. Et pour cause. Tout ce qui fait de la berline une sportive d'excellente facture est là. Résumons. Tenue de cap impériale,

train avant incisif, puissance souveraine et transmission intégrale fournie d'office « désactivable », si l'on ose dire : la M3 dans toute sa splendeur. La polyvalence accrue et la possibilité d'embarquer 500 litres de bagages en plus. Cela valait le coup d'attendre.

★★★★☆ 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 *	-	156	112 000 €	2 370 €	★★★★★	N° 734



COUP DE Foudre

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



Précision chirurgicale. Facilité de conduite. Bête de circuit.



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'Aéroville

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

MARQUES/MODÈLES

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

Aston Martin www.astonmartin.com

VANTAGE V8	510 ch	1 530 kg*	V8 biturbo	3 982 cm ³	314 km/h *	4"0	-	264	153 277 €	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	162 252 €	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	179 798 €	50 000 €	★★★★☆	N° 726
Avec la F1 Edition, Aston radicalise la Vantage sans trop en faire. Un zeste de confort ne se refuse pas... Une voiture à son affaire sur la piste, au résultat, la gestion fine de la boîte aidant.												
VI2 VANTAGE	700 ch	1 795 kg *	VI2 biturbo	5 200 cm ³	322 km/h *	3"5 *	-	315	302 017 €	50 000 €	★★★★☆	N° 726
La Vantage s'offre un V12 pour la dernière fois. Un mécanisme qui, à l'usage, s'apparente à un élastique géant avec lequel il est jouissif de jouer. Bémol, les 1 795 kg à vide interpellent...												
DB12	680 ch	1 685 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	325 km/h	3"6	-	276	280 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 739



COPIE PROMETTEUSE

La DB11 cède la place à la DB12. Des 145 ch supplémentaires fournis par le V8 4.0, qui rempile, jusqu'au haut degré d'agilité et d'efficacité que la DB11 n'a jamais atteint, la transfiguration est entière. Avec la DB12, Aston entre dans une nouvelle ère.



Train avant réactif.
Amortissement réussi.
V8 coupleux.



Caractère un brin feutré.

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	246 555 €	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
1 155 ch pour 1 270 kg, voilà qui promet. Et c'est tenu, à considérer les fulgurances du V12, les décélérations dantesques et la direction d'une rare précision. L'impression d'irréalité domine.												

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	140 880 €	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.												
RS 7 SPORTBACK PERFORMANCE	630 ch	2 065 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	306 km/h *	3"4 *	-	285	154 250 €	50 000 €	★★★★☆	N° 739
Une GT en fin de carrière, qui reçoit le renfort de 30 ch sous le label Performance. Rien qui change la donne pour la RS 7, collée au bitume et animée par un V8 à déguster pour la dernière fois.												
TTS **	310 ch	1 431 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h	4"7	23"8	190	67 740 €	14 881 €	★★★★☆	N° 633/644
Plutôt léger dans son genre et détendu des pattes arrière, le TTS est à la fois efficace et amusant. Ce serait encore mieux avec un un moteur plus hargneux. Le 2 l bi-injection reste très porté sur la muscu.												
TT RS ICONIC EDITION **	400 ch	1 475 kg	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	280 km/h *	3"7 *	-	204	119 225 €	25 349 €	★★★★☆	N° 735
Le TT RS à l'identique (rien à redire) et en beaucoup plus cher... Et pourquoi cela ? Réponses : un équipement livré sans compter et des ziguigouis esthétiques survalorisés. Futur collector.												
R8 PERFORMANCE 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	233 849 €	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.												
FLYING SPUR W12	635 ch	2 437 kg *	W12 biturbo	5 950 cm ³	333 km/h *	3"8 *	-	340	268 841 €	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	208 537 €	50 000 €	★★★★☆	N° 709
Le SUV Bentayga a de l'esthétique une approche qui n'appartient qu'à lui... En action, le spécimen surprend par son efficacité au regard de son poids. Le V8 de 550 ch fait le job.												

BMW www.bmw.fr

128ti	265 ch	1 448 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	250 km/h	5"9	25"3	164	49 850 €	4 026 €	★★★★☆	N° 711/726
Une traction, une vraie, et par là même, une « fausse » BMW... A prendre ou à laisser. Ceux qui prennent profiteront d'une GTi certes performante. Agilité et confort de roulage aux abonnés absents.												
M135i xDRIVE	306 ch	1 525 kg *	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	250 km/h *	4"8 *	-	180	56 500 €	9 550 €	★★★★☆	N° 727
Une série de retouches ici et là, et voilà la M135i plus sympa à conduire qu'au précédent épisode. La motricité 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.												
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
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 exceptionnel à ses performances portées au niveau requis, la M4 CSL est faite pour ça.												
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.												

	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
M850i 	530 ch	2 105 kg	V8 biturbo	4 395 cm ³	250 km/h *	3"7	21"7	251	134 100 €	50 000 €	★★★★☆	N° 738
À L'ANCIENNE Ni SUV lourdingue ni électricité dans l'air... Juste une routière animée par V8 biturbo, source d'un confort mécanique hors pair et de performances qui ne le sont pas moins. Le châssis réactif ne dépare pas dans le décor. Belle machine à rouler.												
										↑ Confort mécanique. Ça pulse... Train avant réactif.	↓ Poids. Direction peu informative.	
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.												
SUPER SEVEN 600	85 ch	440 kg *	3 en ligne turbo	660 cm ³	170 km/h *	6"9 *	-	109	44 274 €	0 €	★★★★☆	N° 739
Les différences entre les deux Seven petitement motorisées sont d'ordre esthétique, rien d'autre. Du pareil au même en mouvement, donc. Reste à composer avec une ergonomie pour le moins baroque.												
340 R	170 ch	560 kg *	4 en ligne	1 999 cm ³	209 km/h *	-	-	148	57 954 €	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 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 dans les tours. 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.												

Devalliet www.devalliet.fr

MUGELLO 375F 	225 ch	680 kg *	4 en ligne	1 598 cm ³	+ de 200 km/h *	4"6 *	-	127	88 400 €	150 €	★★★★☆	N° 738
CATERHAM À LA FRANÇAISE C'est aussi léger qu'une anglaise née Lotus et cela porte le nom d'un circuit italien. C'est français, Monsieur, avec sous le capot un bloc estampillé Peugeot qui s'en donne à cœur joie. Edition très limitée pour cette négociatrice en virages talentueuse.												
										↑ Poids plume. Moteur désinhibé.	↓ Production très limitée.	

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	1 651 kg	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm ³	330 km/h	2"7	18"0	153	315 377 €	1 901 €	★★★★★	N° 731/739
LA SPORTIVE PARFAITE C'est notre avis, après un supertest réalisé sur circuit. 18" dans l'exercice du 1 000 m D.A., réalisé par nos soins, tout est dit. La motricité jamais prise en défaut, la réactivité du train avant et les freins indestructibles font le reste. Du grand art.												
										↑ Puissance de dragster. Freins très résistants. Facilité d'utilisation.	↓ On ne voit pas...	
SF90 STRADALE	1 000 ch	1 600 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	340 km/h *	2"5 *	-	160	423 514 €	3 119 €	★★★★★	N° 702
La SF90 libère 1 000 ch, le lot comprenant les 220 ch tirés de trois électromoteurs. Cette hybride rechargeable est, ce faisant, l'une des productions les plus ahurissantes de Maranello. Facile à l'usage.												
SF90 SPIDER	1 000 ch	1 670 kg	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	340 km/h *	2"5 *	-	162	465 714 €	3 552 €	★★★★★	N° 725
Une Ferrari hybride reste une Ferrari, c'est-à-dire une voiture de sport marquée par son tempérament bestial. Celle-ci n'en demeure pas moins facile à conduire, l'une de ses qualités premières.												

Performance et Endurance

200 dimensions du 13" au 19"

platinwheelsfrance www.platin.fr



PLATIN
★★★ TYRES

Marque allemande

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
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° 735/738
Les SUV ne sont vraiment pas notre tasse de thé, mais il faut avouer que le Purosangue est totalement bluffant. Mécanique de course et comportement ad hoc.												

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.												
FOCUS ST	280 ch	1 461 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm ³	250 km/h	6"9	26"5	183	41 700 €	10 897 €	★★★★☆	N° 737



MACHINE À SENSATIONS

Il y a plus vélocité parmi les sportives extrapolées d'une compacte traction. Mais la Focus ST fournit son pesant de sensations, par la grâce, notamment, d'un train avant très incisif. Boîte mécanique de rigueur et ergonomie farfelue.



Train avant réactif. Relances à bas régime. Boîte bien guidée.



Performances un peu justes.

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
Châssis efficace, toucher de route communicatif et mécanique explosive : la nouvelle Civic Type R fait référence parmi les sportives en mode traction, de plus en plus rares il est vrai. On prend.												

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.												

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.												
HURACÁN STERRATO	610 ch	1 470 kg *	V10	5 204 cm ³	260 km/h	3"4 *	-	337	270 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 738



ÇA LE FAIT

L'Evo chausse des échasses et se déguise en baroudeuse. Trahison ? Eh bien non. A son affaire sur les pistes en terre, la Sterrato fait tout autant merveille que ses sœurs sur la route. Un gros zeste de confort en plus. Le goûteux V10 est dans le ton.



Capable en hors piste. Confort. V10 en majesté.



Look qui fait débat

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	266 555 €	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

	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
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

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 »...

GIBLI 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	266 650 €	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 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	207	83 350 €	28 107 €	★★★★★	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	-	156	134 350 €	2 370 €	★★★★☆	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...

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

SUPER 3	118 ch	635 kg *	3 en ligne	1 487 cm ³	209 km/h *	7"0 *	-	130	58 788 €	210 €	★★★★☆	N° 739
----------------	--------	----------	------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	----------	-------	-------	--------



SAVEURS D'ANTAN
Serait-ce la plus moderne des Morgan ? A considérer sa structure monocoque, la réponse est oui... Sur l'essentiel, la conduite d'un trois-roues reste une expérience unique, sans trop en demander sur le plan de l'efficacité. Le bloc Ford fait l'affaire.

↑

Look inimitable. Qualité de la finition. Bloc atmo vaillant.

↓

Direction lourde.

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 succinte, 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.

Style et Qualité

Jantes homologuées TÜV
du 14" au 21"



PLATIN
★★★ WHEELS

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

Marque allemande

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
911 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.												
911 TURBO S	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
La 911 des temps modernes passe en mode Concorde : performances ahurissantes, homogénéité sans pareille, polyvalence à faire mourir de honte une Golf. Difficile de lui trouver une concurrente.												
911 TURBO CABRIOLET	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
Même sans le S, la 911 Turbo Cab' frise la perfection avec un déferlement de puissance surnaturel, une stabilité hors des normes et un grip absolu. Une concurrente à la hauteur ? Nous ne voyons pas.												
911 TARGA 4S	450 ch	1 675 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	304 km/h *	3"6 *	-	243	162 805 €	50 000 €	★★★★★	N° 705
Avec sa verrière et son toit magique, la Targa occupe une place particulière dans la gamme 911. Une alternative séduisante au cabriolet, vendu au même prix. La Targa est moins radicale.												
911 GT3	510 ch	1 480 kg	6 à plat	3 996 cm ³	318 km/h *	3"3	-	294	196 554 €	50 000 €	★★★★★	N° 714/716/718
Porsche met des doubles triangles à l'avant, avec à la clé une précision de conduite chirurgicale. Le 4 litres est une machine à sensations fortes et le tout donne la GT3. Seule sur sa planète.												
911 GT3 PACK TOURING	510 ch	1 439 kg	6 à plat	3 996 cm ³	318 km/h *	4"0	21"2	292	196 554 €	50 000 €	★★★★★	N° 731/732
Et c'est quoi le Pack Touring ? Réponse, un spoiler rétractable qui limoge l'aileon attribué à la GT3 standard. La robe est plus discrète mais le châssis n'en garde pas moins son côté pistard.												
911 GT3 RS	525 ch	1 450 kg	6 à plat	3 996 cm ³	296 km/h *	3"4	20"8	305	253 454 €	50 000 €	★★★★★	N° 730/738



LA PISTARDE

Un 6 à plat atmosphérique de 525 ch mais une aérodynamique en dehors des normes établies pour compenser. Grip exceptionnel au résultat. La GT3 RS est la pistarde par excellence, dans tous les sens du terme.



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




Rétrogradage de la boîte PDK en mode auto.

PANAMERA GTS	480 ch	2 020 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	300 km/h *	3"9 *	-	275	147 896 €	50 000 €	★★★★☆	N° 727
Peut-on qualifier la Panamera d'enclume ? Dans le cas de la GTS, l'épithète n'a aucun sens. Roulis tué dans l'œuf, direction directe et accélérations franches : difficile de faire la fine bouche.												
PANAMERA TURBO S	630 ch	2 080 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	315 km/h *	3"2	20"8	289	194 977 €	50 000 €	★★★★☆	N° 709/710
L'exploit n'est pas mince. Porsche parvient à infuser son ADN maison dans une familiale pachydermique. Vous savez, ce savant mélange entre précision, dynamisme et performances insolentes.												
PANAMERA TURBO S E-HYBRID	700 ch	2 350 kg *	V8 biturbo + 1 élec	3 996 cm ³	315 km/h *	3"2 *	-	61	200 977 €	0 €	★★★★☆	N° 716
Le complexe hybride répond présent en permanence, du ralenti à la zone rouge. La Panamera ainsi motorisée dédale dès la moindre pression sur l'accélérateur. L'agilité est fournie en paquet cadeau.												
TAYCAN	408 ch	2 050 kg	1 moteur élec.	-	230 km/h *	5"4 *	-	0	96 080 €	0 €	★★★★☆	N° 712
La Taycan de base se range parmi les propulsions et ne reçoit, ce faisant, qu'un seul électromoteur. Lequel fait l'affaire dans l'absolu. Pour les accélérations à la mode Porsche, il faudra taper plus haut.												
TAYCAN TURBO S	761 ch	2 295 kg	2 moteurs élec.	-	260 km/h *	2"8	20"1	0	201 440 €	0 €	★★★★☆	N° 695/702/710
Presque 2,3 tonnes sur la balance : il y aurait matière à se méfier. Erreur ! Le dynamisme bluffant et les freins endurants invitent à une conduite musclée sans arrière-pensées. 405 km d'autonomie, dit Porsche.												
TAYCAN SPORT TURISMO TURBO S	761 ch	2 295 kg	2 moteurs élec.	-	260 km/h	2"9	20"1	0	202 400 €	0 €	★★★★☆	N° 730
Ça pousse fort, c'est très efficace et il y a même quelque chose d'un kart dans cette enclume. De la belle ouvrage, mais c'est sans âme. C'est triste pour une Porsche sous cachet Turbo S.												

Praga www.pragaglobal.com

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

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
												
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 **	632 ch	2 360 kg *	V12 biturbo	6 592 cm ³	250 km/h *	4"5 *	-	365	321 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 622
Extrapolé de la précédente génération de la Ghost, le coupé Wraith goûte peu le sport. Il n'empêche, il fascine par sa douceur de fonctionnement et sa suspension taillée dans un filtre triple épaisseur.												
DAWN **	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 592 cm ³	250 km/h *	5"0 *	-	372	367 600 €	50 000 €	★★★★☆	N° 666
La Wraith sans le toit renvoie à une époque où seul comptait le déplacement dans le plus grand confort. Le moindre kilomètre est un voyage. Le moindre trajet est une croisière.												
PHANTOM	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 749 cm ³	250 km/h *	5"3 *	-	329	486 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 673
Nous en sommes à la huitième génération. Moulée dans une structure en aluminium, la Phantom, pour autant, s'en tient à ses fondamentaux. Luxe, calme et volupté, cela ne changera jamais...												
GHOST BLACK BADGE	600 ch	2 490 kg *	V12 biturbo	6 750 cm ³	250 km/h *	4"7 *	-	-	426 924 €	50 000 €	★★★★☆	N° 733
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.												

Tesla www.tesla.com

MODEL 3 PERFORMANCE	483 ch	1 849 kg	2 moteurs élec.	-	261 km/h *	3"3	21"8	0	53 990 €	0 €	★★★★☆	N° 716
Ce n'est pas une pure sportive. La Model 3 Performance n'en demeure pas moins très aboutie, à la fois précise, vive et musclée en reprises. Traction, propulsion ou intégrale, c'est selon l'humeur.												

Toyota www.toyota.fr

GR YARIS	261 ch	1 283 kg	3 en ligne turbo	1 618 cm ³	230 km/h	5"2	24"7	186	37 400 €	12 552 €	★★★★☆	N° 708/710/719/736
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.												
GR 86	234 ch	1 286 kg	4 à plat	2 387 cm ³	226 km/h	6"4	25"8	200	33 900 €	16 950 €	★★★★★	N° 724/727/734
Des bonnes dispositions du «4 à plat» de 234 ch à l'agilité de cabri résultant d'un châssis taillé au poinçon, on se régale au volant de ce coupé compact. Sportive confirmée, probante sur la piste.												
GR SUPRA 3.0 BVM	340 ch	1 577 kg *	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	250 km/h *	4"6 *	-	198	69 300 €	20 396 €	★★★★☆	N° 727
Son premier mérite ? Exister. La greffe d'une boîte mécanique, dont la commande est guidée dans les règles, ragaillardit la Supra 3.0, les correctifs apportés au châssis aidant. Plaisir garanti.												

Volkswagen www.volkswagen.fr

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

Depuis 1962

Sport - Luxe - Compétition - Collection

Référent sur le marché de l'automobile de sport, de luxe, de compétition et de collection, Sport Auto Annonces offre aux professionnels reconnus un environnement privilégié et de qualité pour développer leur relation de confiance avec nos lecteurs passionnés, utilisateurs et collectionneurs.

A VOTRE SERVICE

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

DEUX TRACKS DAYS SIGNÉS XP DEVELOPPEMENT POUR CLÔTURER L'ANNÉE

■ Pour finir la saison en beauté, Xavier Pompidou vous propose deux nouveaux track days en collaboration avec l'équipe Sport Auto Experience :

- 3 octobre à Magny-Cours
- 17 novembre au circuit Bugatti du Mans

Deux journées de roulage libre, limitées à 20 véhicules pour pouvoir pleinement profiter de la piste. Venez retrouver nos équipes pour une journée mémorable avec votre GT entre gentlemen drivers.



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



ATOMIX-R : le spécialiste du freinage hautes performances déménage à Signes (83)



■ Spécialiste freinage Hautes Performances pour le TrackDay et la Compétition, importateur des marques emblématiques Brembo Racing, Brembo Upgrade, Pagid Racing, Endless... ATOMIX-R a déménagé dans de nouveaux bâtiments, le long du célèbre virage de Signes du circuit Paul Ricard.



ATOMIX-R

Vous pouvez dorénavant les retrouver à leur nouvelle adresse :

2600 route Départementale 402 Parc d'Activités du Plateau de Signes 12 Lotissement La Queue de Sartan Bâtiment B1, 83870 SIGNES, France

Tél : +33 (0)4 94 26 09 36 - info@atomix-r.fr - www.atomix-r.fr



Cannes



New Vantage V8 BVM Intense Blue

04/09/2019 - 510 ch - 13 856 kms

159 900 €



DBX V8 Ultramarine Black

06/04/2022 - 550 ch - 10 350 kms

214 000 €



DB11 V12 Arden Green

20/12/2016 - 609 ch - 23 390 kms

159 900 €



DB11 V12 Lightning Silver

17/07/2017 - 609 ch - 32 720 kms

164 900 €



Vantage V8 BVM

09/02/2006 - 390 ch - 37 802 kms

64 900 €

CHOPARD Luxury Cars

Aston Martin Cannes
235 Route du Cannet, 06250 Mougins
Tel : +33 (0)4 97 107 007
contact@astonmartincannes.com



New Vantage BVA Ultramarine Black

29/09/2021 - 510 ch - 29 850 kms

174 900 €



e-tron S Sportback 503 ch (370 kW)
06/23, 2 000 km, cuir Valcona noir/gris, Pk Style Noir+, Pk équip. France, Pk Assist. Ville/Route, Matrix LED, volant cuir Sport multi., tête-haute, B&O, caméra 360, attelage, TO coul. pano., **119 990 €**



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 €**



Q4 e-tron 204 ch (150 kW)
10/21, 13 500 km, cuir noir/gris, Pk int. S line 2, ext. S line, Pk Style Noir, Pk Confort, Pk Assist. L, Pk rangement, Pk antivol, Matrix LED, sgs AV. chauff., SONOS Premium, TO pano., **62 900 €**



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 €**



Q5 S line 55 TFSI e quattro 367 ch (270 kW) S tronic
02/20, 49 990 km, cuir Nappa fin noir/gris, Pk Assist. Route/Ville/Stationnement, Pk Eclairage d'ambiance, phone box, tête-haute, Matrix LED, sgs AV. chauff., TO coul. pano., **53 500 €**



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

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



Lemauiel Exclusive

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

www.lemauiel.com



Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



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



992 Carrera 4S
10/20, 26 288 km, Rouge Carmin, Sièges Avant Cuir Noir, 169 900 €



992 Carrera 4 GTS Coupé
12/21, 3 599 km, Noir Intense, Pack Intérieur GTS Craie, 232 900 €



991 Targa 4 GTS
01/18, 45 909 km, Gris Quartz, Tout Cuir Noir, 159 900 €



991 GT3 RS
04/18, 9 308 km, Blanc, Tout Cuir & Alcantara Noir & Vert, 254 900 €



991 Carrera S Cabriolet
10/15, 56 557 km, Argent GT, Tout Cuir Brun Selle, 124 900 €



991 Carrera GTS Cabriolet
03/17, 45 311 km, Bleu Saphir, Tout Cuir & Alcan. Noir, Pk GTS Argent, 145 900 €

718 Cayman GT4
05/20, 23 163 km, Vraie, Sièges baquets Cuir & Alcantara Noir, 124 900 €

Macan Turbo
09/19, 49 018 km, Noir Intense, Tout Cuir Noir, 104 900 €

Macan S
06/19, 44 900 km, Bleu Saphir, Intérieur Noir, 79 900 €

Cayenne Turbo S E-Hybrid
10/19, 59 977 km, Gris Quartzite, Tout Cuir Noir, 149 900 €

Cayenne E-Hybrid Coupé
50/21, 49 800 km, Rouge Carmin, Tout Cuir Noir, 102 900 €

Panamera Exclusive Series
01/15, 48 847 km, Noir Intense & Brun Chester, Tout Cuir Noir & Brun, 99 900 €



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

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



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

McLaren

THE FULL FORCE OF McLAREN



ARTURA

AVAILABLE NOW

McLaren Lyon
Tel 04 81 09 17 75

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

lyon.mclaren.com



Nouvelle Maserati Grecale. L'Exceptionnel au quotidien

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

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

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



SC BY DELORME

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



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.

Testarossa Monodado

Monospecchio

11/86, 100.000 km, rouge, cuir crème, révision complète.
130.000 €

GTC4

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

F599

08/06, 9.900 km, Rosso Corsa, cuir beige Daytona, écussons, étriers rouge.
169.900 €

512 TR

01/92, 30.800 km, jaune, cuir noir.
249.900 €

458 Italia

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

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
98000 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



Ferrari 328 GTB - 1988, 87 800 km, noir métallisée, cuir noir, rare dans cette teinte - 100 000 €

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

Atelier & Showroom - 45 rue Cambronne - 75015 Paris - contact@beaumontautomobile.com

Tél : 01 45 51 38 60 - Steven : 06 12 69 25 61 - Aurélien : 06 72 14 84 92





OFFICIAL FERRARI DEALER MODENA SPORT

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 €



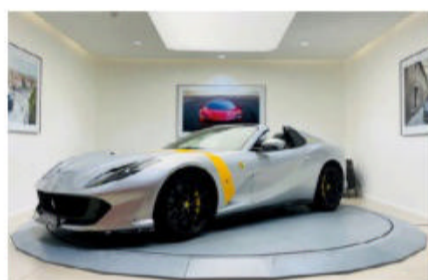
Ferrari 430 Scuderia 16M

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 €



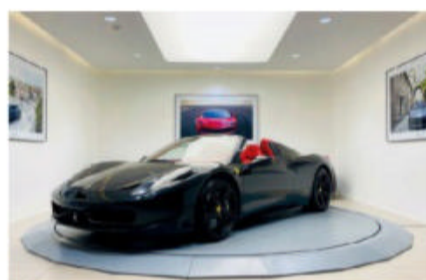
Ferrari 812 GTS

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 : 8 499
Couleur extérieure : Blu Roma
274 900 €



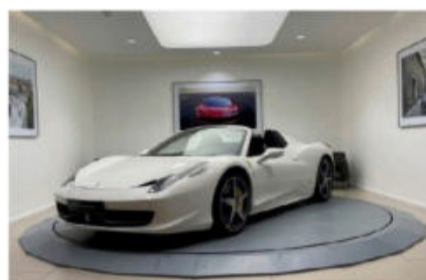
Ferrari California T

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



Ferrari F8 Tributo

Année : 2019
Km : 13 450
Couleur extérieure : Rosso Scuderia
348 900 €



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

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

109



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 Modena Hybrid 12/22
16.078 km, grigio Lava, cuir noir, Sonus Faber, finition Int. Carbone, T.O Pano, JA 20 Etere..... **119.900 €**



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 €**



GranTurismo 4.7 S 01/09
65.845 km, noir métal, cuir noir / alcantara gris, Skyhook, Bose, JA 20 Neptune .. **69.900 €**

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, T.O... **129.900 €**



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

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 €**

SC by Delorme / 69 Rhône



MC20 630 CV 05/23
250 km, noir métallisé, alcantara noir, packs Int. / Ext. carbone, Lift, Sonus Faber 12 HP.... **309.900 €**



Ghibli V6 350 CV 06/16
52.000 km, gris métallisé, cuir noir, Pack carbone Int., Harman Kardon, T.O..... **48.900 €**



Grecale Trofeo 530 CV 11/22
6.500 km, noir métallisé, cuir noir, T.O, pack assist. cond., sièges chauffants **154.900 €**



Grecale 330 CV GT 06/22
23.000 km, marron mat, cuir noir, TP, cam. 360°, sièges chauffants, vitres teintées **95.900 €**

CLG Motors Riviera Fréjus / 83 Var



GranTurismo Trofeo V6 Biturbo 550 ch 2023
1.500 km, noir, cuir blanc, full options **PSD**



Levante F Tributo V6 430 ch 2023
0 km, Torange Devil, cuir noir, full opts, en stock **PSD**



Grecale GT 300 cv Hybrid 04/23
5.000 km, bleu métal, cuir noir, Pack Assist. Cond. +, JA 20 Elete... **111.000 €** (Taxe CO2 comprise)



Ghibli Modena S 430 ch 12/21
7.500 km, gris, cuir noir, full options **149.900 €** (Taxe CO2 comprise)



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



Bentley Continental GT W12 Speed
02/23 – 60 km – 319.000 €



Bentley Bentayga V8 First Edition
03/21 – 19.000 km – 239.000 €



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



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



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



Bentley Bentayga V8
09/20 – 35.200 km – 229.000 €



Ferrari Roma
09/20 – 19.900 km – 259.000 €



Aston Martin Rapide V12 S
12/18 – 39.800 km – 112.000 €



Bentley Flying Spur V8
01/21 – 6.620 km – 225.000 €



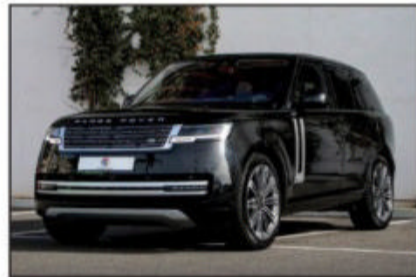
Bentley Flying Spur W12 First Edition
06/20 – 970 km – 245.000 €



Ferrari Portofino
10/18 – 26.000 km – 218.000 €



Aston Martin DBX V8
10/20 – 13.000 km – 169.000 €



Range Rover P530 Autobiography
10/22 – 17.000 km – 199.000 €



Ferrari 812 Superfast
11/18 – 21.800 km – 333.000 €



Ferrari F8 Tributo
03/21 – 1.000 km – 345.000 €



Aston Martin Virage V12
10/11 – 33.200 km – 113.000 €



Land-Rover Defender 110 P525 V8 Carpathian
03/23 – 800 km – 149.000 €



Ferrari BB 512
07/81 – 98.200 km – 295.000 €



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



Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM



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



Mercedes-Benz AMG GT 4 Portes 63 AMG S E
09/22 - 9.800 km - 199.000 €



Mercedes-Benz SL 63 AMG
10/22 - 3.250 km - 189.000 €



Rolls-Royce Ghost
02/21 - 12.650 km - 365.000 €



McLaren 720S Performance
03/18 - 26.900 km - 249.000 €



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



Mercedes-Benz AMG GT Blackseries
10/21 - 900 km - 479.000 €



Rolls-Royce Wraith
07/15 - 6.050 km - 259.000 €



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



Mercedes-Benz C63 AMG Cabriolet
02/20 - 28.500 km - 89.000 €



Mercedes-Benz S580 AMG Line 503 ch L
03/22 - 12.200 km - 154.000 €



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



McLaren 720S Luxury
10/17 - 34.400 km - 230.000 €



Mercedes-Benz GLC 63 Coupé AMG S Edition 1
10/18 - 35.700 km - 92.000 €



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



Rolls-Royce GHOST
02/21 - 12.650 km - 365.000 €



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



Mercedes-Benz G63 AMG
03/23 - 3.400 km - 228.000 €



Mercedes-Benz S63 Coupé AMG
07/18 - 36.600 km - 139.000 €



Rolls-Royce Ghost
09/20 - 37.230 km - 220.000 €

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



BMW M2 Coupé CS
09/21 - 20.000 km - 89.500 €



Mercedes-Benz AMG GT R
03/17 - 36.000 km - 145.000 €



Mercedes-Benz EQS 450+ AMG Line
10/21 - 13.000 km - 109.000 €



Porsche 718 Spyder
05/21 - 6.800 km - 118.000 €



BMW M4 Coupé Competition X-Drive
09/22 - 10.500 km - 109.000 €



Mercedes-Benz A45 AMG S
12/21 - 16.100 km - 69.000 €



Mercedes-Benz GLA 35 AMG
08/21 - 7.500 km - 65.800 €



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



BMW X7 30dA xDrive
11/19 - 50.000 km - 81.500 €



Mercedes-Benz GLC 43 AMG Coupé
01/18 - 31.300 km - 69.000 €



Mercedes-Benz EQC 400 AMG Line
09/22 - 6.500 km - 69.500 €



Porsche Cayenne V6 E-Hybrid
03/21 - 62.500 km - 89.500 €



Bentley Continental GT W12 First Edition
07/18 - 33.335 km - 199.000 €



Mercedes-Benz S500 Coupé
01/15 - 44.000 km - 71.500 €



Mercedes-Benz SL 43 AMG
06/23 - 700 km - 152.000 €



Porsche 718 Cayman GT4
03/20 - 18.000 km - 101.500 €



McLaren 570GT
04/16 - 34.800 km - 155.000 €



Audi Q8 55 TFSI Avus Extended
11/19 - 58.000 km - 71.500 €



Jeep Wrangler Unlimited Sahara
10/22 - 900 km - 69.800 €



Porsche 992 Turbo S
09/21 - 4.500 km - 275.000 €
Malus Ecologique Payé

Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM



ALPINA

MANUFACTURE D'EXCLUSIVITÉ



AMPLITUDE AUTOMOBILES, VOTRE CONCESSIONNAIRE ALPINA.

VENEZ DÉCOUVRIR LA NOUVELLE GAMME DISPONIBLE EN STOCK.



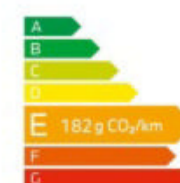
AMPLITUDE AUTOMOBILES BLOIS

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

AMPLITUDE AUTOMOBILES TOURS

7, rue Benjamin Franklin
37170 Chambray-lès-Tours
02 47 27 21 21

À PARTIR DE



JUSQU'À



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX



Torre 1963



NOUVELLE LAMBORGHINI HURACÁN STERRATO

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



LAMBORGHINI CANNES / LYON / MULHOUSE

Concessionnaires Officiels

CANNES

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

LYON

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

MULHOUSE

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

Consommations de carburant et émissions de Huracán Sterrato*. Consommation de carburant en cycle mixte: 14,9l/100km (WLTP); Émissions de CO₂ en cycle mixte: 337g/km (WLTP)

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

PRENEZ LA ROUTE

AVEC PASSION



Audi Mulhouse - Épinal
Audi Sport Mulhouse
Bentley Lyon - Bentley Services Mulhouse
Cupra Épinal - Colmar - Mulhouse
Honda Colmar - Dijon
Kia Dijon

Lamborghini Mulhouse - Lyon - Cannes
Mazda Nancy - Épinal - Dijon
Passion Occasions Mulhouse - Vienne
Porsche Mulhouse - Dijon
Seat Épinal - Colmar - Mulhouse
Skoda Épinal - Colmar - Mulhouse

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer
Pour en savoir plus sur les consommations de CO2, se référer au site internet des marques constructeurs.



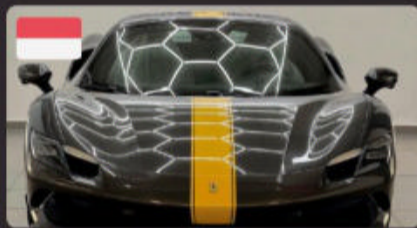
Distributeur Officiel
Exclusif **Aspark**



Absolut
CARS CONSULTING FRANCE

Absolut
CARS CONSULTING MONACO

Notre sélection de sportives rares



Ferrari 296 GTS

Informations sur demande



Ferrari 488 Pista

Informations sur demande



Porsche 906 K

Informations sur demande



Ferrari Daytona SP3

Informations sur demande

Photo non contractuelle



Ferrari Portofino M

Informations sur demande



Bugatti Divo

Informations sur demande



Maserati MC12

Informations sur demande



Mercedes AMG One

Informations sur demande

Photo non contractuelle



Ferrari 812 Competizione

Informations sur demande

Photo non contractuelle



Ferrari SF90 Spider

Informations sur demande



Koenigsegg Regera

Informations sur demande

Photo non contractuelle



Bugatti Chiron 110 ans

Informations sur demande



Ferrari 550 Barchetta

Informations sur demande



Ferrari 612 Scaglietti BVM

Informations sur demande



Porsche Cayman GT4 RS

Informations sur demande



Ferrari F40

Informations sur demande

Photo non contractuelle



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

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



FOR THE DRIVERS



Plusieurs Lotus Emira en stocks et disponibles chez votre concessionnaire Lotus Monaco Cavallari



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



Audi R8 V10 Plus
2016, 22.900 km, blanc, cuir noir, full carbone Ext et Int, française - 129.900 €



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



Porsche Cayenne 2 V6
11/17, 131.000 km, blanc, cuir noir, TOE, JA 20, français - 55.900 €



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

RÉSEAUX



DISTRIBUTEUR OFFICIEL



25 ANS
d'expérience

DANS LA VENTE ET L'ENTRETIEN DE CATERHAM



Depuis 2016

www.caterham-sv.com

02 37 47 83 33

svautomobile@wanadoo.fr

© droits réservés - www.femman-s.com 03-21



COLOMBO CHALLENGE



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

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



KTM X-Bow Street Legal
2011, 66 000 km,
Bleu décoration Red Bull
Prix sur demande



Ferrari F430 Spider
07/2008, 37 000 km
Grigio Silverstone, cuir Cuio
Prix sur demande



Ferrari F430
05/2006, 27 700 km,
Rouge Rosso Scuderia, cuir beige
Prix sur demande



Ferrari 360 Modena Spider
10/2002, 62 000 km
Gris argent, cuir beige
Prix sur demande

Photo non contractuelle



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



Ferrari 575 MM
06/2004, 53 000 km
Noir, cuir noir
Prix sur demande



Ferrari F430 Scuderia
06/2009, 30 000 km
Grigio Silverstone, int. Alcantara
Prix sur demande



Maserati GranSport
09/2005, 89 500 km,
Noir métallisé, cuir/tissu noir
Prix sur demande

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

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

RÉSEAUX

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

121



TROUVEZ VOTRE BMW D'OCCASION.



BMW M3 Coupé
29/01/2001
126 846km
43 500€



BMW M4 Coupé
29/12/2020
28 472km
114 480€



MASERATI Quattroporte
08/03/2022
5 919km
154 900€



PORSCHE Panamera
24/09/2021
18 666km
136 980€



PORSCHE Cayenne Coupé
11/03/2020
83 666km
144 985€



PORSCHE Cayenne Coupé
13/12/2019
51 257km
95 488€

BMW CHARRIER

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



L'ART DE L'AUTOMOBILE



Rolls Royce Dawn - 329 900 € (TVA récup.), 07/16, 45 900 km, 1^{er} main, suivi RR à jour, superbe config.



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



McLaren 675 LT Spider - 329 000 €, 11/16, 8 900 km, full options, jamais circuit, full XPEL, suivi McLaren



Ferrari SF90 Stradale - 529 900 €, 09/21, 790 km, 1^{er} m. Pozzi, Lift, sgs Racing Daytona Iroko, int. carbone



Ferrari 488 GTB - 239 900 €, 07/17, 7 720 km, Lift, caméra, sgs Diamant, display, échap. Sport



Mercedes G63 AMG - 204 900 €, 11/19, 28 000 km, malus payé, Pk Exclusif int.+, TOE, Burmester



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



Ferrari F12 Berlinetta - 234 900 €, 07/15, 32 900 km, Lift, caméra, full carbone int., 2^{me} m., nbres opt^e carbone



Ferrari Roma - 299 900 €, 06/21, 3 900 km, 1^{er} m. Fr, full carbone int/ext., caméra 360°, display, JBL



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



Mercedes SLS AMG Roadster - 219 900 €, 03/12, 17 700 km, 2^{me} m., caméra, cuir Designo brun, sgs chauff., tél.



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

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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



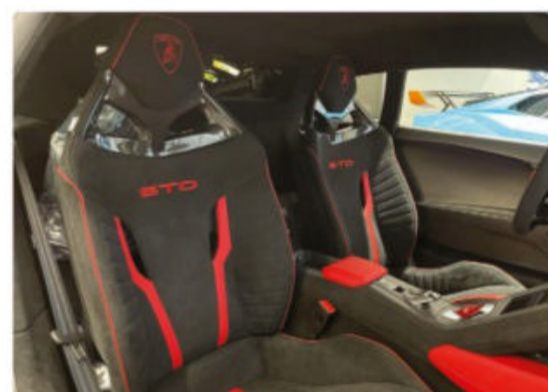
LAMBORGHINI MONACO

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

400 000€ - 2022 - 500 km



Lamborghini Urus V8

380 000€ - 2023 - 6 500 km

www.dealermonaco.lamborghini.fr

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

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.



Porsche 997 Speedster N°329/356
07/11 - 1 200 km - 334 900 €
Cuir étendu noir/bleu, Pk Sport Chrono,
freins carbone céram., Bose



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



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



Aston Martin Vantage GT12
01/16 - 4 000 km - 450 000 €
Cuir / Alcantara Pure Black, sièges Sport
Carbone, échap. titane



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



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



Lexus LFA V10 4.8L
12/14 - 2 330 km - 829 000 €
Cuir noir, caméra recul, sgs chauff.,
carnet/facture/pochette complète

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



Mercedes SLR V8 5.4 Comp.
12/07 - 20 190 km - 349 900 €
JA 19' Turbine noir, cuir Nappa noir



Porsche 991.1 GT3 RS 4.0
03/16 - 8 900 km - 249 900 €
Sport Chrono, 90L, Porsche Approved Nov. 2025



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



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



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



Audi A6 allroad Avus Extended 55 TDI
02/20 - 57 900 km - 68 900 €
JA 20', TO pano., cuir Valcona



Mercedes S 63 AMG L V8 6.3 atmo.
11/08 - 43 900 km - 45 900 €
JA 19' AMG, vision nuit, TO, Harman Kardon



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



Porsche Cayenne Coupé E-Hybrid
10/19 - 55 900 km - 97 900 €
JA 21' RS Spyder Design, cuir noir



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



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.

SPÉCIALISTES

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



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



Porsche 911 (992) Carrera S Cabriolet
08/20, 20.000 km, intérieur carbone,
Pack Mem, JA 20/21 RS Spyder



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



Porsche 911 Targa 4S Type 991 420 ch
10/17, 27.500 km, Sport Chrono, Sièges
Sport Chauff. et Vent., Bose



Mercedes AMG GT-C Roadster V8 4.0 L
07/18, 18.500 km, Pack Sport Black AMG, JA
Forgées 19/20, Keyless-Go



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



Land Rover Range Rover P510E First Edition
12/22, 4.500 km, Black Pack Exter., cuir
Perf., Toit Pano



Porche Cayenne Coupé E-Hybrid V6
01/21, 73.265 km, Pack Sport Chrono,
Toit pano, JA RS Spyder 21

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



Range Rover 4.4 SDV8 Autobiography
05/17, 340 ch, 102 550 km, diesel, TO pano., garantie, **59 900 €** (TVA récup 16 %)



Range Rover Vogue New Panorama
12/18, 258 ch, 78 900 km, diesel, TO
pano., garantie, **66 500 €**



Jeep Wrangler Unlimited Sahara
06/15, 200 ch, 40 500 km, diesel, double
toit, garantie, **34 900 €** (TVA récup 16 %)



Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid
04/18, 680 ch, 34 200 km, full carbone
céramique, garantie, **119 000 €**




Porsche Cayenne Coupé E-Hybrid
10/19, 462 ch, 99 200 km, TO pano,
carnet, garantie, **83 000 €**



Range Rover 4.4 P530 Autobiography
06/23, 530 ch, 60 km, essence, TO pano., garantie, **205 000 €** (TVA récup 16 %)

Vendez
votre auto
à partir de
29€*

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

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

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

*Offre réservée aux particuliers, professionnels nous consulter.

Vos annonces

Pour une parution dans le prochain numéro, vos annonces doivent nous parvenir **au plus tard le jeudi 14 septembre**



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 812 GTS
09/21, 12.608 km, grigio Silverstone, cuir Bordeaux,
volant carbone, Lift • **549.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

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



Ferrari F8 Tributo
12/20, 1.537 km, grigio Silverstone, cuir / Alcantara
nero, volant carbone, Led, caméra • **349.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

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



Ferrari Portofino
06/18, 13.700 km, bianco Avus, cuir nero, volant
carbone, caméra 360° • **225.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

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



Ferrari Portofino
11/18, 33.399 km, bleu Pozzi, cuir bleu Sterling, suspen-
sion magnetic, caméra Av et Arr, JA 20 forgées
• **212.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

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



Ferrari 488 GTB
03/16, 35.731 km, nero Daytona, sièges Racing, carbone
Nero, hi-fi, volant carbone • **225.900 €**

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



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

ACCESSOIRES & SERVICES

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

ASSURANCE AUTO

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



Spécialiste
pour les
Risques
d'Assurances
en Entreprise

Nouveaux tarifs 2023

Exemples de tarifs

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



Ferrari 296 GTB

A partir de 1 500 €/an*



Ferrari 488 GTB

A partir de 980 €/an*



Ferrari 458 Spider

A partir de 780 €/an*



Lamborghini Gallardo LP560

A partir de 700 €/an*

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

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

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

N° Orias : 14000184

ACCESSOIRES & SERVICES

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



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



**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 Carrera 3.0 L**04/77, 136.555 km, noir Schwartz, cuir noir, JA Fuchs, française, Matching Numbers • **89.900 €**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

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.

ACCESSOIRES & SERVICES



Mercedes AMG GT Black Series

2022, 4.250 km, pack carbone intégral intérieur extérieur, XPEL complet, harnais & arceau • **459.900 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Alpine A110 GT 300 cv

2022, 850 km, origine France, Bleu Alpine, système audio focal, GPS, pack carbone intérieur • **84.900 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Porsche 911 « 991 » GT3 RS

2015, 17.850 km, origine France, lift system, arceau, PDLs+, régulateur de vitesse • **189.900 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Lamborghini Huracan EVO Fluo Capsule

2021, 5.600 km, Blu Celeste Fedra, édition limitée, Apple Car Play, Lift System, Sièges sport, Akrapovic • **359.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Audi S4 Avant Diesel BVA 347 cv

11/19, 99.000 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 sport
• **29.000 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



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, 4 Pl, gris Anvil, cuir et alcantara noir/rouge, T.O, caméra, cache benne, Exo TVS • **198.000 €**

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



Peugeot 508 SW PSE Hybrid4 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



Maserati Grecale GT

0 km, Nero Tempesta, finition GT, garantie 24 mois • **112.801 €** (A partir de 1800 €/mois)

Diamant Automobiles (34)
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



Maserati Grecale GT

0 km, Grigio Lava, finition GT, garantie 24 mois • **107.100 €** (A partir de 1800 €/mois)

Diamant Automobiles (34)
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



Maserati Grecale GT

07/22, 12.000 km, Blu intenso, finition GT, garantie 24 mois • **104.990 €**

Diamant Automobiles (34)
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



Maserati Levante 3.0 V6 Bi-Turbo 430 SQ4 GranSport

12/20, 27.500 km, garantie 12 mois • **109.990 €**

Diamant Automobiles (34)
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



Maserati Quattroporte V8 580 cv

04/21, 16.900 km, Nero Ribelle, finition Trofeo, garantie 12 mois • **164.990 €**

Diamant Automobiles (34)
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



Audi RS Q3 Sportback 2.5 TFSI 400 ch S-Tronic 7

09/20, 36.000 km, noir, garantie 12 mois • **83.900 €**

Diamant Automobiles (34)
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



Mercedes Classe G 63 AMG 9G-TCT Speedshift

12/22, 4.000 km, noir, garantie 12 mois • **249.900 €**

Diamant Automobiles (34)
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



Bentley Continental GTC Speed

14.522 km, Naim for Bentley, finition Touring, sièges Av. Confort, insert côte de Genève • **325.500 €**

Diamant Automobiles (34)
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



CH

CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

**TAILORED
FOR YOU**

Tastes change. Not passion. *

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

On étudie vos attentes, vos goûts et vos désirs particuliers pour configurer votre véhicule. **Unique, comme vous.**

carrosserieherve.com

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



TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

ACCESSOIRES & SERVICES

131



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

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



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

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



Porsche Macan S 3.0 L V6 354 CV PDK
06/19, 48.000 km, noir, cuir noir, TOE Pano, Pot sport PSE, caméra, options • **73.900 €**

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



Porsche Boxster 987 PH 2 2.9 L 256 CV
03/09, 89.000 km, blanc Carrara, cuir noir, SEC Sport +, options • **36.900 €**

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 • **173 900 € TTC**

Bentley Lyon - Nicolas Tardy
nicolas.tardy@bentley-lyon.com
+33 6 43 57 51 03



Bentley Nouvelle Continental GT W12 635 ch BVA
03/2019, 8 809 km, Dark Sapphire, cuir Portland, Garantie Certified by Bentley 12 mois • **223 900 € TTC**

Bentley Lyon - Nicolas Tardy
nicolas.tardy@bentley-lyon.com
+33 6 43 57 51 03



Porsche 996 Carrera Cabriolet PH 2 3.6 L 320 CV Tiptro
2002, 136.000 km, orange Pearl, cuir + capote bleu nuit, PSE, H.Top, options • **40.900 €**

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



Porsche 991 Carrera 4S 3.8 L 400 CV PDK
2014, 54.000 km, bleu saphir, cuir complet bi-ton beige Louxor + noir, PSE Chrono, carbone, options • **97 900 €**

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



Lamborghini Urus 650 ch
04/2020, 69 900 km, fortement équipée, immat. France, Garantie constructeur • **254 900 € TTC**

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



Lamborghini Aventador Ultimae 6.5 V12
04/2022, 780 ch, 2 559 km, Nero Helene, Garantie Constructeur fin 07/04/2025 • **779 900 €**

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



Porsche Boxster S 987 3.2 L 280 CV BVM6
03/06, 109.000 km, noir, cuir noir, Tempomat, xénon, SEC Sports, PSM, Ordi, climat auto, windshott, carnet • **30.900 €**

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



Porsche 991 Carrera Cabriolet PDK 3.4 L 350 CV
06/12, 82.000 km, blanc Carrara, cuir complet noir, PASM, Bose, S. plus + chauff., Nbres options • **88.900 €**

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



Mercedes Classe A 250 Pack AMG 224 ch
2019, 61 000 km, cuir/Alcantara noir, sièges Sport chauffants, Burmester, TO panorama, caméra recul, full LED, non-fumeur, livrée avec pack pneus et jantes hiver x4, révision MB récente, état irréprochable • **35 700 €**
06 47 30 29 04 (dpt 78)



Lamborghini Huracán STO
10/22, châssis 2023, 1 600 km, noir verni, int. alcantara noir avec liseré, arceaux titane et hamais, cam. de recul, soulèvement, sièges confort, garantie constructeur 30 mois, Française, 1^{ère} main, reprise possible • **405 000 €** écotaxe payée
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



Mini Countryman JCW
01/13, 101 200 km, 1^{ère} main, carnet complet, boîte méca, cuir noir, full options + 4 jantes pneus neige • **17 000 €**

06 07 42 34 61
Charret.edouard@orange.fr (69)



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

MOSA FREIN

Clutches & Brakes



L'encart freinage

L'importance de bons conseils !

Depuis plus de 35 ans, Mosa Frein est le spécialiste du frein et de l'embrayage pour les voitures de compétition et de sport. Notre équipe se compose d'une dizaine de personnes toutes passionnées, ingénieurs, techniciens, se consacrant uniquement aux phénomènes de friction dans le domaine du sport auto. Notre expérience fait de nous un partenaire privilégié lors de vos trackdays.

A cette expertise poussée s'ajoute le fait que nous importons et distribuons toutes les plus grandes marques de freins et d'embrayages, gage non seulement d'impartialité dans le conseil, mais surtout du produit le plus adapté!

A la recherche d'un conseil technique pointu, d'une aide pour la conception d'un système de frein ou d'embrayage, et ce pour votre voiture de sport ou de compétition? Mosa Frein sera votre partenaire idéal! Expertise, conseil, stock et prix s'unissent chez Mosa pour une satisfaction client maximale.

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



OFFICIAL IMPORTER



ACCESSOIRES & SERVICES

PAINT SHIELD France

FILM DE PROTECTION* POUR VEHICULES DE PRESTIGE...

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



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

CONTACT

01 69 41 88 92

www.paintshield-france.fr



▲ ADRESSE:

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

info@paintshieldfrance.fr



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 Transeuropéen SAS, Société de courtage en Assurances, siège social : Espace Elysée 129 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846. N°ORIAS : n°07000782 (www.orias.fr) - Création : Godeligne.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

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

Motorsport-images/LAT/Panoramic

144

Oscar Piastri Pari réussi

Convaincu de gâcher son talent en restant pilote de réserve chez Alpine, Oscar Piastri a brutalement tourné le dos à l'écurie française et s'est lancé dans l'aventure McLaren. Bien lui en a pris.



Laurent Villaron

138

STUDIO
McLaren M7A (1968)



Liberty Media

150

COULISSES F1
Grands prix de Hongrie et de Belgique



DPPi

158

ENQUÊTE
L'hydrogène pour la course



FEU ORANGE

**Gagner un grand prix au volant d'une voiture portant son nom...
Un rêve pour beaucoup, une réalité pour Jack Brabham...
et Bruce McLaren ! Grâce à cette simple mais efficace M7A,
le pilote-ingénieur néo-zélandais réalise le rêve de sa vie,
allumant une flamme toujours vive aujourd'hui.**



Par Alain Pernot
Photos Laurent Villaron

D

eux ans de galère. Voilà à quoi se résument les deux premières saisons de l'équipe McLaren en Formule 1, depuis son premier grand prix en 1966. Faute de moteurs dignes de ce nom, le commando fondé par celui qui est alors le plus jeune vainqueur d'un grand prix de F1 (il le restera jusqu'à Fernando Alonso !) est condamné à faire de la figuration. En fait, Bruce McLaren espérait convaincre Ford de le suivre en Formule 1

(il courait pour la marque au Mans et y a même remporté la première victoire de la GT 40 en 1966), mais c'est Colin Chapman – à travers Ford Europe – qui a décroché le soutien du géant américain pour financer le V8 Cosworth de la Lotus. Toutefois, Ford n'a pas oublié celui qui lui a apporté son premier grand succès en compétition. Lorsque l'exclusivité liant Ford à Lotus expire, fin 1967, McLaren se voit attribuer la fourniture du V8 tant convoité. Dès lors, tous les rêves sont permis...

D'un coup, la Bruce McLaren Motor Racing Ltd change de braquet et engage une deuxième voiture en 1968. Pour en prendre le volant, le pilote-ingénieur-entrepreneur ne recrute rien de moins que le champion du monde en titre, son ami Denny Hulme !

Paradoxe : alors que le V8 Cosworth offre des perspectives de succès à la petite équipe, le motoriste anglais débauche l'ingénieur de McLaren dans le but de créer sa propre Formule 1 ! Heureusement, avant son départ, Robin Herd a déjà bien avancé sur la conception de la M7A, une voiture d'une simplicité biblique. Son châssis est une monocoque en aluminium ouverte sur le dessus dont les plaques d'aluminium d'une

épaisseur inférieure à 1 mm sont rivetées et collées à la glu, selon les standards de l'industrie aéronautique (diplômé d'Oxford, Herd a fait ses premières armes dans ce domaine en travaillant sur le Concorde). Le V8 DFV ayant été conçu pour pouvoir être porteur, le châssis s'arrête au dos du pilote, et le moteur est directement boulonné dessus. Les suspensions arrière sont ancrées sur le V8 et la boîte de vitesses, ce qui permet un gain de poids. Si la coque est déjà dessinée au départ de Herd, il reste à faire les suspensions. Bruce McLaren et Gordon Coppuck, l'ex-assistant de Herd (ils travaillaient ensemble au National Gas Turbine Establishment), se mettent à la planche à dessin : « *A l'époque, je n'avais pas encore assisté au moindre grand prix, reconnaît Gordon Coppuck. D'un coup, je me suis retrouvé avec beaucoup de responsabilités, mais avec l'expérience des deux saisons précédentes, cela s'est bien passé.* »

Frénésie

D'une facture très classique (ses combinés ressort/amortisseur sont encore à l'extérieur alors qu'ils sont logés dans le châssis sur la Lotus 49), la M7A présente quelques caractéristiques intéressantes. Deux sorties d'air prennent place sur le dessus du nez pour évacuer l'air des radiateurs : « *Ces sorties avaient une fonction essentiellement aérodynamique, nous explique Gordon Coppuck. Cela permettait de générer un peu d'appui sur l'avant. Cette solution avait été essayée avec succès sur les M6A en CanAm.* » Profitant de cet appui à l'avant, il a donc été décidé de transférer du poids à l'arrière : le radiateur d'huile prend ainsi place au-dessus de la boîte de vitesses et le réservoir d'huile à côté de celle-ci, de manière à améliorer la traction. ●●●



C'est au volant de cette M7A que Bruce McLaren a remporté sa dernière victoire en grand prix, la seule en F1 au volant d'une voiture portant son nom.

**"J'ÉTAIS PLUS QUE PERPLEXE.
ET IL M'A CRIÉ : « TU AS GAGNÉ !
TU NE LE SAVAIS PAS ? » C'EST UNE
DES PLUS BELLES CHOSES
QUE J'AIE JAMAIS ENTENDUES !"**

Bruce McLaren, à l'arrivée du GP de Belgique 1968

STUDIO McLaren M7A (1968)

Dans l'atelier de Colnbrook, c'est la frénésie. L'équipe McLaren vient en effet de remporter le championnat CanAm, dont la dernière manche, disputée mi-décembre à Las Vegas, s'est traduite par un véritable jackpot : Bruce McLaren et Denny Hulme y ont raflé les deux premières places du championnat au volant de leur M6A à moteur Chevrolet.

« Après avoir passé plusieurs mois aux Etats-Unis, nous étions de retour en Angleterre, et il nous fallait construire rapidement les F1 pour la saison à venir, se souvient Alastair Caldwell, engagé comme mécanicien courant 1967. Nous avons travaillé jour et nuit afin que les voitures soient prêtes pour le début de la saison européenne. Mais cela ne nous rebutait pas. L'ambiance était excellente dans l'équipe. Il y régnait un vrai sentiment de camaraderie. Nous étions presque tous des Néo-Zélandais, loin de nos bases. »

La M7A est la première monoplace McLaren à reprendre la livrée orange inaugurée sur la M6A de Canam. Alastair Caldwell nous fournit un élément intéressant concernant cette nouvelle couleur : « Nous faisons faire nos carrosseries chez Specialised Mouldings, la société de Peter Jackson spécialisée dans la fibre de verre. Lorsqu'il nous a livré les carrosseries de la M6A, elles étaient brutes, teintées dans la masse en orange. Bruce n'était pas au courant. Quand nous avons découvert cela, nous avons tous trouvé cela sensationnel et sommes partis en quête d'une peinture correspondant à cette teinte. C'est moi qui ai peint les premières voitures en orange. Rien à voir donc avec l'orange papaye évoqué depuis ! »

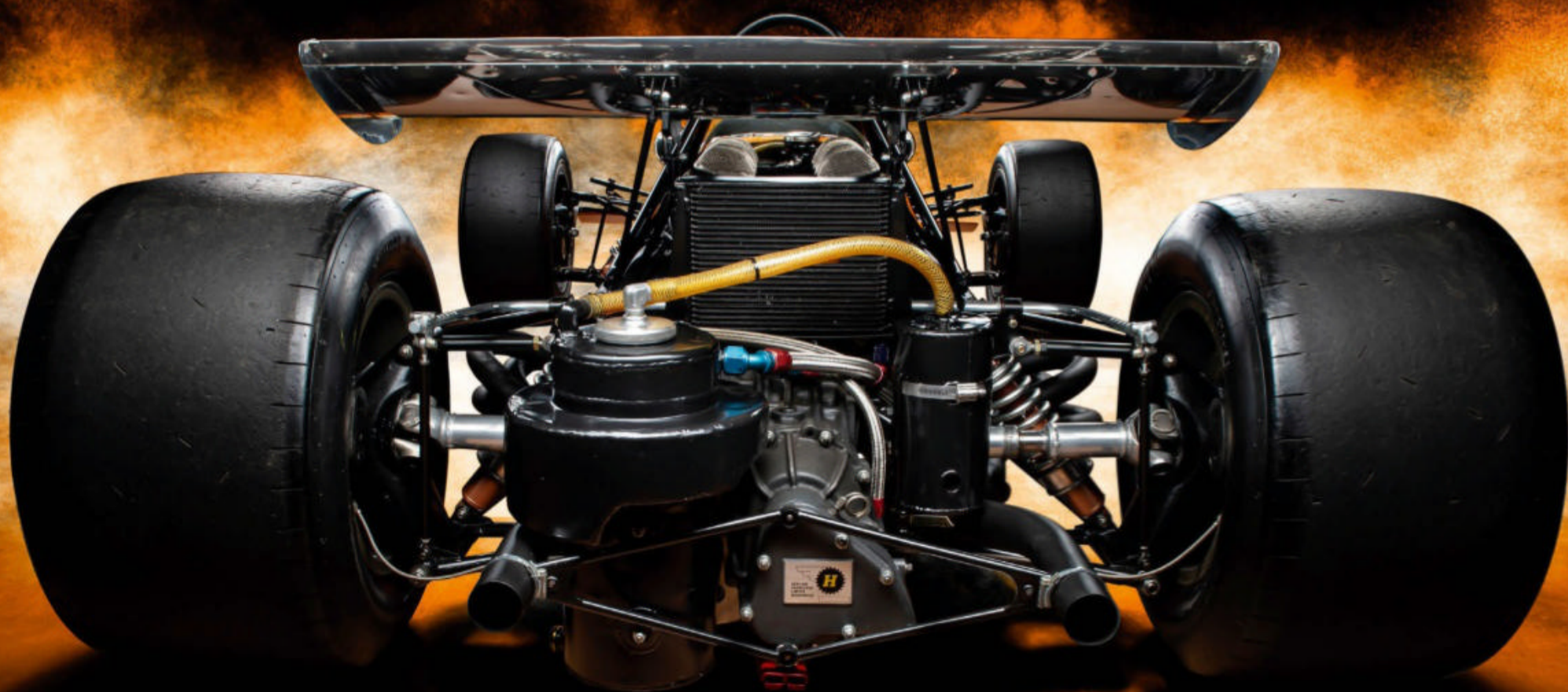
Comme cela se pratiquait à l'époque, les voitures sont d'abord mises à l'épreuve dans des courses ne comptant pas pour le championnat. Après plusieurs séances d'essais effectuées à Goodwood par le seul McLaren, les deux M7A sont envoyées à Brands Hatch, mi-mars, pour y disputer la Race of Champions. Denny Hulme, qui revient juste de la dernière course de la Tasman Series, découvre la voiture et est un peu surpris par la courbe de puissance un brin brutale du V8 DFV. Sur une piste particulièrement grasse, la M7A a du mal à transmettre toute la puissance de son moteur. Néanmoins, Bruce McLaren signe la pole position face à une opposition pour le moins sérieuse comprenant la Lotus de Hill, la Matra de Stewart (toutes deux équipées du moteur Cosworth), des BRM, des Ferrari, etc. En course, le poleman prend la tête

et creuse l'écart. A un moment, toutefois, le pilote se fait rattraper par... l'ingénieur ! « Je voulais absolument gagner et me suis mis à me montrer prudent, explique-t-il dans une chronique publiée dans l'hebdomadaire anglais Autosport. J'ai alors commencé à réfléchir aux moyens d'améliorer les problèmes de traction rencontrés aux essais et de résoudre la tendance de la voiture à rebondir sur les bosses. J'ai perdu ma concentration. C'est quand j'ai compris que Pedro Rodríguez revenait à ma hauteur que je me suis remis à attaquer ! » A la fin du 50^e tour, le Néo-Zélandais passe tout de même en premier sous le drapeau à damier. Heureux, Bruce McLaren n'en demeure pas moins réaliste : « Cette victoire nous a encouragés, mais il nous faut encore trouver une demi-seconde sur ce type de piste. »

A Silverstone, cinq semaines plus tard, les McLaren M7A confirment leur bonne forme : Denny Hulme signe la pole et s'impose devant Bruce McLaren ! Pas de doute : la saison se présente bien. Reste à réitérer dans le cadre du championnat du monde... La première confrontation avec le plateau complet, à Jarama, se traduit par un départ en première ligne et une 2^e place pour Hulme, qui termine plus modestement 5^e à Monaco, fin mai. Aux antipodes du tourniquet monégasque, l'équipe McLaren débarque début juin à Spa, sur le circuit le plus rapide de la saison (240 km/h de moyenne). Le circuit belge, qui emprunte des routes, fait alors 14 km de développement et se pose comme la piste la plus dangereuse car aucun rail ne la ceinture : un vrai morceau de bravoure.

Vainqueur à son insu

Dès les essais, la Ferrari d'Amon et les Brabham roulent avec un aileron. McLaren réplique avec un capot moteur équipé d'un mini-spoiler. Ainsi outillés, Hulme se qualifie en 5^e position et McLaren en 6^e. Les M7A sont alors dotées de nouveaux arbres de transmission, allégés, venus des Etats-Unis. Ils n'inspirent pas Alastair Caldwell, le mécanicien responsable de la voiture du patron : « J'ai pris l'initiative de ne pas les remonter sur la voiture de Bruce pour la course. Bruce s'en est aperçu avant le départ et m'a demandé de les réinstaller. Je lui ai dit que nous n'avions pas le temps, et c'est resté comme cela. » En course, Denny Hulme se montre très à l'aise. Il bataille avec ●●●





**"LES SORTIES D'AIR SUR LE NEZ
AVAIENT UNE FONCTION
ESSENTIELLEMENT AÉRODYNAMIQUE.
CELA PERMETTAIT DE GÉNÉRER
UN PEU D'APPUI SUR L'AVANT."**

Gordon Coppuck, ingénieur

Le V8 Ford Cosworth DFV ayant été conçu pour être porteur, les suspensions et le train arrière viennent s'arrimer directement sur le moteur et sur la boîte de vitesses, permettant un gain de poids appréciable.



TECHNIQUE

Moteur : **V8 atmosphérique, à 90° (Ford Cosworth DFV)** Cylindrée : **2 993 cm³** Alésage x course : **85,7 x 64,8**
 Distribution : **4 soupapes par cylindre, double arbre à cames en tête** Alimentation : **injection Lucas** Puissance : **430 ch à 10 000 tr/mn**
 Couple : **363 Nm à 7 000 tr/mn** Transmission : **propulsion** Boîte de vitesses : **Hewland DG300 à 5 rapports manuels**
 Châssis : **monocoque en aluminium** Carrosserie : **en fibres de verre** Suspension : **triangles superposés avec combinés ressort/amortisseur extérieurs**
 Freins : **disques ventilés, étriers Lockheed** Pneumatiques : **Goodyear** Poids : **566 kg**

la Matra de Jackie Stewart et pointe même en tête, mais il doit renoncer : arbre de transmission cassé ! Auteur d'un mauvais départ et seulement 11^e au premier tour, Bruce McLaren remonte progressivement. Il est bientôt 3^e derrière Stewart et Hulme, puis 2^e à l'abandon de ce dernier. Pedro Rodríguez (BRM) lui livre une bataille farouche pour le gain de la 2^e place. Stewart semble hors d'atteinte, mais à la fin de l'avant-dernier tour, la Matra de tête rentre au stand ! Comme cela arrive souvent à Spa où les moteurs consomment beaucoup compte tenu des hautes vitesses atteintes, les hommes de Ken Tyrrell ont mal évalué la quantité d'essence à embarquer. Stewart doit faire le plein. L'arrêt s'éternise car il faut également changer la batterie. Aussi, lorsqu'il entame le dernier tour de course, Bruce McLaren est en tête, mais sans le savoir ! « *En passant la ligne d'arrivée, j'ai donné un petit salut de la main, puis j'ai freiné fort et suis revenu derrière les stands pour ramener la voiture vers le camion, explique-t-il dans sa chronique de l'époque. Il y avait tellement de monde que j'ai dû m'arrêter en chemin. C'est alors que Cyril Atkins, un mécanicien de Cooper, est venu vers moi, très excité, me parlant de l'arrêt de Stewart, de la manière dont il avait panneauté Rodríguez et du finish de la course. J'étais plus que perplexe. Et il m'a crié : "Tu as gagné ! Tu ne le savais pas ?" C'est une des plus belles choses que j'aie jamais entendues !* » Phil Kerr, un ami rencontré le jour où Bruce a disputé sa première course automobile et qui officie comme team manager, est l'un des premiers de l'équipe à le féliciter.

Déjà en lutte pour le titre !

A tout juste 30 ans, Bruce McLaren monte sur le podium avec la satisfaction de gagner un grand prix de championnat du monde au volant d'une voiture portant son nom. Seulement dix années se sont écoulées depuis son arrivée en Angleterre, après avoir remporté la bourse Un pilote pour l'Europe. Quel parcours !

Dans la foulée de Spa, les ailerons ne cessent de se développer de manière aussi anarchique qu'empirique. Bruce McLaren a alors dû regretter le départ de Robin Herd. Venant de l'aéronautique, celui-ci avait en effet testé un aileron sur la première monoplace de McLaren, la M2A, dès la fin d'année 1965, soit plus d'un an avant l'apparition

du premier aileron sur les Chaparral en Canam et deux ans et demi avant leur émergence en grands prix. Cette trouvaille avait été remise en attendant le jour où l'équipe disposerait d'un moteur compétitif. Remise... et oubliée ! A défaut d'avoir dans ses rangs un spécialiste de l'aérodynamique, l'équipe McLaren suit le mouvement mais ne brille pas vraiment. Les pneus Goodyear n'aident pas : ils sont un peu à la peine face aux Firestone et Dunlop. Heureusement, de nouveaux pneus G9 arrivent à Monza où les M7A sont dépourvues d'aileron pour favoriser la vitesse de pointe. Parti en première ligne, Bruce McLaren mène les premiers tours de course mais doit abandonner (fuite d'huile). Denny Hulme (qualifié 7^e) prend le relais, bataille avec Stewart et s'impose. Il récidive deux semaines plus tard au Canada, où Bruce McLaren complète le premier doublé officiel de son équipe en Formule 1. Hulme rejoint Graham Hill en tête du championnat du monde ! Dans le même temps, McLaren pointe à la 2^e place au classement des constructeurs... La couronne mondiale est envisageable !

Malheureusement, malgré la présence d'une troisième M7A confiée à Dan Gurney en fin de saison, les grands prix des Etats-Unis et du Mexique ne sont pas favorables au commando de Colnbrook. Hulme abandonne aux Etats-Unis (accident) et au Mexique (suspension) et doit se contenter de la 3^e place au championnat, derrière Hill et Stewart, alors que l'équipe McLaren termine 2^e au championnat des constructeurs, seulement deux ans après son arrivée en Formule 1.

La M7 poursuit sa carrière la saison suivante. Bruce McLaren développe une version B avec réservoir de carburant extérieur (« *difficile de faire plus dangereux !* », s'amuse aujourd'hui Alastair Caldwell) et une mouture C avec une monocoque fermée sur le dessus. Il y aura même une décevante version D à moteur Alfa Romeo commandée pour Andrea De Adamich. Toutefois, cette année-là, McLaren marque le pas. La petite équipe consacre trop de temps et d'énergie à la M9A à 4 roues motrices, qui s'avère être une impasse. La M7A termine tout de même sa carrière en beauté en remportant le Grand Prix du Mexique 1969 aux mains de Denny Hulme. Depuis, l'équipe McLaren en a décroché 179 de plus, 8 titres des constructeurs et 12 titres des pilotes. Mise sur orbite réussie ! ●





PIASTRI OSCAR DU MEILLEUR ESPOIR

C'est sa première saison comme pilote titulaire et Oscar Piastri a déjà marqué les esprits en menant quelques tours de la course sprint à Spa. **En se rapprochant du très rapide Lando Norris, le jeune pilote McLaren confirme les espoirs placés en lui.**

Par Lionel Froissart

GP de Belgique (sprint)
Spa-Francorchamps 2023

À L'ÉTÉ 2022, LE PADDOCK APPRENAIT AVEC STUPEFACTION QUE LE JEUNE PIASTRI CLAQUAIT LA PORTE D'ALPINE. **UN AN PLUS TARD, SA McLAREN PRENAIT LA TÊTE DE LA COURSE SPRINT À SPA.**



Formule Renault (2019)



Formule 2 (2021)



F1. Alpine (2022)



De la filière Alpine à Alpine F1...

Oscar Piastri l'apprenti n'a pas perdu de temps en route. Après s'être illustré en Formule Renault à peine arrivé de sa lointaine Australie, il a enchaîné les succès en Formule 3 (champion 2020) puis dès la saison suivante en Formule 2 (champion 2021). Des débuts tonitruants qui lui ont valu d'être retenu comme pilote de réserve pour l'équipe Alpine de F1. Un rôle trop frustrant au goût de cet ambitieux qui ne se voyait pas "cirer le banc" plus d'une saison.



été dernier, alors qu'il était encore un membre de l'équipe Alpine, Oscar Piastrri avait créé la sensation. Pas seulement parce que lui et Mark Webber, l'ancien pilote Red Bull devenu son manager, avaient décidé de lâcher le bleu de France pour s'habiller d'orange chez McLaren, mais surtout à cause de la façon dont ce transfert surprise s'était conclu. Tout juste âgé de 21 ans, il n'avait pas hésité à renvoyer dans leurs 22 m les dirigeants de l'équipe Alpine, Laurent Rossi et

Otmar Szafnauer, incapables de lui assurer une titularisation, Piastrri refusant une nouvelle période d'intérim. Certains avaient trouvé la manière un peu cavalière, en oubliant que l'espoir australien risquait de compromettre sa carrière débutante s'il demeurait dans l'anonymat et la coulisse d'une équipe Alpine naviguant à vue. Oscar Piastrri, peu à l'aise pour s'exprimer en public, avait laissé son compatriote Mark Webber justifier sa décision. « *Le jeu des devinettes était trop dangereux, avait-il déclaré avant de développer face aux journalistes du paddock. Nos e-mails restaient lettre morte (Alonso avouera avoir subi le même traitement, NDLR), nous n'arrivions pas à obtenir la moindre réponse concernant l'avenir d'Oscar. C'était très inquiétant. Il passait son temps sur le banc de touche, alors qu'il aurait déjà dû être sur la grille.* » Le duo n'avait pas d'autre solution que de mettre de côté les sentiments. Peu importe que la filière Alpine Academy ait dépensé des sommes importantes ⁽¹⁾ pour former Piastrri lors de ses années d'apprentissage dans les catégories inférieures, en attendant un éventuel retour sur investissement une fois l'Australien parvenu en F1.


C'est que le jeune homme est très vite apparu comme un excellent placement. Et surtout un talent précoce, né dans une clinique de Melbourne alors qu'Alonso avait déjà disputé son premier grand prix un mois plus tôt, à quelques kilomètres de là, sur le circuit de l'Albert Park. Ce n'est toutefois pas en assistant au grand prix de F1 organisé chaque début d'automne (austral) dans sa ville que Piastrri découvre ses premières émotions automobiles, mais en participant à un championnat de bolides télécommandés avec à la clé un titre de champion national dès l'âge de 9 ans. Bientôt, ces petits engins télécommandés furent remplacés par un kart, beaucoup plus marrant. Le jeune Oscar se montre aussi à l'aise et performant à son volant que derrière les manettes d'une télécommande. Il est appliqué et doué, alors les résultats suivent. Le petit Australien ne

prend pas cette activité comme une distraction. Pour Oscar, il n'est pas question de se contenter de participer, mais bien de gagner : « *J'étais un enfant compétitif avant de me lancer dans la course automobile, et ce, dans tous les sports que je pratiquais. Même à l'école, je voulais être le plus intelligent. Je pense que c'est en quelque sorte ancré en moi.* » Oscar Piastrri voit aussi beaucoup plus loin que les prochains virages qu'il avale sur les pistes de Karting. Ainsi, il n'a jamais négligé l'école et les études, ce qui est loin d'être facile lorsque les compétitions de Karting obligent le jeune écolier à quitter les cours tôt le vendredi, le contraignant souvent à réviser et à faire ses devoirs entre deux départs de course. « *Pour mes parents, la règle était la suivante : tu peux faire de la course, mais tes notes doivent rester au même niveau. C'était le plan de secours. C'était particulièrement vrai lorsque j'étais en Australie, parce qu'à ce moment-là on ne savait jamais où la course allait nous mener. C'est évidemment un sport très compétitif et il n'y a qu'une poignée de personnes qui accèdent à une carrière professionnelle, et encore moins à la F1.* »

Le talent de l'apprenti pilote étant manifeste, la famille Piastrri organise l'installation du rejeton en Europe, en Angleterre. L'ambition de progresser dans le sport automobile devient très concrète. Mais là encore, il faut penser à l'avenir et à une possible déconvenue, surtout que la famille Piastrri, si elle est aisée (le chef de famille a réussi dans le domaine des nouvelles technologies, comme le père de Lando Norris), n'est pas assez riche pour financer des saisons de courses jusqu'à la F1. Aussi, il ne fut pas question de négliger les études. « *Même lorsque j'ai déménagé en Europe en 2016, j'ai été en internat pendant quatre ans et j'ai passé mon General Certificate of Secondary Education (le brevet) et mon A-Level (le bac) au Royaume-Uni. J'ai ensuite terminé mes études avant ma saison de F3, qui s'est très bien déroulée.* »

La gagne dès l'apprentissage

Avant cela, Oscar Piastrri avait déjà fait forte impression en Formule Renault (vainqueur devant le Français Victor Martins en 2019), ce qui lui permit donc d'intégrer la filière Alpine Academy. Puis à partir de la Formule 3, l'espoir australien dévore les étapes. Alors que les parcours les plus convaincants ont longtemps été calés sur le tempo « une année pour apprendre, une saison pour gagner », Piastrri a réalisé une sorte de compression temporelle, transformant l'année d'apprentissage en une année gagnante. C'est ce genre de phénomène que chassent et convoitent les filières dont se sont dotées la plupart des équipes de F1. Le but est de repérer ●●●



Mark Webber (à droite), devenu le manager de son jeune compatriote, s'est activé pour trouver à son poulain une place de pilote titulaire. Zak Brown (à gauche), le patron de l'écurie McLaren, a été le plus prompt à proposer un contrat pluriannuel de titulaire à Oscar Piastrri. Le jeune homme n'a pas hésité à s'engager avec la mythique équipe de Woking.



DE PLUS EN PLUS PROCHE DE SON LEADER, L'AUSTRALIEN FAIT SOUVENT JEU ÉGAL, VOIRE MIEUX QUE LANDO NORRIS EN QUALIFICATIONS.

les apprentis pilotes au plus fort potentiel, pour ensuite financer leur formation en échange d'un contrat de longue durée. Un système qui permet normalement aux équipes de rentrer dans leurs frais en ayant dans leur « portefeuille » de potentiels pilotes de F1 dont la rémunération lors des premières saisons sera amputée de l'investissement effectué pendant les années d'apprentissage. Les parents d'Oscar ont pu financer ses débuts en Karting et son exil vers la vieille Angleterre, toutefois, ils n'auraient pas été en mesure d'assurer les budgets qu'exigent les catégories d'accès à la F1 que sont la F3 et la F2. S'il a couru et dominé ces deux championnats sous les couleurs d'Alpine, l'Australien n'a pas oublié les efforts consentis par ses proches. « *Mes parents ne m'ont jamais mis de pression d'un point de vue financier. Mais je sais qu'ils ont dépensé beaucoup d'argent, ils ne pouvaient pas en faire davantage. La dernière marche était bien trop haute !* »

C'est lorsqu'il est engagé en Formule 3 qu'il reçoit le renfort de l'ancien pilote de F1 Mark Webber, Australien comme lui, qui devient son manager. Piastrì peut se concentrer sur la course et rien d'autre. Il remporte le titre F3 lors de la dernière course, devant Logan Sargeant et Théo Pourchaire, en 2020. C'est encore lors de l'ultime rendez-vous de 2021 qu'Oscar Piastrì s'impose dans le championnat de F2 devant ses coéquipiers Robert Shwartzman et le Chinois Guanyu Zhou. Alors qu'il espérait une place de titulaire en F1, il doit se contenter d'un rôle de pilote de réserve en sachant que les opportunités de remplacer un titulaire sont rares, même en cette période post-Covid. A l'époque, Piastrì doit faire contre mauvaise fortune bon cœur en voyant Zhou, l'un de ses adversaires de la F2 et qui a lui aussi été un membre de l'Alpine Academy, être titularisé chez Sauber Alfa Romeo. Malgré son impatience, Piastrì se fait alors philosophe : « *Cette année (2022), la situation était difficile car il y avait peu de baquets disponibles. Je sais que Zhou apporte un grand soutien commercial, en plus d'être le premier pilote chinois en F1. Il a reçu beaucoup de critiques pour ça, ce que j'ai trouvé injuste.* »

S'il reste fair-play, le jeune homme se contente de ce pied qu'il met dans la porte de la F1 en devenant réserviste. Il sait que son heure viendra et fait déjà étalage d'un caractère très marqué. « *Je veux arriver en F1 au mérite, pas parce que je me suis acheté un baquet. Je veux y parvenir grâce à mes résultats. J'ai connu un parcours incroyable dans les catégories juniors. Je suis heureux de relever les défis en tant que pilote de réserve. C'est une étape de plus vers mon objectif de devenir titulaire en F1.* »

Et à ceux qui avaient souligné son jeune âge et son manque d'expérience, Oscar Piastrì avait rétorqué : « *Les George Russell, Lando Norris et Charles Leclerc, tous ces gars sont en train de prouver qu'ils peuvent être performants immédiatement, ils se battent déjà pour des victoires. Chaque fois que ça se produit, la porte s'ouvre pour les jeunes dont je fais partie.* » Et inutile de rappeler la précocité d'un Verstappen.

La saison 2022 commence donc sans lui, Oscar Piastrì apparaît timidement dans le stand Alpine, casque audio sur les oreilles, à l'écoute d'Alonso et d'Ocon. Il dissimule mal une certaine contrariété, à moins que ce ne soit de l'ennui. « *Ce n'est pas idéal de ne pas courir, mais c'est le jeu, pour le moment du moins. J'ai le sentiment que je mérite d'être en F1.* »

Une pointe d'impatience que ses employeurs d'alors chez Alpine auraient dû prendre plus au sérieux. Ils s'apercevront un peu trop tard que ce manque de considération allait priver l'équipe Alpine de ses deux pilotes en l'espace de quelques jours.

L'avenir en orange

Car dans la coulisse, Mark Webber s'active. Il a reçu une offre ferme de titulaire pour son protégé en provenance de l'équipe McLaren. Sans proposition de la part d'Alpine, ni même aucune réponse des services juridiques du constructeur français, il faut trancher. Webber, qui connaît parfaitement les rouages de la F1, n'hésite pas. L'avenir de son pilote se colore en orange. « *Dans un milieu aussi compétitif que la F1, Oscar devait faire au mieux pour la suite de sa carrière. Nous devons prendre nos responsabilités. Et ça passe parfois par des décisions difficiles. Il ne faut jamais perdre de vue qu'il n'y a que vingt places en F1* », justifiait Mark Webber lorsque le paddock a appris, avec une certaine stupéfaction, que le jeune Oscar Piastrì avait décidé de claquer la porte d'Alpine pour lier son destin à celui de McLaren. Et ce pour au moins deux saisons, avec la certitude d'être au départ des grands prix en 2023.

Les débuts du rookie ont été à l'image de ceux de l'équipe de Woking : difficiles. Les plus impatientes ont commencé à douter qu'Oscar Piastrì soit la petite perle annoncée. Mais comme Lando Norris, son très coté coéquipier, avait autant de mal, il n'y avait aucune raison de s'inquiéter. A partir du Grand Prix d'Autriche, lorsque les premiers développements majeurs ont transfiguré la McLaren de l'Anglais puis celle de l'Australien, ces derniers ont concrétisé par de gros résultats. Lando Norris a même été pointé en tête de la course à Silverstone, et Piastrì, en Belgique, lors de l'épreuve sprint. De plus en plus proche de son leader, l'Australien fait souvent jeu égal, voire mieux que Norris en qualifications. Piastrì se réjouit d'être plus en confiance au volant de la McLaren MCL60 modifiée. Ce qu'il a confirmé devant la presse en Belgique : « *Je suis de plus en plus à l'aise avec la voiture. Bien sûr, elle est bien meilleure aujourd'hui qu'au début de l'année, ce qui aide. C'est une bonne motivation quand vous savez que l'auto est là pour finir dans les trois premiers.* » S'il reconnaît avoir encore à apprendre en F1 – il est certain d'avoir une importante marge de progression –, Oscar Piastrì a convaincu les sceptiques. Les louanges et les espoirs placés en lui étaient justifiés. ●

(1) Environ 6 millions de dollars selon le clan français, beaucoup moins d'après le décompte des Australiens.



Fernando Alonso (à gauche), qui a couru pendant cinq saisons pour McLaren, est bien placé pour donner des tuyaux à Lando Norris et Oscar Piastri. Pour ce qui est du néophyte australien, il semble apprendre à grande vitesse. Depuis qu'il dispose d'une McLaren enfin compétitive, il rivalise avec son excellent coéquipier Lando Norris, en qualification comme en course. Le jeune Australien n'attendra plus longtemps avant de célébrer lui aussi son premier podium.





FORMULE 1

Dans les coulisses des grands prix



GP de Hongrie

HUNGARORING

21 - 23 JUILLET 2023



GP de Belgique

CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS

28 - 30 JUILLET 2023



Par notre envoyé spécial **Lionel Froissart**

150

Motorsport-images/LAT/Panoramic

Jusqu'à la trêve estivale, personne n'était parvenu à briser la dynamique de Max Verstappen, serial vainqueur depuis l'épreuve de Miami. Seul Lando Norris a maladroïtement cassé le trophée du Hollandais sur le podium du Grand Prix de Hongrie. Il faut dire que le jeune Britannique était tout à sa joie de confirmer les progrès de sa McLaren revigorée.



01

Motorsport-images/Sutton/Panoramic

Alors que leur rivalité fut parfois rude en piste, Lewis Hamilton a toujours eu un énorme respect pour le pilote et l'homme Sebastian Vettel. L'Allemand est un des rares à l'avoir soutenu dans ses différents combats, dont celui contre le racisme dont a parfois été victime Hamilton lui-même.



02

DPPI

Laurent Rossi n'a jamais convaincu à la tête d'Alpine et de l'équipe de F1 française. La pitoyable gestion des dossiers Piastri et Alonso, entre autres, ont révélé ses lacunes de management. Le couperet est tombé, Rossi se voyant brutalement démis de ses fonctions.

GP de Hongrie

HUNGARORING

21 - 23 JUILLET 2023

MERCREDI 19 JUILLET

Russell parle technique Hauteur de caisse cruciale

Ayant subi une monoplace terriblement inconfortable en 2022, George Russell n'a jamais caché qu'il n'était pas un grand fan des nouvelles monoplaces à effet de sol. Il regrette d'ailleurs que l'essentiel de la performance des F1 ne vienne plus ou pas du concept aérodynamique global et « visible » mais essentiellement du fameux plancher. « Je suis sûr que la hauteur de caisse est un facteur crucial », dit-il. Selon le pilote Mercedes, il faut choisir entre une monoplace positionnée le plus bas possible pour être efficace dans les virages ou une hauteur de caisse élevée pour les courbes les plus rapides. Pour l'Anglais, l'élément déterminant se situe au niveau de la suspension arrière. C'est en songeant au futur règlement technique qui imposera une aérodynamique active à partir de 2026 que Russell, qui est aussi le directeur du GPDA, l'association des pilotes de grands prix, milite pour que les pilotes soient consultés.

Latifi à l'école

Du business au programme

A 28 ans, Nicholas Latifi vient d'annoncer qu'il mettait un terme à sa carrière dans le sport

automobile. Il vient d'intégrer une école de commerce à Londres pour y préparer un MBA. « J'ai décidé très tôt dans l'année que je n'aurais aucun plan de course pour 2023, explique le Canadien. C'était définitivement très étrange de ne pas avoir la même routine que celle dans laquelle j'avais été pendant plus de la moitié de ma vie. Pour l'avenir immédiat, je voulais prendre du temps pour m'engager dans une voie différente et me concentrer sur celle-ci. »

JEUDI 20 JUILLET

01 Hamilton et le racisme Vettel, pilote engagé

Alors qu'ils s'étaient durement affrontés sur la piste, Lewis Hamilton et Sebastian Vettel se sont rapprochés ces dernières saisons. Ils ont récemment eu l'occasion d'échanger à propos du racisme, très présent en Formule 1, selon le pilote allemand. Hamilton révèle : « Sebastian (Vettel) est l'un de ceux qui m'ont le plus soutenu. Il m'a dit que certaines équipes ont tenu des propos racistes à mon sujet. Il a plié le genou avec moi en 2020 (NDLR : pour soutenir le mouvement Black Lives Matter). Je n'ai pas encore vu de pilote aussi courageux que lui. »

Alguersuari aux platines Et ce n'est pas grâce à Red Bull !

L'ancien pilote Jaime Alguersuari est passé incognito dans le paddock de Silverstone où il était invité par son compatriote Carlos Sainz. Il a toujours

Trajectoires singulières pour les pilotes qui quittent la Formule 1. Nicholas Latifi s'est inscrit dans une école de commerce. Jaime Alguersuari, lui, est DJ.

la dent dure contre Helmut Marko. « Je suis allé dire bonjour mais il ne m'a pas prêté beaucoup d'attention », raconte Jaime au sujet de sa brève rencontre avec celui qui l'avait licencié sans ménagement. « Il m'a simplement dit qu'il avait fait de moi un DJ célèbre ! C'est faux, dans ce domaine, je ne lui dois rien. » L'Espagnol s'est en effet reconverti dans la musique. « Nous tous qui sommes passés par Red Bull avons été des machines. Avec le Dr. Marko, soit tu gagnes, soit tu meurs. » L'exception qui confirme la règle est Max Verstappen, selon l'Espagnol, car le champion du monde avait déjà connu les pires traitements de la part de son père Jos à l'époque du Karting. Alguersuari conclut : « Max et son père détestent leurs coéquipiers. Pour eux, il ne suffit pas de gagner – ils veulent humilier. »

02 Laurent Rossi écarté Piastri l'a tué, entre autres...

Chez Alpine, ça sentait le roussi pour Laurent Rossi. Il y avait eu ses déclarations optimistes et présomptueuses qui traduisaient une méconnaissance de la F1. La saison dernière, a eu lieu

aussi l'affaire Piastri et la perte du jeune pilote australien en même temps que la fuite de Fernando Alonso, vexé d'être snobé par la direction d'Alpine. Le début de saison 2023 et ses déclarations peu amènes à l'endroit de ses troupes ont couronné le tout. Il est remplacé à la tête d'Alpine par Philippe Krief. Ce diplômé de l'Ecole nationale supérieure de techniques avancées a occupé des postes importants au sein des différentes marques du groupe Fiat (Ferrari, Maserati et Alfa Romeo).

Le contrat d'Hamilton Une question de détails

Lewis Hamilton ne cesse de le répéter, la prolongation de son contrat chez Mercedes n'est qu'une question de détails. Ce que confirme Toto Wolff, le patron de l'écurie, confiant dans l'idée de signer le précieux (et coûteux) document dans un avenir proche. « Ce pourrait être annoncé à la fin de l'année. Je pourrais vous faire attendre ! », plaisante-t-il. Wolff assure avoir peu participé aux négociations, laissant cette tâche à des hommes de l'art : « Je voulais me concentrer sur les autres choses que j'avais en cours. Il y a juste tous les petits morceaux à recoller, maintenant. »



01

Red Bull Media



02

Liberty Media

Le retour de Daniel Ricciardo réjouit tout le monde dans le paddock. Sauf Nyck de Vries qu'il remplace chez AlphaTauri, et Sergio Pérez qui ne peut pas ignorer que l'Australien lorgne sur son baquet Red Bull.

Le Grand Prix de Las Vegas connaît sa première polémique avec un début de bras de fer entre les hôtels situés le long du Strip (la principale avenue qui sera empruntée par les F1) et Liberty Media, qui souhaite taxer les chambres dont les fenêtres donnent sur la piste.

“Cette décision a été très difficile, car nous entretenons de très bonnes relations avec Nyck. Il n'a pas eu la vie facile avec nous.”

Franz Tost, directeur d'AlphaTauri, après avoir licencié Nyck de Vries

toute cette foule ici aujourd'hui », ont regretté, déçus, Verstappen et Hamilton, tous deux du même avis.

Carénages anti-projections Premiers tests en piste

Lors de la conférence de presse du vendredi, Andrew Shovlin, responsable de l'ingénierie de course pour Mercedes, révèle que des tests effectués à Silverstone après le grand prix, concernant des éléments anti-projection, pour l'instant désignés comme arches de roues, n'ont pas été concluants : « Il y a plus de travail à faire avec ces pneus. Mais c'est un problème (NDLR : les projections d'eau) qu'il serait utile de résoudre. Les éléments anti-projection ne sont pas encore prêts à être intégrés au règlement F1. Ils améliorent la projection d'eau des pneus, mais le diffuseur et les ailerons arrière en produisent toujours beaucoup. »

SAMEDI 22 JUILLET

Comme c'est bizarre... Toto Wolff voit clair dans le jeu de Red Bull

Pour les deux grands manitous Toto Wolff (Mercedes) et Christian Horner (Red Bull), toutes les occasions sont bonnes pour se chicaner. En Hongrie, le patron de Mercedes a réagi au licenciement de son ancien protégé Nyck de Vries par AlphaTauri. Et en a profité pour avancer la thèse selon laquelle Red Bull joue au billard à trois bandes. L'Autrichien explique que le remplacement de de Vries par Daniel Ricciardo est un prétexte et surtout une opportunité pour Red Bull « d'auditionner » le pilote australien au sein de sa petite

équipe inféodée. « La F1 est un monde difficile, nous le savons. Je crois qu'ils voulaient surtout avoir une référence avec Daniel Ricciardo, pour voir s'il peut prendre la relève de Checo (NDLR : Pérez, le pilote jugé un peu trop terne de Red Bull). Le virer (De Vries) ainsi, c'était un prétexte. Je suis fan de Nyck. Il a toujours beaucoup contribué au développement de nos voitures, mais peut-être avait-il besoin de plus de temps au volant. » Wolff précise cependant une nouvelle fois qu'il n'y a pas de volant disponible pour de Vries chez Mercedes. Mais un poste d'essayeur n'est pas à exclure.

DIMANCHE 23 JUILLET

Budgets plafonnés Des doutes subsistent pour trois écuries

Le paddock adore nourrir ses propres rumeurs. Les dernières en date concernent trois équipes – Aston Martin, Red Bull et Mercedes – qui ne seraient pas parvenues à tenir le budget plafond imposé par la FIA et l'auraient dépassé. Sans être formellement accusées, celles-ci sont « classées à risque ». L'autorité sportive réagit rapidement en soulignant que les audits sur les budgets sont toujours en cours et qu'aucune preuve ne permet de confirmer ces affirmations. « L'administration du plafonnement des coûts communiquera officiellement ses conclusions dans un délai qui n'est intentionnellement pas fixé afin de ne pas nuire à la robustesse et à l'efficacité de l'examen. »

01

Ricciardo de retour au volant Et à tous les micros

Moins d'une semaine après avoir à nouveau poussé les portes de l'usine AlphaTauri pour mouler son siège, Daniel Ricciardo est de nouveau un pilote titulaire. Et c'est bien lui la vedette de cette journée traditionnellement consacrée aux rencontres avec les pilotes. L'Australien fait dans la sobriété au niveau de ses éclats de rire légendaires. Il sait que c'est un moment crucial de la deuxième phase de sa carrière. Une sorte de quitte ou double.

VENDREDI 21 JUILLET

De Vries évincé Pas assez de progrès

Plus qu'une nouvelle contre-performance de Nyck de Vries à Silverstone, ce sont les convainquants essais de Daniel Ricciardo au volant de la Red Bull RB19 lors des essais Pirelli qui ont précipité la chute du Hollandais. Le directeur d'AlphaTauri, Franz Tost, a eu la lourde tâche de congédier son pilote. « Cette décision a été très difficile, confie le patron autrichien,

car nous entretenons de très bonnes relations avec Nyck. Il n'a pas eu la vie facile avec nous. » Tost espérait une embellie en Autriche pour de Vries, un circuit qu'il connaissait, mais elle n'a pas eu lieu. « Je m'attendais à une bien meilleure performance en Autriche et à Silverstone. Mais elle n'a pas été au rendez-vous et nous avons décidé de le changer. »

Vendredi, c'est riquiqui Les spectateurs lésés

Une expérience voulue par la FIA devait être menée à Imola : une règle inédite d'allocation des pneumatiques. Celle-ci a été repoussée à l'épreuve hongroise et a donc lieu lors des premiers essais du vendredi. Verdict ? Au soir de cette première journée, pilotes et équipes sont loin d'être convaincus. La nouvelle règle n'offre que 11 trains de pneus contre 13 habituellement : 3 durs, 4 medium et 4 tendres, au lieu de 2 durs, 3 medium et 8 tendres. Et comme la pluie s'est invitée en ce vendredi matin, les spectateurs n'ont pas vu beaucoup de monoplaces en action. « C'est très malheureux pour



03

Motorsport-images/LAT/Panoramic

Enfin libre ! On savait que le Français Laurent Mekies devait quitter Maranello pour rallier Faenza et devenir le patron de l'équipe AlphaTauri. Mais on ne savait pas quand. Il a été libéré par la Scuderia Ferrari quelques jours avant la trêve estivale.

FIA cherche auditeurs Les spécialistes manquent

L'équipe de la FIA dédiée au très complexe travail de contrôle du développement des écuries est passée de quatre à dix personnes, ce qui semble bien peu lorsqu'il s'agit d'étudier des centaines de pages de documents comptables, mais aussi se rendre au sein même de chaque usine. L'une des difficultés réside aussi dans le fait de différencier les multiples départements technologiques de chaque équipe pour déterminer lesquels sont directement impliqués dans leur programme F1. Federico Lodi, qui occupe le poste de directeur du règlement financier de la FIA, reconnaît que « le défi consiste à trouver quelqu'un ayant une formation dans le sport, puis une formation en sport automobile et enfin une connaissance de la Formule 1 ».

02 Las Vegas Chambres sans vue

La Formule 1, donc la société Liberty Media, est entrée en conflit avec plusieurs grands hôtels de Las Vegas situés sur le fameux Strip, l'axe principal de la ville du jeu. Craignant de perdre de nombreux spectateurs potentiels, qui pourraient assister au futur grand prix, le 18 novembre, depuis la fenêtre de leur chambre, Liberty Media envisage d'exiger de recevoir de la part des hôtels des sommes importantes (forfaitaires ou par client). En cas de refus – ce qui est probable –, la F1 pourrait occulter la vue de la piste par des effets de lumières ou des palissades et autres bâches opaques.

GP de Belgique

CIRCUIT DE
SPA-FRANCORCHAMPS
28 - 30 JUILLET 2023

JEUDI 27 JUILLET

Nico Rosberg s'inquiète Ricciardo parle trop

C'est assez rare pour le souligner, Helmut Marko, patron de la filière des pilotes Red Bull, a eu des mots aimables pour l'un de ses pilotes (seul le roi Verstappen n'est jamais attaqué). Il souligne la bonne performance de Daniel Ricciardo pour son premier grand prix chez AlphaTauri : « C'était un retour parfait pour lui. Il était même en vue des points. C'était tout à fait juste de le prendre. Il apporte de l'énergie et une ambiance positive. » Autre réaction, celle de Nico Rosberg, aujourd'hui consultant télé. Il reconnaît que Ricciardo a été bon, mais... « Il n'était pas nécessaire que Daniel dise aussi clairement qu'il est là pour revenir chez Red Bull. C'est une pression supplémentaire inutile qu'il s'impose. »

03 Bonnes vacances Mekies quitte Ferrari

Pour Laurent Mekies, la trêve estivale commence avec une grosse semaine d'avance. Son départ de la Scuderia Ferrari pour rejoindre la petite équipe AlphaTauri la saison prochaine est confirmé avec effet immédiat. L'annonce de la future arrivée du technicien à Faenza, ●●●

UN MOIS EN PISTE...

Red Bull reste intouchable, Mercedes stagne, Aston Martin régresse, McLaren progresse, Ferrari peaufine et Alpine patine.



1. Red Bull

Red Bull se contente désormais de faire de la maintenance. A Spa, une quatrième boîte de vitesses, toujours capricieuse, a été montée sur la voiture de Verstappen. Ce qui lui valu une pénalité de 5 places sur la grille. Sans effet sur le résultat.



2. Mercedes

A Spa, l'équipe allemande a encore modifié les pontons de sa W14. La partie aérodynamique arrière, aileron inclus, a été retravaillée. Les pilotes se sont plaints du retour du terrible marsouinage, acceptable en qualifications mais pénalisant en course.



3. Aston Martin

Depuis le Canada, l'équipe de Lawrence Stroll peine à maintenir le rythme du développement. Alonso pense et espère que les nouveautés à venir après la pause le relanceront. L'objectif reste de se maintenir sur les podiums en fin de saison.



4. Ferrari

Il y a du mieux à la Scuderia, avec une voiture dont le comportement en qualifications se rapproche de celui attendu en course. Sans doute à cause des restrictions budgétaires, Ferrari ne veut pas suivre la guerre au développement.



5. McLaren

Après son plancher et son aileron avant, McLaren a beaucoup travaillé son aileron arrière pour l'adapter à un DRS beaucoup plus efficace. L'équilibre général est en net progrès. Piastri affirme être plus à l'aise au volant de cette voiture transfigurée.



6. Alpine

L'équipe française est dans la tourmente au niveau de son management. Difficile dans ces conditions de rester concentré sur le développement. Pourtant, il y a du mieux à chaque grand prix. Rattraper McLaren semble toutefois impossible.



7. Williams

Petit à petit, la Williams retrouve de la performance. Ce dont profite surtout Alex Albon pour se mettre en évidence. L'équipe compte beaucoup sur l'arrivée de l'ingénieur Pat Fry pour consolider son département technique.



8. Haas

L'équipe américaine a encore perdu une place au classement. Magnussen souffre à son volant, et Hülkenberg ne fait illusion qu'en qualifications. Le match est serré avec l'équipe Williams dans la quête de points.



9. Alfa Romeo

La saison de l'équipe suisse tourne au fiasco malgré d'importants efforts pour gommer les défauts d'une voiture mal née. En Belgique, elle a enregistré sa 4^e course d'affilée sans le moindre point.



10. AlphaTauri

L'arrivée de Daniel Ricciardo a insufflé une nouvelle dynamique au sein de la petite équipe italienne. Mais l'enthousiasme de l'Australien et la fougue de Tsunoda ne peuvent pas compenser les faiblesses de leur monture.



01

DPP1

Helmut Marko ne livre pas souvent de secrets de l'écurie Red Bull. Il a toutefois affirmé que la conception du futur moteur de l'équipe autrichienne était dans les temps et révélé que la première unité de puissance complète, « made by Red Bull Powertrains », était prête à être testée au banc.

jugée prématurée, avait quelque peu contrarié Frédéric Vasseur, le nouveau patron de la Scuderia. Mekies retrouvera donc l'hiver prochain une équipe pour laquelle il avait déjà œuvré pendant une dizaine d'années à partir de 2003. Mais cette fois, il en sera le patron.

VENDREDI 28 JUILLET

Alpine : du remue-ménage Trois départs d'un coup

En quelques heures, l'équipe Alpine enregistre trois départs de cadres et techniciens. Ceux d'Otmar Szafnauer, le team manager et d'Alan Permane, le directeur sportif, ont été voulus et négociés par le nouveau patron, Bruno Famin. Le troisième départ est celui de Pat Fry, le directeur technique, recruté par son ancienne équipe Williams. Ce bouleversement dans l'organigramme fait suite à la mise à l'écart de Laurent Rossi, ex-P.-D.G. d'Alpine. Famin souhaite créer une nouvelle dynamique à Enstone (châssis) comme à Viry-Châtillon (moteurs) pour une équipe française en perte de vitesse et de repères.

Verstappen en galère Sur un autre ton !

Pour une fois, Max Verstappen a frôlé la correctionnelle et failli s'arrêter en Q2 (2^e séance de qualification). Les conditions météo changeantes ont tourné au casse-tête et la tension est montée chez Red Bull. Le Hollandais échoue à la dixième place, après n'avoir pu effectuer qu'un seul tour pour ne pas surchauffer ses gommes et régénérer l'énergie de sa batterie. Il peste. Son ingénieur de piste

Gianpiero Lambiase tente de le rassurer :

« Mais tu es qualifié, Max.

– Je n'en ai rien à foutre, mec, de me qualifier en étant dixième. »

Piqué au vif, Lambiase réplique à son pilote qu'il peut tout aussi bien décider lui-même de la stratégie, choisir les pneus et la quantité d'essence avant de prendre la piste. Remonté comme une pendule, le champion du monde va se défouler lors de la Q3 en explosant la concurrence, reléguant Charles Leclerc à presque une seconde.

SAMEDI 29 JUILLET

Szafnauer réclamait du temps

Alpine trop pressé ?

Au lendemain de son éviction de l'écurie Alpine où il occupait le poste de directeur sportif, Otmar Szafnauer a tenu à préciser que son calendrier n'était pas en phase avec les projets d'Alpine. « Ce qui a vraiment changé, c'est que j'avais un calendrier en tête pour améliorer l'équipe. Je pensais qu'il était réaliste, parce que je sais ce qu'il faut. Je l'ai déjà fait. Je crois que certains cadres supérieurs de Renault avaient en tête un calendrier plus court. » Szafnauer regrette qu'on ne lui ait pas donné le temps nécessaire pour concrétiser son projet. « J'ai toujours dit que Mercedes avait mis cinq ans avant d'avoir une équipe gagnante. Red Bull a mis cinq ans à partir de Jaguar, qui était une équipe de milieu de grille assez solide. C'est le temps qu'il faut. » L'Américain, qui avait fait des miracles à l'époque de Force India, avant qu'elle ne devienne

Aston Martin, ne désespère pas de revenir dans le paddock.



02

Red Bull Media

Sergio Pérez peut se faire quelques nœuds au cerveau. Malmené par le management de Red Bull, surclassé par son coéquipier Max Verstappen, il sait que son baquet est convoité par une demi-douzaine de pilotes dans le paddock.

**“Mais tu es qualifié, Max.
– Je n'en ai rien à foutre, mec, de me
qualifier en étant dixième.”**

Max Verstappen, après la 2^e séance
de qualification du Grand Prix de Belgique

01 Red Bull : moteur prêt Bientôt sur le banc

Helmut Marko, le consultant de Red Bull toujours prêt à communiquer pour défendre son écurie, veut faire taire les rumeurs à propos d'un éventuel retard (pour la saison 2026) du futur moteur élaboré et développé par Red Bull Powertrains, en collaboration avec Ford. « Dans les prochaines semaines, la première unité complète roulera sur le banc d'essai avec le moteur à combustion thermique, le MGU-K et la batterie ». Toujours soucieux de mettre à l'aise la concurrence, Marko affirme même : « Nous pensons être à égalité avec Mercedes en termes de développement. Je ne peux pas juger Renault, mais Ferrari est derrière nous. » Ce qui sera à vérifier sur la piste dans un peu plus de trente mois.

DIMANCHE 30 JUILLET

02 2^e baquet Red Bull Remplaçants de Pérez : ça se bouscule

Il y pense forcément. Même s'il affirme vouloir rester fidèle à Ferrari, Charles Leclerc se rend bien compte que le temps file à Maranello sans que les succès soient au rendez-vous. Alors le paddock

bruisse : Leclerc ne peut qu'être tenté par le baquet de Sergio Pérez chez Red Bull. C'est d'ailleurs le cas d'autres pilotes, sans même que la place de Pérez soit officiellement vacante. A ce sujet, un autre nom revient avec insistance ces dernières semaines : celui de l'Anglais Lando Norris. Helmut Marko, patron de la filière pilotes Red Bull, reconnaît avoir approché Norris à ses débuts en monoplace, sans jamais vraiment couper le contact. Le problème, c'est que Norris est « bloqué » chez McLaren jusqu'à la fin de la saison 2025. Dernier intervenant (pour l'instant) dans l'histoire : Lewis Hamilton. Alors qu'il est en train de finaliser – dit-il – son contrat avec Mercedes pour au moins deux saisons, le septuple champion du monde lognerait du côté de Milton Keynes. Il a déclaré de manière sibylline : « Ah si, j'étais dans la Red Bull, Max aurait la vie moins facile. »

Un grand prix sans pluie Soulagement général

« Je n'ai jamais connu une telle situation », raconte Nico Hülkenberg. « Ces voitures à effet de sol ont aggravé le phénomène de pulvérisation. Pour nous, pilotes, il y a beaucoup de tâtonnements dans ces conditions et on ne fait que chercher les feux clignotants. ●●●

GP de Hongrie



Red Bull Media

L'ogre n'est pas rassasié

Max Verstappen est incapable de dissimuler ses sentiments et ses (mauvaises) humeurs. Samedi, à la fin d'une séance de qualification inédite (voir nos pages Coulisses), le Néerlandais n'était pas content. Il venait de se faire souffler la pole position pour 3 millièmes de seconde (17 cm sur la ligne) par son ennemi préféré Lewis Hamilton. Verstappen pointait du doigt l'équilibre de sa Red Bull dans la Q3 cruciale. « Je perdais l'avant, je perdais l'arrière. Je n'avais aucun feeling. Nous sommes

quand même deuxièmes, mais avec la voiture que nous avons, nous devrions être devant. » Le lendemain, à la sortie du premier virage, tout de suite après le départ, le Néerlandais avait rétabli la situation et les choses rentraient dans l'ordre. Verstappen en tête s'échappait au rythme d'une demi-seconde par tour, sans donner l'impression de forcer. Il laissait s'essouffler derrière lui les pilotes McLaren, ceux de Mercedes faire illusion, la paire Ferrari s'empêtrer dans des stratégies incertaines et ceux d'Aston Martin se

résigner. Quant à Sergio Pérez, il parvenait à faire oublier un début de week-end difficile, une sortie de piste prématurée le vendredi et une qualification décevante en remontant sur le podium. Un accessit qu'il sauvait de justesse malgré la remontée d'un Lewis Hamilton désabusé en dépit de la conquête d'une 104^e pole position la veille. Une petite ligne de plus sur un palmarès que le Britannique ne désespère pas de garnir d'autant de victoires dans un proche avenir. Mais il faudrait pour ça que Verstappen trébuche. Enfin...

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	1h 38'08''634
2 Lando Norris	4	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 33''731
3 Sergio Pérez	11	Red Bull RB19 (Honda)	à 37''603
4 Lewis Hamilton	44	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 39''134
5 Oscar Piastri	81	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 1'02''572
6 George Russell	63	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 1'05''825
7 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 1'10''317 *
8 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 1'11''073
9 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 1'15''709
10 Lance Stroll	18	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 1 tour

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

"Le rythme de Max (Verstappen) dans la Red Bull, c'est comme un plateau de Formule 2 contre une Formule 1. Dans le cadre du règlement, ils ont fait le meilleur travail."

Toto Wolff, constatant et reconnaissant la supériorité de Verstappen et sa Red Bull

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



Motorsport-images/LAT/Panoramio

Hamilton tue le suspense

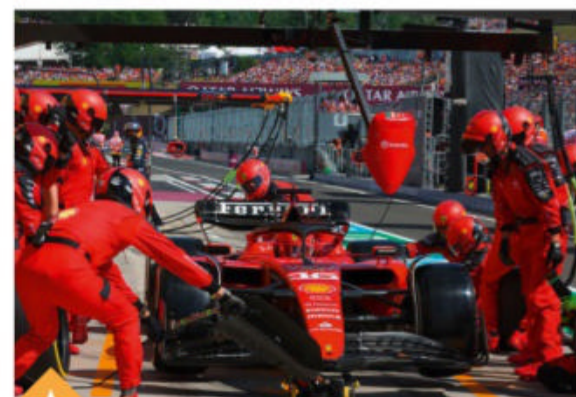
En ratant son départ de la pole position, Lewis Hamilton passe à côté d'un début de course exceptionnel. Tous les spectateurs espéraient revivre quelques passes d'armes dignes de 2021 entre lui et Max Verstappen.



DPPI

K.-O. au 1^{er} round

Pour la deuxième fois de la saison, les deux Alpine sont prises dans un accrochage qui leur vaut un double abandon. Cette fois, c'est le départ raté et l'erreur de Zhou au premier freinage qui a propulsé Ricciardo dans les Alpine, provoquant leur perte.



DPPI

Leclerc traîne sa misère

6^e au départ, 7^e à l'arrivée, Charles Leclerc a encore vécu une course difficile en Hongrie. Victime d'un arrêt au stand qui s'est éternisé, le Monégasque a en outre été pénalisé (5") pour une vitesse excessive dans les stands.



01

Aston Martin F1 Media

Lorsque Fernando Alonso décide de parler, il ne mâche pas ses mots. On sait aussi qu'il n'a pas apprécié, chez Alpine, qu'Otmar Szafnauer et Laurent Rossi aient douté de son niveau de performance à cause de son âge. L'Espagnol a tiré à boulets rouges sur Szafnauer.

Mais à un moment donné, on ne les voit plus. » Ricciardo a fait le même constat au début de la course sprint, pourtant effectuée derrière la safety car. « J'étais en quatrième dans la ligne droite, même pas à plein régime, et je ne voyais pas le feu de George Russell devant moi. Il y a cinq ou dix ans, nous roulions dans ces conditions mais on y voyait mieux. » Certains pilotes, dont George Russell, ont également évoqué l'inefficacité des pneus prévus pour les fortes pluies, jugeant que lorsqu'il faut les utiliser, il est presque impossible d'envoyer les monoplaces en piste, et lorsque la trajectoire devient praticable, leur durée de vie est ridiculement courte, les gommes intermédiaires leur étant de toute façon préférées.

Verstappen et son ingénieur Des mots mais pas de maux
Certains ont cru discerner une faille dans le bel édifice Red Bull, lorsque Max Verstappen et son ingénieur Gianpiero Lambiase ont à nouveau eu un échange assez vif pendant le grand prix que le Hollandais a pourtant survolé. Après l'arrivée, le patron d'écurie Christian Horner a lui-même désamorcé l'affaire : « Gianpiero et Max se connaissent depuis des années. C'est un comme un vieux couple. Ce sont deux forts caractères. Avec Max, il faut parfois élever le ton pour imposer ce qui nous semble

être le mieux pour la stratégie et le résultat. » De son côté, Verstappen reconnaît que les échanges radio avec son ingénieur relèvent parfois de la blague et qu'ils savent distinguer ce qui est sérieux. « C'est du 50/50. Nous nous connaissons très bien et nous entretenons de très bonnes relations. » Ceux qui voyaient là un début de polémique ou de tension en sont pour leurs frais.

01 Alonso/Szafnauer "Il devrait se taire"

Du haut de ses 42 ans, dont près de la moitié au volant de F1, Fernando Alonso fait partie de ceux qui peuvent s'exprimer sans craindre de retour de bâton. On sait aussi que l'Espagnol a la dent dure et la rancune tenace. Détenteur de deux titres mondiaux avec Renault, il n'a pas digéré qu'Alpine sous-estime sa contribution à l'évolution de l'équipe française en 2021 et 2022, et il le dit cash : « Quand vous faites de votre mieux tous les week-ends, vous vous sentez un peu visé quand quelqu'un doute de vos performances, de votre âge ou de ce genre de chose. C'est leur façon de faire. Ou la façon dont Otmar fait les choses. Après cette année, il devrait se taire. Il ne devrait plus parler du tout. Après les résultats d'Aston Martin et les résultats qu'il obtient, il parle encore et il est toujours fier de sa décision, ce qui est incroyable, stupéfiant. » ●

LE POINT

Des records encore et encore

Le tandem Max Verstappen/Red Bull enfile les victoires et les records comme des perles. Ce duo infernal est en train d'écrire un nouveau chapitre de l'histoire de la Formule 1.

Max Verstappen écrit sa propre légende d'un trait de plume vif et rectiligne. Sauf casse mécanique ou malencontreux accident, le pilote néerlandais pourrait bien être le principal artisan du pari fou rêvé par l'équipe Red Bull : gagner chacune des 22 courses de la saison. L'ironie de l'histoire a voulu que Red Bull égale le record de victoires consécutives (11) détenu jusque-là par McLaren depuis 1988 au moment où la formation de Woking retrouve des couleurs. C'est bien sûr Max Verstappen qui s'est chargé de trosser ce nouveau chapitre pour le compléter en Hongrie et le ciseler en Belgique. Il fait peu de doute qu'il visait un autre record – celui du nombre de victoires consécutives en une seule saison que détenait Sebastian Vettel.

Nous l'écrivons au passé car lorsque ces lignes paraîtront, il est probable que, devant son public de Zandvoort, le terrible Max aura défait de son record celui qui l'a précédé chez Red Bull (Vettel a gagné ses quatre titres chez Red Bull de 2010 à 2013). En dehors de l'armée orange qui accompagne les succès de son héros Verstappen sur la plupart des circuits européens, les spectateurs et le paddock commencent à se lasser des succès à répétition de l'ogre batave. Pourtant, ces quelques rappels historiques montrent que Sebastian Vettel (et son compatriote Michael Schumacher avant lui chez Ferrari) s'était montré tout aussi glouton et peu partageur de lauriers. Mais il semble que personne ne s'en plaignait à l'époque. Une affaire de personnalité et de style, sans doute.

CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE 2023 *

* Au 2 août 2023

TOP 10. ÉCURIES		TOP 10. PILOTES	
Ecurie	Points	Pilote	Points
1 Red Bull	503 pts	1 Max Verstappen	314 pts
2 Mercedes	247 pts	2 Sergio Pérez	189 pts
3 Aston Martin	196 pts	3 Fernando Alonso	149 pts
4 Ferrari	191 pts	4 Lewis Hamilton	148 pts
5 McLaren	103 pts	5 Charles Leclerc	99 pts
6 Alpine	57 pts	6 George Russell	99 pts
7 Williams	11 pts	7 Carlos Sainz	92 pts
8 Haas	11 pts	8 Lando Norris	69 pts
9 Alfa Romeo	9 pts	9 Lance Stroll	47 pts
10 AlphaTauri	3 pts	10 Esteban Ocon	35 pts

LES GRANDS PRIX DU MOIS PROCHAIN





GP de Belgique



Red Bull Media

TOP 3. CLASSEMENT COURSE SPRINT (samedi)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	24'58"433
2 Oscar Piastri	81	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 6"677
3 Pierre Gasly	10	Alpine A523 (Renault)	à 10"733

TOP 10. CLASSEMENT GP (dimanche)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	1 h 22'30"450
2 Sergio Pérez	11	Red Bull RB19 (Honda)	à 22"305
3 Charles Leclerc	16	Ferrari SF23 (Ferrari)	à 32"259
4 Lewis Hamilton	44	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 49"671
5 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 56"184
6 George Russell	63	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 1'03"101
7 Lando Norris	4	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 1'13"719
8 Esteban Ocon	31	Alpine A523 (Renault)	à 1'14"719
9 Lance Stroll	18	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 1'19"340
10 Yuki Tsunoda	22	AlphaTauri AT04 (Honda)	à 1'20"221

"Nous avons eu un gros marsouinage ce week-end. Il est de retour comme nous l'avions l'an dernier. Et les ingénieurs ne savent pas pourquoi."

Lewis Hamilton, inquiet du retour du phénomène de rebonds qui a handicapé Mercedes en 2022.

POLE POSITION (vendredi)

1'46"168

Max Verstappen
(Red Bull)

MEILLEUR TOUR EN COURSE (dimanche)

1'47"305

Lewis Hamilton
(Mercedes)

Verstappen insubmersible

Comme on pouvait le craindre au vu de la météo capricieuse, la course sprint du samedi a été gâchée par l'arrivée de la pluie juste avant le départ, qui a contraint à un départ lancé et réduit l'épreuve à une dizaine de tours. Oscar Piastri, inattendu voisin de Verstappen en première ligne, a connu son premier jour de gloire (il y en aura d'autres, lire p. 144) en bouclant 4 tours en tête, devant le roi Max, après un arrêt éclair au stand pour chausser (comme tout le monde) des pneus mixtes à la place des maxi-pluie. Mais il ne put rien pour contrer le premier assaut de la Red Bull revenue dans son sillage. Cette mini-course a également été marquée par la pénalité ridicule (5") infligée à Hamilton pour une touchette avec Pérez lors d'une magnifique passe d'armes. Si la FIA voulait enlever toute saveur à la compétition, elle ne s'y prendrait pas autrement. Enfin, Pierre Gasly a consolé son équipe Alpine, dans la tourmente, en obtenant une belle 3^e place. Mais il restait à courir la vraie course du dimanche. Et elle fut sans surprise ni actions, comme souvent à Spa, contrairement à la croyance populaire. Le circuit belge se distingue en effet par trois caractéristiques : il y pleut fréquemment, les départs y sont à haut risque, et les dépassements sont facilités par la longue ligne droite de Kemmel. Pour cette 56^e visite dans les Ardennes, la pluie a épargné le grand prix. Le départ a fait deux victimes : Sainz et Piastri sur accrochage. Ah oui, Verstappen a oublié ses adversaires, les déposant en ligne droite pour s'imposer après s'être élançé 6^e.

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



Motorsport-images/LAT/Panoramio

Sainz touché, Piastri coulé

L'épingle de la Source (d'ennuis), tout de suite après le départ, n'est pas l'endroit où il est possible de gagner le grand prix, mais où il est facile de le perdre. Oscar Piastri, trop optimiste, l'a appris à ses dépens, provoquant la perte de Carlos Sainz.



Red Bull Media

Frayeur fugitive pour Max

Quelques gouttes de pluie viennent humecter la piste par endroits vers le 20^e tour, et Max Verstappen rattrape une ruade de sa Red Bull dans le Raidillon. Ce sera sa seule « frayeur », dira le Hollandais, alors qu'il filait vers sa 8^e victoire d'affilée.



DPPI

Leclerc se rassure

Le Monégasque confirme que les Red Bull sont sur une autre planète mais se dit rassuré pour la suite du championnat. La Scuderia semble avoir retrouvé une dynamique positive, et Leclerc a récolté au passage 19 points sur le toboggan belge.

A futuristic concept car, the Alpine Alpenglow Concept, shown in a transparent blue and purple glow. The car's internal structure, including the chassis and engine components, is visible through the semi-transparent body. The word "ALPINE" is written vertically on the rear side. The car is set against a dark blue background with light rays.

Alpine Alpenglow Concept (2022)

ENQUÊTE L'hydrogène en course

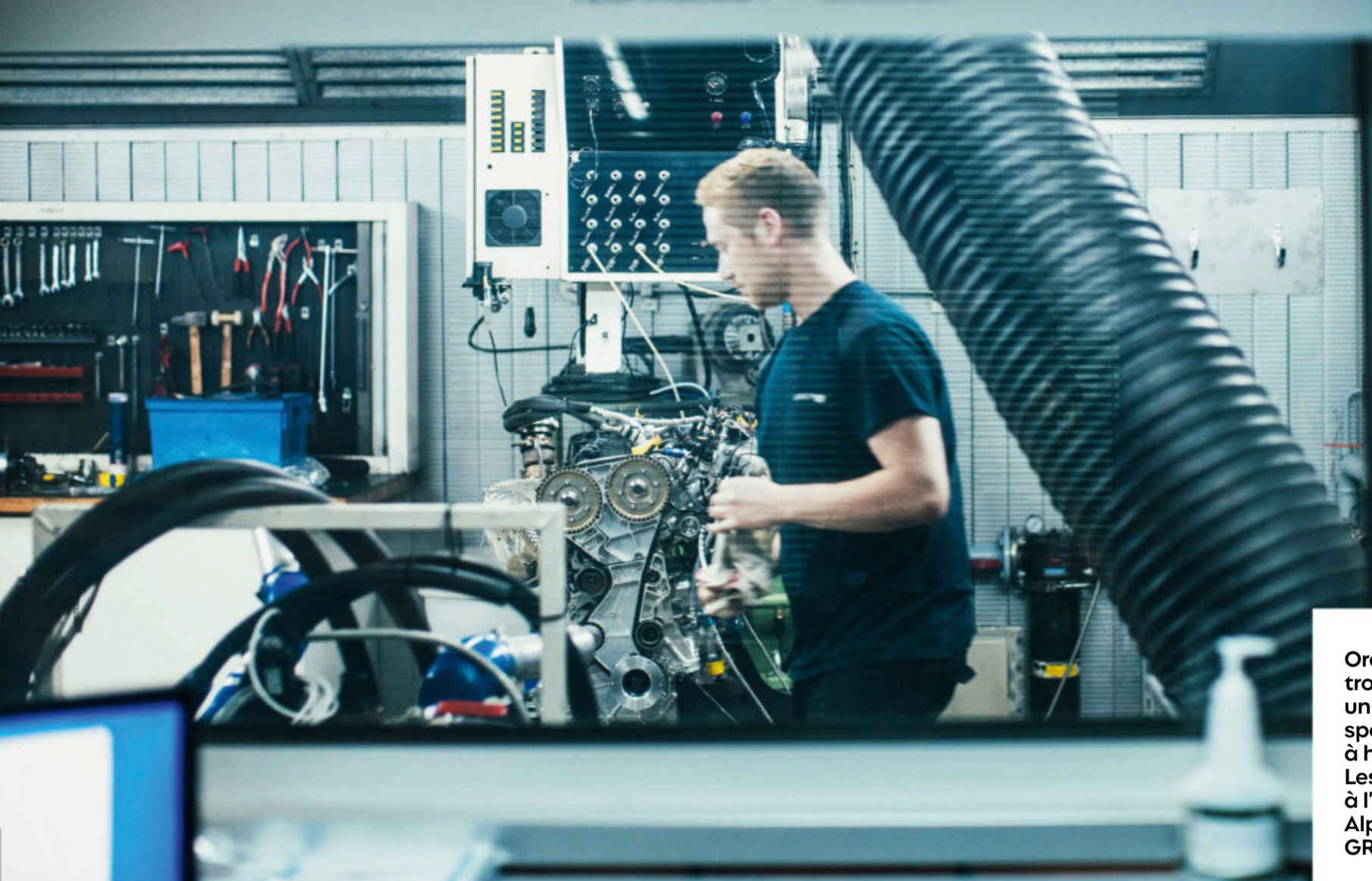
L'hydrogène au secours du moteur thermique ?

L'hydrogène n'est pas qu'une alternative (hasardeuse) aux moteurs thermiques grâce à la pile à combustible. Utilisé comme carburant, il apparaît désormais comme un moyen de prolonger leur existence. **Cette technologie pourrait même contribuer à sauver le sport automobile non électrique...**

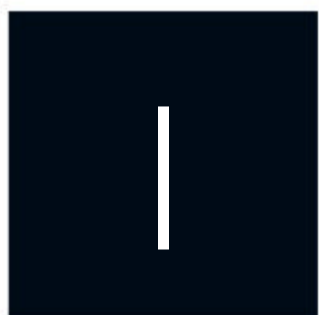
Par Alain Pernet



Toyota GR H2 Racing Concept (2023)



Oreca ne s'est pas trompé en développant un banc d'essai spécifique pour les moteurs à hydrogène (ci-contre). Les projets se multiplient, à l'image de l'Alpine Alpenglow ou de la Toyota GR H2 Racing Concept.



Il y a encore quelques mois, lorsque l'hydrogène était évoqué en matière de mobilité, c'était pour être associé à une pile à combustible, et donc à un véhicule électrique produisant lui-même son énergie à partir d'un réservoir d'hydrogène. Mais ce dernier peut aussi être utilisé comme carburant dans des moteurs à combustion interne un petit peu modifiés.

Cette solution n'est pas nouvelle. Un constructeur l'a d'ailleurs explorée de manière très avancée,

il y a une vingtaine d'années : BMW. Le constructeur munichois a en effet développé une Série 7 assez proche du stade de la commercialisation. L'idée était de faire admettre cette technologie comme une troisième option de véhicule à zéro émission (les moteurs à hydrogène rejetant surtout de l'eau) dans l'Etat de Californie. Hélas, l'autorité compétente, le California Air Resources Board n'a pas validé le moteur à combustion hydrogène, estimant qu'il y avait des émissions de CO₂ du côté des transmissions et de l'huile passant au niveau des segments. Cette décision a eu pour conséquence de stopper net les travaux de BMW et de tous ceux planchant sur cette option.

Seuls quelques irréductibles ont, dans un premier temps, continué à explorer cette piste. Parmi eux, le jeune ingénieur Thomas Korn, qui a alors quitté BMW pour rejoindre une start-up autrichienne baptisée « Alset Global ». Il a développé un kit permettant à un véhicule essence de rouler soit en 100 % hydrogène, soit en 100 % essence, soit avec un mélange de ces deux carburants. En partenariat avec Aston Martin (et sous la houlette de David King, alors responsable des projets spéciaux du constructeur anglais), une Rapide S propulsée par un V12 de 6 litres a d'ailleurs été engagée aux 24 Heures du Nürburgring à titre expérimental. Parmi les pilotes se succédant à son volant, le Dr. Ulrich Bez, alors président d'Aston Martin. Equipée de quatre réservoirs sécurisés embarquant seulement 3,5 kg d'hydrogène à 350 bar, elle n'était en

mesure de parcourir qu'une trentaine de kilomètres, soit un tour et demi de la Nordschleife. Elle roulait donc en mode 100 % hydrogène sur cette distance avant de basculer en mode essence. Le kit d'adaptation – encore à un stade peu avancé – a alourdi la voiture d'environ 80 kg, réduisant sa puissance d'à peu près 50 ch en mode 100 % hydrogène. Même si l'auto est parvenue à l'arrivée sans encombre, cette expérience n'a pas eu de suite. La frêle start-up a fermé ses portes, et le moteur à combustion hydrogène est retombé dans l'oubli.

« BMW est allé assez loin, mais c'était peut-être un peu trop tôt par rapport aux besoins de l'époque, estime Bernard Niclot, ancien directeur technique de la FIA et désormais responsable du programme hydrogène de l'Automobile Club de l'Ouest (ACO). La préoccupation de la mobilité durable n'était alors pas encore aussi ancrée dans les esprits. Aujourd'hui, les jeunes générations ne cessent de nous dire que l'on n'en fait pas assez et que l'on ne va pas assez vite. Le besoin est là. »

Sous la pression

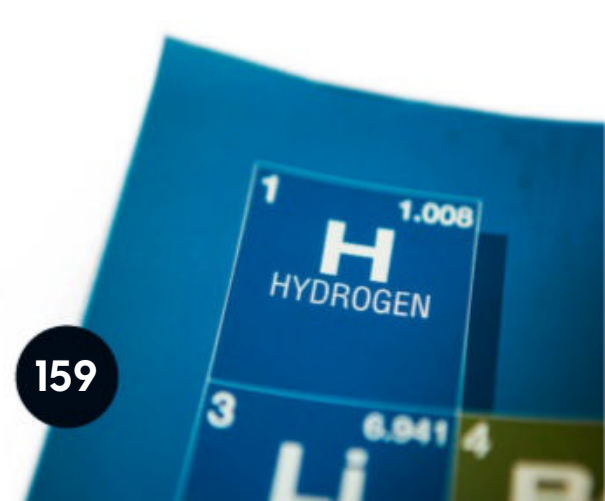
Aujourd'hui, le moteur à combustion interne apparaît comme un condamné à mort en sursis. Les constructeurs se sont donc remis à l'ouvrage.

L'un des plus fervents partisans de cette solution n'est autre qu'Akio Toyoda, le président de Toyota, premier constructeur mondial. Ce grand amateur de sport automobile (pilote à ses heures perdues) affirme : « Le sport automobile est vraiment un sport, et je crois que le sport enthousiasme le public car il stimule les cinq sens. C'est pourquoi je tiens à maintenir les vibrations et le bruit des moteurs thermiques dans les sports mécaniques. Tout en souhaitant parvenir à la neutralité carbone, nous voulons entretenir l'excitation. »

Pour appuyer son propos, Toyota a d'ailleurs présenté au Rallye de Belgique 2022 une GR Yaris H2 qui a ouvert cette manche du WRC aux mains de Juha Kankkunen. En juin dernier, Akio Toyoda était présent à la conférence de presse de l'ACO, la veille des 24 Heures du Mans, pour réaffirmer sa conviction que le moteur à combustion hydrogène

“JE CROIS QUE LE SPORT ENTHOUSIASME LE PUBLIC CAR IL STIMULE LES CINQ SENS. C'EST POURQUOI JE TIENS À MAINTENIR LES VIBRATIONS ET LE BRUIT DES MOTEURS THERMIQUES DANS LES SPORTS MÉCANIQUES.”

Akio Toyoda, président de Toyota





Aston Martin Rapide (2013)



Toyota GR Yaris H2 (2022)



Toyota GR Corolla H2 (2013)



Ligier JS2 RH2 (2023)

Ligier/DPPI

CETTE TECHNOLOGIE À TRÈS FAIBLES ÉMISSIONS (MOINS DE 1 G/KM CO₂) N'A D'INTÉRÊT QUE SI L'HYDROGÈNE EST PRODUIT DE MANIÈRE "PROPRE".

Au-delà des concept cars, des voitures à moteur hydrogène roulent déjà. Certaines ont même participé à des courses, comme l'Aston Martin aux 24 Heures du Nürburgring 2013 ou la Toyota Corolla aux 24 Heures de Fuji 2013.



Solution F (2023)

constituait une solution à fort potentiel pour l'avenir du sport automobile. L'ACO a du reste bien compris cette réalité : la catégorie Hydrogène que l'organisateur sarthois souhaite introduire aux 24 Heures du Mans à l'horizon 2025 a été totalement reconfigurée. Réservée dans un premier temps aux piles à combustible, elle sera finalement ouverte aussi aux moteurs à combustion thermique.

Il faut reconnaître que cette option présente l'avantage de s'appuyer sur des moteurs existants alors que la pile à combustible appliquée à la mobilité n'en est qu'au début de son développement. Lancé il y a une dizaine d'années, le projet GreenGT, devenu Mission H24, n'a toujours pas abouti à un engagement d'une pile à combustible aux 24 Heures du Mans... Cela n'enlève rien à la pertinence de cette solution pour un certain nombre d'applications. Mais, à court terme, le moteur à combustion hydrogène paraît une voie très intéressante.

Depuis quelques mois, plusieurs projets se proposent d'ailleurs d'explorer cette piste qui semblait abandonnée il y a dix ans. A l'instar de Toyota, Alpine considère le moteur à combustion hydrogène comme une solution d'avenir et n'hésite pas à l'affirmer avec style par le biais du spectaculaire concept car Alpenglow, présenté au Mondial de l'automobile 2022. Après avoir fait sensation sur l'épaisse moquette du Salon parisien, ce proto a pris la piste début juillet pour procéder à de premiers essais avec une motorisation dont les détails n'ont pas été révélés. On sait juste qu'il s'agit d'un moteur développé spécifiquement pour l'hydrogène et non de l'adaptation d'un moteur existant.

Les équipementiers sur le coup

Entre-temps, de nouveaux projets ont rugi sur les pistes d'essais. Au-delà des constructeurs automobiles, d'autres acteurs s'intéressent à cette technologie : les équipementiers. Et c'est une excellente nouvelle, comme le souligne Stéphane Zinola, responsable du développement du moteur thermique hydrogène chez Solution F : « *Aujourd'hui, il y a une vraie difficulté d'approvisionnement des composants, notamment au niveau des injecteurs.* » Bosch Engineering et Ligier Automotive ont ainsi présenté au Mans une Ligier JS2 RH2 en amont des 24 Heures. « *Certains projets sont au stade du PowerPoint, d'autres au stade du banc d'essai. Nous, nous voulions aller plus loin en intégrant cette technologie dans un véhicule spécifique afin de relever les défis qui se posent en matière de packaging, au niveau de la sécurité notamment* », explique Johannes-Jörg Rüger, président de Bosch Engineering, filiale chargée du sport automobile et du marché des voitures de sport.

L'entreprise allemande s'est basée sur un V6 biturbo de 3 litres d'origine Maserati qui a été adapté à l'hydrogène au niveau de l'allumage et de l'injection. Le concept du moteur garantit une combustion très pauvre, avec des émissions d'oxyde d'azote particulièrement faibles, et ce, même en charge partielle. Il délivre déjà à ce stade une puissance de 420 kW. « *Cette conversion ne nous a pas fait perdre en performances par rapport au moteur essence, constate Johannes-Jörg Rüger. Des gains sont même à venir lorsque nous attaquerons la phase d'optimisation.* » Pour recevoir ce moteur, Ligier a développé un véhicule spécifique reposant sur la JS2 R. Si cette dernière est équipée d'un châssis tubulaire, la JS2 RH2 bénéficie, elle, d'une coque carbone permettant d'intégrer avec un niveau de sécurité optimal trois réservoirs d'hydrogène (embarquant en tout 6,3 kg de ce carburant à 700 bar), les contrôleurs de pression et les lignes d'alimentation du moteur et du système d'injection. Cette auto a déjà commencé à rouler, et il est prévu qu'elle puisse être conduite par des clients potentiels dès le mois de septembre.

Présentée la veille de la Ligier, la Foenix H2 conçue par Solution F (groupe GCK) propose une approche un peu différente : « *Notre objectif est de pouvoir offrir ce genre de technologie à différents marchés, que ce soient la marine, les véhicules industriels ou même l'aéronautique, des secteurs qui n'ont pas tous les mêmes contraintes de poids et d'encombrement.* » Solution F s'est donc concentré sur le moteur et a installé le fruit de ce

développement dans un véhicule de compétition déjà existant de type GT3, créé en 2006 et revu en 2018. L'entreprise française s'est tournée vers un V8 6,2 litres à compresseur mécanique de General Motors, un moteur éprouvé pouvant développer plus de 1 000 ch.

A l'image de ses collègues, Stéphane Zinola a dû composer avec les nombreuses spécificités de l'hydrogène : « *Il a un comportement très différent par rapport à la combustion à essence. L'hydrogène brûle beaucoup plus vite et demande un contrôle de la combustion encore plus précis que ce que l'on peut avoir avec l'essence, notamment pour lutter contre tout ce qui est combustion anormale : cliquetis, préallumage, etc. Du fait de la petite taille de la molécule d'hydrogène, il y a aussi des particularités sur le plan de l'étanchéité.* »

Manipulation et stockage en question...

L'ingénieur de Solution F estime que cette solution présente déjà un rendement intéressant : « *Aujourd'hui, nous sommes potentiellement meilleurs qu'un moteur essence. On va se rapprocher davantage de ce que l'on a sur les diesels, tout simplement parce que l'on fonctionne comme eux en mélange pauvre. Cela permet d'optimiser les rendements. Actuellement, nous sommes à 35-38 %, mais le cap des 50 % est atteignable en hydrogène, il n'y a aucun doute là-dessus, d'ici quatre ou cinq ans. Dorénavant, je dirais que la problématique se situe davantage au niveau du stockage, qui reste nettement plus encombrant du fait de la faible densité volumique de l'hydrogène. Il y a du travail à faire de ce côté-là en vue de rendre cela compatible et attrayant pour la compétition automobile...* »

Aujourd'hui, la plupart des projets rendus publics utilisent l'hydrogène sous forme gazeuse, comprimé à 700 bar et stocké dans des réservoirs très sécurisés. Pour embarquer 6 kg d'hydrogène (de quoi parcourir un relais au Mans), il faut un ou des réservoirs pesant 100 kg. A terme, d'autres solutions de stockage seront bientôt testées, l'hydrogène sous forme liquide notamment. Toyota a d'ailleurs participé fin mai aux 24 Heures de Fuji avec une GR Corolla H2 ainsi alimentée, ce qui permet de doubler l'autonomie et de simplifier l'avitaillement. BMW a même développé un procédé cryocompressé, où l'hydrogène est à la fois sous pression et cryogénisé.

De même, dans l'hypothèse où l'hydrogène serait utilisé aux 24 Heures du Mans, il y aurait une problématique à résoudre. En effet, dans l'état actuel des choses, une auto qui ravitaillerait à l'entrée des stands mettrait moins de temps (de l'ordre de 30") à faire le plein d'hydrogène qu'un concurrent installé en fin de pit lane, dont la voiture sera plus chaude car ayant parcouru plusieurs centaines de mètres à basse vitesse. Un détail parmi bien d'autres à régler avant que les moteurs à combustion hydrogène ne prennent la piste...

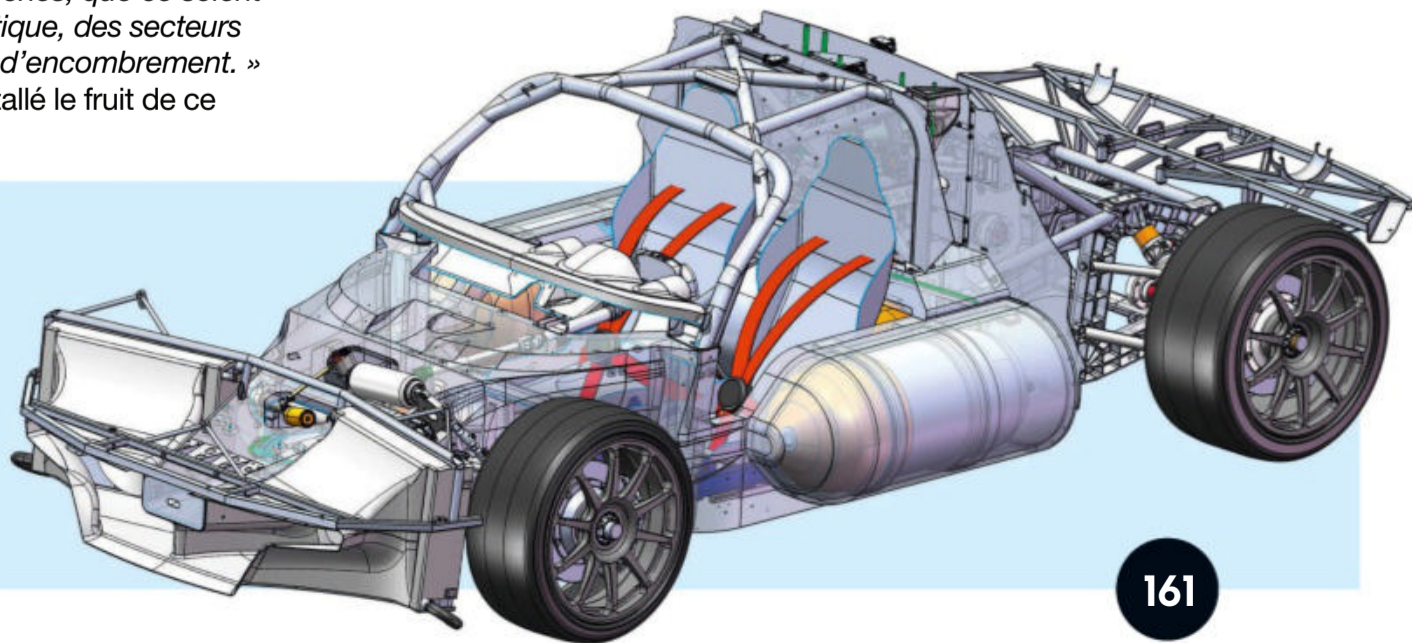
Mais, bien sûr, cette technologie à très faibles émissions (moins de 1 g/km CO₂) n'a d'intérêt que si l'hydrogène est produit de manière « propre ». Des milliards sont actuellement investis tant par l'Europe que par les pays pour développer une filière d'hydrogène vert. La perspective que cet hydrogène puisse être utilisé non seulement par des piles à combustible encore peu répandues, mais aussi par des moteurs à combustion convertis à l'hydrogène (ou réalisés spécifiquement pour ce carburant) ne peut que booster la mise en place de cette filière.

Dans un tel contexte, le sport automobile pourrait devenir un terrain d'expérimentation très précieux pour les constructeurs soucieux de développer une technologie qui, avec les carburants de synthèse, pourrait bien assurer la survie des moteurs à combustion, dont les vrombissements enchantent tant les oreilles des fans de sport automobile. ●



Une intégration délicate

L'intégration des réservoirs d'hydrogène sécurisés et des autres composants dans le châssis est une thématique restant à explorer. « *Il y a encore quelques années de développement avant d'arriver à des solutions optimisées prêtes à courir* », estime Richard Tur (Ligier Automotive).



ÉDITEUR
ÉRAS (ÉDITIONS REORLD AXEL SPRINGER)
40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex

Directeur de la publication **Gautier Normand**
Actionnaires **Président Reworld Media France**
(RCS Nanterre 477 494 371)
& **Axel Springer France** (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil **01.41.33.50.00**
www.sportauto.fr
E-mail **sportauto@reworldmedia.com**

RÉDACTION
Rédacteur en chef **Jean-Eric Raoul**
Directeur artistique **Thomas Hilly**
Rédacteur en chef adjoint **Laurent Chevalier**
Chef de rubrique Essais **Sylvain Vétaux**
Secrétaire général de rédaction **Denis Riffade**
Secrétariat de rédaction **Vediteam**
Rédacteur photos **Soraya Bollini**
Responsable des prises de vue **Philippe Tissier**
Photos **Greg & Laurent Villaron**
Convoyage **Sylvain Cambier** (responsable)
Assistante **Karine Roumestand** (01.41.33.55.94)

DIRECTION ÉDITION
Directeur exécutif **Stéphane Haïtaïan**
Éditeur **Tommaso Albinati**

PUBLICITÉ
Directrice exécutive régie **Elodie 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



Date du dépôt légal **Août 2023**
Prix de vente **6,90 €**
Date de parution **25 août 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.



Affaire de famille

Par **Laurent Chevalier**

Le chemin parcouru par la marque Pagani depuis sa création, il y a tout juste un quart de siècle, est impressionnant. Quant à la vision, la passion et la détermination de son créateur Horacio, elles forcent toujours autant le respect. Au risque de griller les étapes, je ne peux pas m'empêcher d'y voir le potentiel d'une marque aussi renommée que Lamborghini (9 233 ventes en 2022) ou Ferrari (13 321 ventes en 2022) dans un futur plus ou moins éloigné, qui sait ? J'avoue que voir cette entreprise devenir l'un des symboles mondiaux du luxe me ravirait. D'où ma question posée à Horacio Pagani : Quelles sont vos ambitions, en termes de production ? Il répond : « Notre croissance restera très contenue, d'année en année. Cela doit se faire par étapes. A l'heure actuelle, notre capacité est de l'ordre de 50 voitures par an, soit une voiture par semaine. Nous pensons pouvoir passer à 1,4 ou 1,5 voiture par semaine dans les prochaines années. On ne saute



Le remède, plus nocif que le mal ?

Par **Sylvain Vétaux**

Je fais la tournure que prennent les événements concernant l'automobile. A raison, on pourra me reprocher de pointer toujours du doigt les mêmes problèmes ou d'être trop égoïste. Mais j'ai du mal à me persuader que les voitures électriques sont une alternative viable pour notre planète. J'ai bien compris qu'au volant d'une Tesla ou d'une Lucid, le conducteur n'émet aucun gaz nocif. Mais j'ai tout autant compris qu'extraction des métaux et recyclage de ces derniers ne sont pas sans conséquences sur notre planète. Et voilà que Greenpeace, dont les membres ne doivent pas être parmi nos plus fidèles lecteurs, m'apprend qu'aller puiser dans le fond des océans les ressources premières pour les batteries serait un désastre environnemental. Pourquoi aller boire la tasse pour permettre à une Zoe ou une Elete de rouler ? Parce que les scientifiques se sont aperçus que les mers du globe abondent de métaux



"TOUS LES GENS QUI TRAVAILLENT ICI PARTAGENT LES MÊMES VALEURS ET VONT DANS LA MÊME DIRECTION. NOUS SOMMES TRÈS HEUREUX, EN TANT QUE FAMILLE, D'AVOIR RÉUSSI À FAIRE ÇA."

Horacio Pagani et son fils, Christopher

pas d'un chiffre à l'autre. D'ici 2030, nous pourrions probablement atteindre 100 voitures par an, à condition de pouvoir ouvrir de nouveaux marchés. Pour nous, il y a un équilibre à respecter entre l'exclusivité et la production. Tout dépend aussi du marché des hypercars, qui évolue avec le temps. Parfois, il nous faut faire des ajustements, donc nous sommes très prudents dans nos décisions. Nous ne construisons pas seulement des voitures. Nous avons un rôle et un impact social. Tous les gens qui travaillent ici partagent les mêmes valeurs et vont dans la même direction. Nous sommes très heureux, en tant que famille, d'avoir réussi à faire ça. »



L'AUTORITÉ INTERNATIONALE DES FONDS MARINS SERAIT PRÊTE À ACCORDER LES PERMIS POUR EXPLOITER CETTE MINE, NON PAS D'OR, MAIS DE COBALT ET DE NICKEL.

lourds, si précieux aux yeux de nos politiques qui ont décidé de nous faire tous rouler en tuture électrique. L'AIFM (Autorité internationale des fonds marins) serait prête à accorder des permis pour exploiter cette mine, non pas d'or, mais de cobalt, nickel et autre manganèse. Problème : associations et pêcheurs sont vent debout au motif que racler les fonds marins pour répondre à cette demande exponentielle en batteries n'est probablement pas la solution idéale. Que faire alors ? N'importe quoi. Le thermique, en dépit des progrès fulgurants qu'il a connus, est condamné. L'électrique, en dépit de toutes les questions sans réponse qu'il suscite, est célébré.



LAMBORGHINI AVENTADOR LP 700-4 - 08/12 - 9.990 KM



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



**PORSCHE 992 GT3 TOURING
BVM6**
Année : 04/22
Kilométrage : 2.050 km
238.000 €



AUDI RS3 SPORTBACK
Année : 02/22
Kilométrage : 10.950 km
80.000 €



MERCEDES-BENZ G63 AMG
Année : 03/23
Kilométrage : 2.852 km
215.000 €



FERRARI PORTOFINO
Année : 10/11
Kilométrage : 8.600 km
249.000 €



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

