

SEP M  
TOP  
ventes

**Sport** N° 742 Novembre 2023

# auto

R 1 3 5 7  
4 4  
2 4 6



FORMULE 1

**Verstappen**  
**Le titre**  
de la maturité



ESSAI

Lamborghini **REVUELTO**  
**UN V12 DÉMONIAQUE** ... mais pas que!

NOUVEAUTÉ

**PORSCHE 911 GT3 R RENNSPORT**  
INUTILE. DONC  
**ESSENTIELLE!**



GRAND FORMAT

**McLaren Artura**  
Voyageuse, la McLaren hybride ?



SUPERTEST

**BMW M3 CS**

**Sur piste, elle ne fait pas semblant!**



L 15764 - 742 - F: 6,90 € - RD



# Nous y avons mis toute notre énergie.

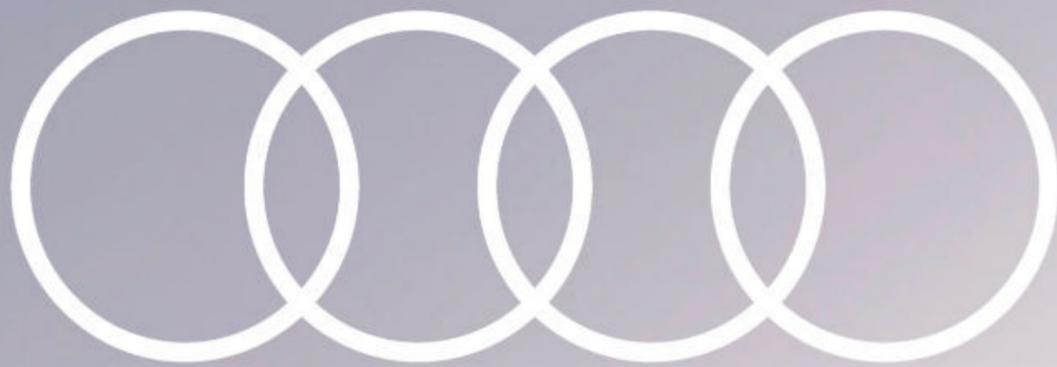
Audi RS e-tron GT 100% électrique

Le futur nous anime.



Gamme Audi RS e-tron GT : consommation mini/maxi en cycle mixte (kWh/100 km)\* : 20,6 - 21,7. « Tarif » au 03/11/2022. Valeurs susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de

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



carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. \*Selon configuration. Volkswagen Group France, SAS au capital de 198 502 510 €, 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts, RCS Soissons 832 277 370.

PENSEZ À COVOITURER. #SeDéplacerMoinsPolluer



Laurent Villaron



Charlie Magee



Laurent Villaron



Greg



Adrien Cortesi



Red Bull Media



Crédits photos couverture  
Kiosques : **Yann Lefebvre, Greg, DR**  
Abonnés : **DR**

Encart tout-en-un multtitres multiéditeurs ADD posé en 4<sup>e</sup> de couverture sur la diffusion abonnés France en aléatoire.

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

ACTUS

- 6 ÉDITO
- 10 LES SPORTIVES DU MOIS  
**Pininfarina Battista B95 & Edizione Nino Farina**
- 14 ACTUS  
**Aston Martin Valkyrie Hypercar, Porsche 911 GT3 R rennsport**
- 19 CLUB SPORT AUTO  
**Les dates à retenir**
- 20 DOSSIER HORLOGERIE  
**Montres et chronos du moment**
- 24 HISTOIRES D'AUTOS  
**Laurent Hurgon, champion de France GT4 et pilote d'essai Alpine Cars**

GAZ

- 28 GRAND FORMAT  
**McLaren Artura**
- 38 ESSAI  
**Lamborghini Revuelto**
- 46 À LA LOUPE  
**La coque en carbone de la Lamborghnini Revuelto**
- 48 ESSAI  
**Porsche 911 S/T**
- 54 SUPERTEST  
**BMW M3 CS**
- 62 MATCH  
**Jaguar F-Type P450 AWD vs Porsche 911 Carrera T**
- 72 ESSAI  
**Lotus Eletre R**
- 76 RETOUR AUX SOURCES  
**Bentley Continental GT : 20 ans, 3 générations à l'essai**

EN VRAI

- 84 C'EST LA MIENNE!  
**Lamborghini Huracán STO**
- 86 À VOTRE AVIS  
**Le courrier du mois, vos photos**
- 88 ACHETER UNE OCCASION  
**Ferrari FF**
- 92 GUIDE D'ACHAT  
**Les sportives neuves**
- 98 PETITES ANNONCES

SPORT

- 134 STUDIO  
**Citroën Xsara WRC (2003)**
- 140 REPORTAGE F1  
**Max Verstappen, champion du monde**
- 146 COULISSES F1  
**Les grands prix du Japon et du Qatar**
- 154 REPORTAGE F1  
**Un grand prix vu de la safety car**
- 158 REPORTAGE  
**Le "sport études" des pilotes : la FFSA Academy**
- 162 BLOG  
**Le blog des essayeurs**



ABONNEZ-VOUS Voir page 82





**A K I L L I S**

JOAILLERIE PARIS

COLLECTION CAPTURE ME - À DÉCOUVRIR SUR [AKILLIS.COM](http://AKILLIS.COM)

# Meurtres en série



**Jean-Eric Raoul**  
Rédacteur en chef

**WEB**

[www.sportauto.fr](http://www.sportauto.fr)

**ABONNEMENTS**

Tél. : 01.46.48.47.61

**E-MAIL**

[sportauto@reworldmedia.com](mailto:sportauto@reworldmedia.com)

**COMMENT NOUS  
CONTACTER ?**

Rédacteur en chef :

[jeraoul@reworldmedia.com](mailto:jeraoul@reworldmedia.com)

Rédacteur en chef adjoint :

[lchevalier@reworldmedia.com](mailto:lchevalier@reworldmedia.com)

Chef de rubrique essais :

[svetaux@reworldmedia.com](mailto:svetaux@reworldmedia.com)

**L**e serial killer loge à Bercy. Il est, paraît-il, amateur de voitures sportives. Nous aimerions des preuves.

Car un lourd faisceau d'indices concordants, comme on dit chez son collègue de la Justice, pointe précisément dans la direction opposée. Celle d'une détestation butée, irrationnelle, injustifiable de la voiture-plaisir. Vous me voyez venir : il s'agit d'évoquer ici le nouveau barème du malus écologique qui attend l'automobiliste français en l'an de grâce 2024.

Non seulement, il se durcit dans son calcul et s'abat désormais sur des modèles anodins. Mais aussi, son plafond monte de la bagatelle de 10 000 €. La plupart des modèles sportifs devront donc, dès l'année prochaine, s'acquitter d'une contribution de 60 000 €. Une paille. Surtout, la clause qui maintenait une apparence de décence et de justice, la limitation du malus à 50 % de la valeur hors taxes de la voiture, saute. Avec ce dernier coup de Jarnac, ce sont une série de sportives sympathiques et encore presque accessibles qui vont sauter, elles aussi : Ford Mustang, Toyota GR86 ou GR Yaris disparaissent déjà des tarifs 2024. Sans fleurs ni couronnes. D'autres, pareillement massacrées, suivront sans doute. Pour la malheureuse GR86, l'affaire tenait de la mauvaise farce.

Avec ses 200 g de CO<sub>2</sub>, elle aurait écopé de 60 000 € de malus, pour un prix catalogue de... 33 900 €. Elle ne prenait « que » 21 966 € de pénalité dans la version 2023. Autant dire que, pour les sportives relativement abordables, c'est mort. Par miracle, l'Alpine s'en sort avec seulement 2 918 € de malus.

Lorsque la fiscalité devient à ce point punitive et confiscatoire, elle incite à toutes les manœuvres de contournement. Ce que, dans d'autres domaines, on nomme optimisation fiscale. La pratique est moralement et civiquement détestable. Nos impôts participent de la solidarité nationale, paient pour l'éducation de nos enfants, les soins de nos parents, les infrastructures, la justice, la police, l'armée, tous ces biens collectifs essentiels. Mais vient un moment où la seule solution est, hélas, de chercher à contourner l'impôt. Certainement, des officines peu recommandables vont trouver des solutions exotiques. Ce ne sont pas elles, ni leurs utilisateurs, qu'il faudra blâmer le moment venu. Bercy fait d'évidence un calcul exécrable. Non seulement les voitures en question vont disparaître des radars, mais aussi la TVA qui y était associée, comme le chiffre d'affaires des professionnels qui les vendaient et les entretenaient. Perte sèche pour le budget. Et yeux humides, de notre côté. ●

**AVEC UN MALUS DE 60 000 € QUI FAIT DOUBLER, VOIRE TRIPLER LEUR PRIX, LES SPORTIVES ENCORE ABORDABLES SONT MASSACRÉES. ET NE SERONT PLUS VENDUES EN 2024.**





# EBEL

BEAUTY MARRIES FUNCTION



## 1911

Le retour du chronographe pour un gentleman distingué.

Mouvement automatique, boîtier hexagonal de 44 mm, bracelet iconique interchangeable à cinq maillons en acier inoxydable et second bracelet en cuir de veau noir.

Alliant robustesse sportive et sensualité élégante, il s'agit de l'un des modèles chronographes les plus raffinés pour une personnalité d'exception.



Five 5stars, cinq étoiles, cinq titres de Champion d'Europe du Ferrari Challenge.  
Montez sur la plus haute marche du podium et laissez les cinq étoiles vous  
rappeler la persévérance et la réussite de l'équipe Ange Barde sur les plus beaux  
circuits européens.



20

# FIVE 5 STARS



**ANGE BARDE**  
genève



Par Laurent Chevalier



Pininfarina Battista B95 & Edizione Nino Farina

# Court circuit ?

Avec des accélérations à vous faire passer pour une balle de tennis en plein service, les hypercars électriques tentent d'étayer leur argumentaire auprès d'un public attaché aux grosses cylindrées qui reste à convaincre. **Les Pininfarina Battista en rajoutent une couche en jouant la carte de l'ultra-exclusivité.**





A

près un rapide sondage auprès d'un échantillon de propriétaires et d'utilisateurs de supercars plus ou moins récentes (LaFerrari, Pagani Utopia, Aventador SVJ, Carrera GT, entre autres), la tendance

se dégage assez clairement. A mon message « Seriez-vous intéressé par l'achat d'une hypercar électrique ? », les réponses fusent mais n'ont rien d'enflammé. « Bof, bof », écrit Jean, qui demande que son prénom soit modifié et confirme ne pas avoir l'intention de changer son baril de V12 Lambo. « JAMAIS. Pour moi, c'est la fin des haricots ! », répond Pierre, qui ne s'appelle pas non plus comme cela, et qui n'est pas pressé de voir sa marque fétiche Ferrari passer au 100 % électrique. « Et puis quoi encore ?! », répond Paul, qui ne jure que par sa Carrera GT et son « moteur de course comme on n'en faisait déjà plus même à l'époque ». Bref, le passage à l'électricité, dans un secteur où le bruit, les vibrations et les sensations restent au cœur du débat, s'annonce pour le moins sinueux. D'où les efforts de Pininfarina, qui en redouble et rivalise avec ChatGPT dans un storytelling à grosses ficelles pour faire vibrer la corde sensible, en vain. Ainsi, la B95, en référence au « B » de Barchetta et aux 95 ans de Pininfarina SpA, « donne le frisson de performances électriques exceptionnelles ». Un peu comme

une Tesla Model S Plaid en somme. Sans parler de « l'habitacle qui offre un sentiment de sécurité et de confort ». Dans une barquette ? Mouais. Le clou du spectacle reste le prix : « A partir de 4,4 millions d'euros » pour la B95, soit deux fois plus que la Battista Coupé d'origine. Gloups. Mais je suis mauvaise langue parce que je viens de recevoir le message de Jérôme (prénom changé pour lui aussi), qui est le seul propriétaire de supercars que je connaisse à laisser la porte ouverte. « J'ai testé deux fois la Rimac Nevera et une fois la Battista et perso... j'adore. Oui, ça me fait clairement envie. Certes, on perd le bruit, mais ce qu'on gagne en performances est hallucinant. A choisir, je resterais en thermique, mais je ne vois pas l'électrique comme une punition. »

### Catapulte

En matière d'accélération, il faut reconnaître que la B95 en connaît un rayon. Moins de 2" annoncées pour passer de 0 à 100 km/h. Et la version coupé Edizione Nino Farina, qui reprend les mêmes caractéristiques, détaille l'étendue de son potentiel jusqu'au centième de seconde : 1"86 de 0 à 100 km/h et 4"75 de 0 à 200 km/h. Oui, vous avez bien lu : moins de 5" pour atteindre 200 km/h ! Ne cherchez pas, rien ne peut rivaliser. Même la Bugatti Chiron Supersport est en retrait d'une seconde (5"8). Mais outre la performance insensée que cela représente, la question consiste à connaître la finalité du jeu de la catapulte : en clair,

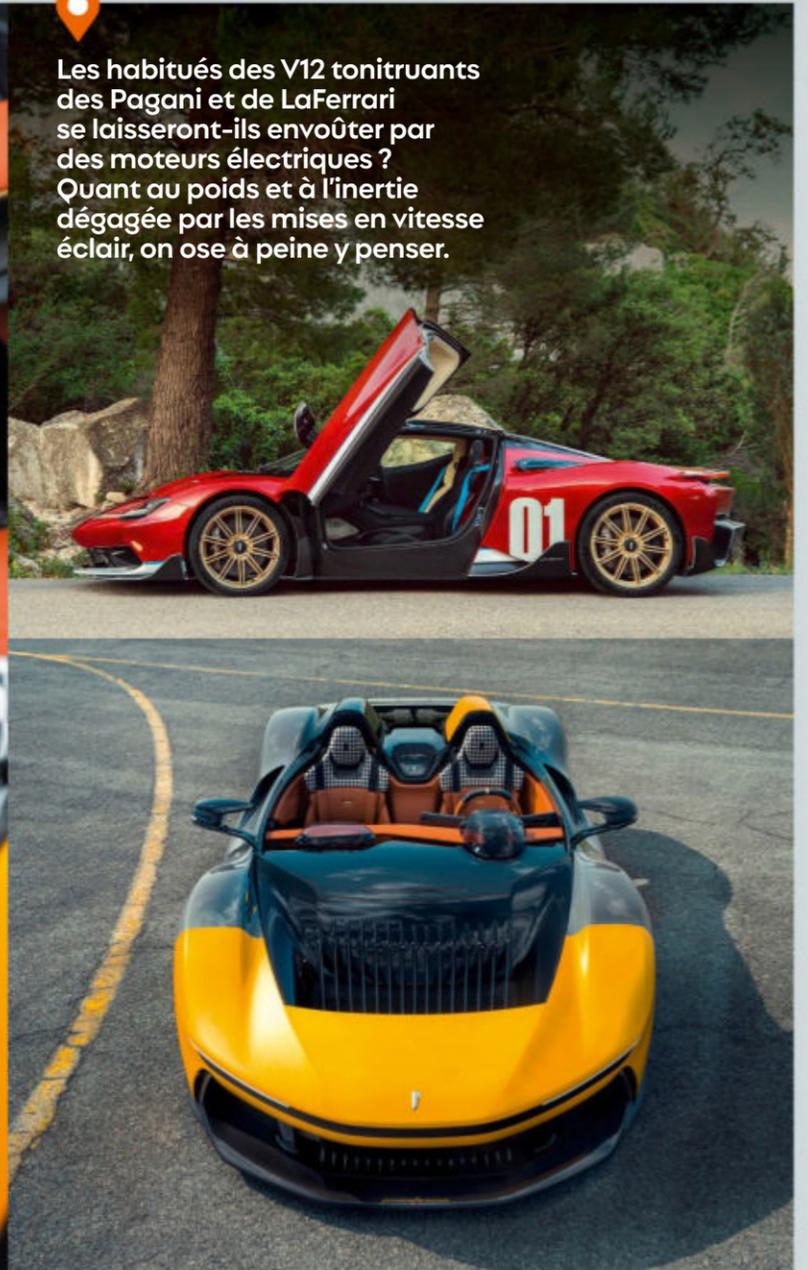


Ces deux versions de la Battista, Edizione Nino Farina à gauche et B95 à droite, brossent dans le sens du poil un public habitué à l'exclusivité : 5 exemplaires pour le coupé et 10 pour la barquette.

à savoir si les Battista B95 et Edizione Nino Farina donnent la chair de poule et l'envie de recommencer dès que vous avez relâché l'accélérateur, comme avec un V12 ou un V10. Car, reconnaissons-le, ce qui est addictif au volant d'une supercar classique, ce sont les aspérités, les vibrations, le bruit et toutes les émotions qui vont avec. En somme, toute cette progression auditive et vibratoire et cette précipitation impétueuse qui fait hérissier les poils des bras. Comme dans des montagnes russes, avec la gradation des montées et des descentes sans lesquelles le voyage perdrait son sel. Franchement, qui ferait la queue devant un grand huit tout plat ? Pour ce qui est de l'exclusivité, en revanche, les versions B95 et Nino Farina se posent là : 10 exemplaires pour la barquette et 5 pour le coupé. L'une et l'autre partagent la base mécanique des Rimac Nevera (plateforme, batteries, onduleurs, etc.). En revanche, les suspensions et leurs réglages spécifiques permettraient d'apporter un comportement dynamique très différent de celui des Rimac, selon leurs concepteurs. Sur le plan ●●●

**LA QUESTION DEMEURE ENTIÈRE : LA CONDUITE EST-ELLE SUFFISAMMENT ADDICTIVE POUR RIVALISER AVEC LE TORRENT DE SENSATIONS DES SUPERCARS À MOTEUR THERMIQUE ?**





Les habitués des V12 tonitrueux des Pagani et de LaFerrari se laisseront-ils envoûter par des moteurs électriques ? Quant au poids et à l'inertie dégagee par les mises en vitesse éclair, on ose à peine y penser.

structurel, les Battista héritent d'un châssis monocoque en carbone sur lequel chacune des roues dispose de son propre moteur électrique. La répartition de la montagne de couple (238 mkg !) est gérée par un cerveau central qui calcule les besoins de chaque roue tous les centièmes de seconde. Depuis la conduite sur route glissante jusqu'au tour de piste chronométré, en passant par le bon vieux survirage à la demande. Quant aux moteurs, ils sont au nombre de quatre : deux à l'avant (340 ch chacun) et deux à l'arrière (612 ch chacun). La question subsidiaire consiste à savoir combien de fois les Battista peuvent répéter leurs accélérations dantesques. En clair, cela concerne la constance de leurs performances malgré l'échauffement des batteries. A propos d'elles, le pack est intégré

à la structure de l'auto et augmente ainsi sa rigidité torsionnelle. Il est situé très bas de façon à favoriser le centre de gravité. Quant à l'inertie dégagee, il n'y a pas de mystère : elle doit être colossale étant donné le poids, qui explose la barre des 2 tonnes, comme les Rimac. ●

### ★ NOTRE AVIS

Pininfarina joue la carte de l'exclusivité avec ces deux versions produites au compte-gouttes. Mais cela ne répond pas à la question essentielle, qui consiste à savoir si les hypercars électriques sont capables d'attirer un public piquosé au 12 cylindres. Nous en apporterons la réponse lorsque nous aurons pu en prendre le volant.

### ★ EN BREF

Moteurs : **2 électriques avant (340 ch chacun) + 2 électriques arrière (612 ch chacun)**  
 Puissance maxi : **1 904 ch**  
 Couple maxi : **238 mkg**  
 Transmission : **intégrale**  
 Poids annoncé : **non communiqué**  
 Autonomie annoncée : **476 km**  
 0 à 100 km/h : **1"86** 0 à 200 km/h : **4"49**  
 Vitesse maxi : **300 km/h (B95), 350 km/h (Nino Farina)**  
 Nombre d'exemplaires : **10 (B95), 5 (Edizione Nino Farina)**  
 Tarif de base : **4 400 000 € H.T. (B95), 3 100 000 € H.T. (Edizione Nino Farina)**



⊖  
**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](http://WWW.RALFTECH.COM)

Fabriqué en France



# Retour aux sources

A dix-neuf reprises, Aston Martin a gagné dans sa catégorie au Mans. **En 2025, le constructeur anglais s'alignera en Hypercar.**



**La Valkyrie, le bolide hyper-technologique et hyper-aérodynamique, fera bien ses débuts au Mans en 2025.** Aston Martin sera

donc de retour dans la cour des grands et affrontera Ferrari, BMW, Porsche, Lamborghini et consorts. La firme anglaise a déjà tissé quelques liens avec l'épreuve mancelle, course qu'elle remporta en 1959 avec la DBR1 (conduite par Salvadori et Shelby) et à 19 reprises, toutes catégories confondues. Au total, ce sont 240 pilotes, au volant de 27 configurations d'Aston différentes, qui ont pris le départ de la course sarthoise.

Mais la Valkyrie aura fort à faire pour empocher le titre. Mécaniquement déjà,

avec son V12 6,5 l atmosphérique Cosworth de plus de 1 000 ch, il va falloir revoir les prétentions à la baisse, la catégorie Hypercar plafonnant la cavalerie à 680 ch. L'autre écueil technique qui promet quelques nuits blanches à Gaydon est ce double retour annoncé car, outre le WEC, la Valkyrie de course sera aussi homologuée pour courir en IMSA, le championnat américain d'Endurance. Or, les deux règlements variant drastiquement, arriver à ce qu'un seul bolide satisfasse à toutes les exigences s'annonce compliqué. Le moteur sera-t-il conservé? C'est en tout cas ce qu'annonce Lawrence Stroll. Des mauvaises langues justifient cette arrivée en Endurance par les résultats en F1 du fiston, Lance, auquel il faudra bien

trouver un volant dans l'avenir. Le jeune Canadien sera-t-il dans les starting-blocks au Mans en 2025? Une chose est sûre : la Valkyrie de course a déjà commencé son développement, en partenariat avec The Heart of Racing. Cette structure, fondée par l'homme d'affaires américain Gabe Newell, en 2014, a permis à Aston Martin d'être couronné dans la catégorie IMSA GTD en 2022 (avec le Canadien Roman De Angelis).

La Valkyrie arrivera-t-elle à remporter les 12 Heures de Sebring, les 24 Heures de Daytona et celles du Mans? Réponse en 2025, année où Aston Martin sera le seul constructeur à s'aligner à la fois en F1 et en Endurance, et à faire courir, en Hypercar, une auto dérivée d'un modèle de route. ●





# LAPLAND ICE DRIVING

LIKE NOWHERE ELSE

Imaginez glisser à plus de 200 km/h en toute sécurité sur un circuit F1...

...reproduit à l'échelle 1 sur un lac gelé,  
...au volant d'une des dernières supercars,  
...sous les aurores boréales de la Laponie suédoise.



WWW.LAPLAND-ICE-DRIVING.COM   



Contactez-nous  
et réservez dès maintenant !  
+33 1 60 76 25 25



Par Laurent Chevalier

# No limit

Porsche se lâche avec cette 911 GT3 R rennsport, version limitée totalement débridée et non homologuée, ni pour la route ni pour le circuit. **Son seul but ? L'adrénaline.**

**P**as assez radicale, la toute dernière 911 GT3 RS ? Pas assez puissante la 911 GT3 R Type 992 ? Voici la solution, et tant pis si elle n'est homologuée ni pour la route ni pour la compétition. Son unique objectif ? Le plaisir ! C'est le leitmotiv de cette 911 GT3 R rennsport, série limitée à 77 exemplaires, qui se déleste de toute contrainte réglementaire et des restrictions imposées par la balance des performances, pour le plus grand plaisir. Ainsi, le flat 6 atmosphérique de 4,2 litres emprunté à la GT3 R (565 ch) grimpe à 620 ch à 9 000 tr/mn, avec un rupteur à 9 400 tr/mn (!). La cavalerie est délivrée aux roues arrière par

l'intermédiaire de la boîte séquentielle à 6 rapports empruntée à la GT3 R, à quelques détails près. Avec des démultiplications correspondant aux réglages Daytona de la version de course, c'est-à-dire 20 km/h plus rapide en vitesse maxi, à 9 000 tr/mn en sixième. Le bruit ? On ose à peine l'imaginer, surtout dans la configuration à l'échappement « sans restrictions » de cette GT3 R rennsport, qui se passe de catalyseur et de silencieux (quand on vous dit qu'il n'y a pas de limites...). Deux autres versions catalysées, avec silencieux, sont également disponibles pour les circuits qui imposent une limite de décibels. Le châssis est identique à celui

de la GT3 R, avec les doubles triangles avant et le système multibras arrière, qui s'accompagne d'amortisseurs KW ajustables à 5 positions. Leur gros avantage consiste à pouvoir opérer un tarage aussi fin que rapide à modifier. Enfin, Porsche annonce 1 240 kg seulement, tous pleins faits, contre 1 435 kg dans les mêmes conditions pour la 911 GT3 classique et 1 450 kg pour la GT3 RS. Les plus observateurs auront noté que les seules pièces de carrosserie empruntées à la 911 GT3 R se limitent au capot et au toit, le reste de cette carrosserie en carbone étant supposé être la réinterprétation moderne de la 935. Le tarif, quant à lui, est fixé à 950 000 € H.T. ●



## EN BREF

Moteur : flat 6 atmosphérique  
 Cylindrée : 4,2 litres  
 Puissance maxi : 620 ch à 9 000 tr/mn  
 Couple maxi : N.C.  
 Transmission : roues AR, 6 rapports séquentiels  
 Poids annoncé : 1 240 kg  
 Rapport poids/puissance : 2 kg/ch  
 Prix de base : 950 000 € H.T.  
 Production limitée à 77 exemplaires.

# B.R.M.

.. Chronographes ..

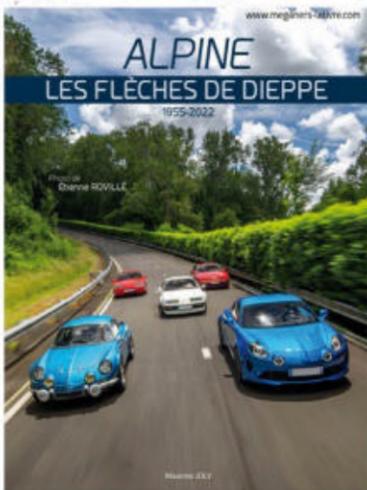
20 YEARS



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



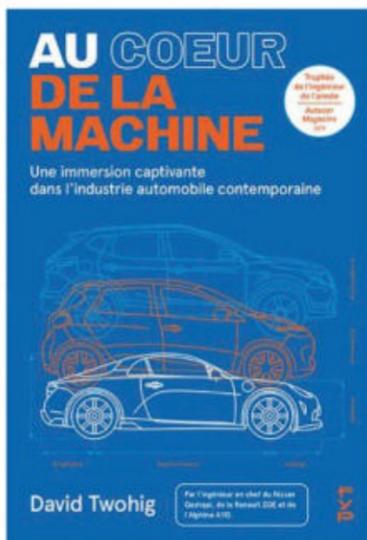
[brm-chronographes.com](http://brm-chronographes.com)



### Ultra-complet

- *Alpine : les flèches de Dieppe (1955-2022)* ■ Par Maxime Joly ■ Autoédité
- 304 pages ■ 39 €

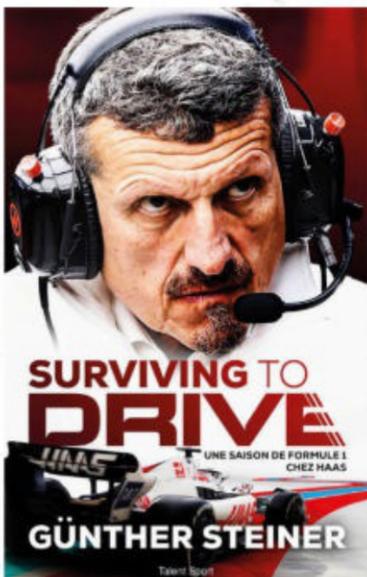
Notre confrère signe, en autoédition, un ouvrage très exhaustif sur la firme de Jean Rédélé. Tous les modèles y sont détaillés, avec des productions de photos spécifiques. De l'A106 à la première A110, en passant par les A310, A610, R5, les turbos, les atmos et bien évidemment la dernière mouture : aucune ne manque à l'appel. On apprécie le format compact du livre qui, en dépit de sa taille modeste, recèle beaucoup de photos et se révèle être une mine d'informations, détaillant pour chaque modèle ce qui en fait la spécificité. L'auteur mentionne les tarifs de l'époque, les subtilités techniques ou d'équipement, et fait souvent intervenir les créateurs des autos. Seule l'absence de fiches techniques détaillées vient ternir le tableau.



### Comment ça marche ?

- *Au cœur de la machine*
- Par David Twohig ■ FYP Editions
- 304 pages ■ 25 €

Il n'est pas le plus connu de l'univers automobile, mais David Twohig, Irlandais de son état, s'est pourtant vu décerner le titre d'ingénieur de l'année en 2018. On lui doit le Qashqai, la Zoe et... l'A110. Au fil des pages, le quinquagénaire revient sur son parcours, du gamin de Cork que rien ne destinait à donner vie à des autos, au responsable de programme qui doit ménager les susceptibilités tout en argumentant sur ses exigences. Bilan : cet ouvrage est un voyage méconnu au sein du processus complexe de création automobile. Entre les premiers coups de crayon, les contraintes techniques, les relations avec les fournisseurs, les pressions économiques, professionnelles ou humaines, le livre est généreux en anecdotes et détaille l'envers du décor. Un véritable parcours du combattant.



### Franc-tireur

- *Surviving to Drive : une saison en F1 chez Haas* ■ Par Günther Steiner
- Editions Talent Sport ■ 288 pages
- 21,90 €

Beaucoup l'ont découvert grâce à la série Netflix, *Drive to Survive*, mais Günther Steiner n'est pas un nouveau venu et, avant d'arriver chez Haas, il a eu une carrière bien remplie. Mécanicien chez Mazda en Rallye, partenaire de Colin McRae chez Ford, dirigeant chez Jaguar Racing, responsable technique chez Red Bull en 2005 et 2006, le grand Italien gère aujourd'hui Haas. Il nous livre ici sa vision de l'univers impitoyable qu'est la Formule 1. On retrouve son franc-parler, avec des mots parfois durs pour les pilotes ou à l'encontre de responsables d'écuries. Ce compte rendu de l'année 2022 est chronologique. Certaines portions n'ont guère d'intérêt, mais c'est la première fois qu'un patron de F1 s'exprime sur l'envers du décor.

# Culture et vous

YouTube, la presse automobile, les émissions de télé, c'est bien. **Mais pour peaufiner sa culture, rien ne vaut un bon bouquin.**

Par Sylvain Vétaux



### Hors catégorie

- *24 h Le Mans, 100 ans (1923-2023)*
- Par Jean-Marc Teissedre et Thibaut Villemant
- Editions Cercle d'Art ■ 416 pages ■ 195 €

Ce livre, c'est le Galibier ou le Ventoux de l'édition. Un objet inclassable, terriblement lourd, mais magnifiquement réalisé et à la finition ultra-soignée. Une pièce que l'on hésite presque à ouvrir, tant sa porte dorée suscite déjà l'intérêt. Ce serait pourtant une énorme erreur de ne pas se laisser porter par les centaines de photos, peu connues (parfois) ou inédites (souvent) qui nous plongent dans l'ambiance de la plus grande course d'Endurance du monde. Celle-ci a soufflé sa centième bougie, et le cadeau d'anniversaire est à la hauteur. D'accord, le tarif est prohibitif, mais pour un recueil d'images aussi géniales et sensationnelles, c'est presque une affaire. Bravo aux auteurs et à l'éditeur : jamais nous n'avions eu entre les mains un ouvrage aussi soigné et immersif !



### Autres temps, autres mœurs

- *Mes vies, à toute vitesse !* ■ Par François Mazet, avec Jean-Michel Desnoues ■ Editions Classic Courses
- 208 pages ■ 24 €

Il n'est pas le plus connu des pilotes français, et son palmarès ne reflète en rien son habile coup de volant. En lisant François Mazet, qui fut lauréat du Volant Shell, champion de France de F3, qualifié pour le premier grand prix de Formule 1 disputé sur son circuit du Paul Ricard, les lecteurs comprendront ce qu'était le sport automobile dans les années 70/80. Une affaire de camaraderie plus que de plan de carrière. Plein d'entregent et de faconde, François Mazet a côtoyé les plus grands pilotes de son époque. Il fut aussi l'ami de Gilles Villeneuve et de Clay Regazzoni, initia le fils d'Onassis, Alexandre, au pilotage d'une monoplace, fut le guide de David Thieme, l'homme qui instaura le sponsoring moderne en F1... Ainsi Mazet, désormais propriétaire d'une citronneraie à Menton, a-t-il vécu mille vies. A toute vitesse.

Lionel Froissart



LE CLUB SPORT AUTO PRÉSENTE

DU 6 AU 14 AVRIL 2024



# Bons baisers d'Italie

Événement phare de 2024, "Bons Baisers d'Italie" est un rallye unique, hors du commun... sur les traces de James. **Au départ de Venise, neuf jours seront consacrés aux plus beaux endroits visités par le célèbre agent secret.**

**V**ous rêvez de revivre les plus belles aventures et les plus célèbres poursuites automobiles de l'agent 007, en passant par Cortina d'Ampezzo, les lacs de Garde et de Côme, Carrare, Sienne, Rome ou la côte amalfitaine ? Rejoignez le Club Sport Auto et inscrivez-vous vite pour ce « Bons baisers d'Italie », programmé du 6 au 14 avril 2024. L'arrivée se fera dans la magnifique ville troglodyte de Matera, dans le Basilicate. Ce lieu sert de point de départ à l'intrigue du dernier opus de la franchise : *Mourir peut attendre*. Dans un esprit festif et décalé, chaque équipage devra respecter un dress code 100 % James Bond tout au long du périple. Nous comptons sur votre connaissance des personnages et sur votre originalité. L'unique contrainte étant une soirée de gala dans l'un des plus beaux palaces de Matera

où le smoking, blanc ou noir, sera de mise pour ces messieurs, et robes longues de soirée pour ces dames. Bien entendu, seules les voitures des Bond ou des méchants sont acceptées. Elles doivent apparaître dans l'un des films de la saga, y compris *Jamais plus jamais*. La gamme Aston Martin quasi complète, BMW avec les Z8, Z3 ou 750iL, la sublime Esprit de Lotus, mais aussi la Ferrari F355 GTS rouge, les Alfa 156 noires, la Mercedes 600 Pullman, la R5 Turbo 2, Jaguar XKR, etc. Si toutefois vous n'aviez pas le bon « jouet » dans votre garage, Carsup, partenaire du rallye, saura vous sourcer le bolide de vos rêves. A vous de choisir votre personnage et... action ! Infos et détails sur [www.thejames.run](http://www.thejames.run) ou en écrivant à [james@sportauto.club](mailto:james@sportauto.club).

Par Jérôme Kuehn



ET AUSSI...

## DERNIERS MOMENTS FORTS



### The Italian Job

**E**n point d'orgue de cette dernière édition de « The Italian Job », Pagani nous a présenté, en exclusivité et rien que pour nos yeux, la magnifique Codalunga. Un monstre de beauté ! Pour rappel, « The Italian Job » est un rallye destiné à la passion automobile made in Italy. L'objectif est de visiter tout ce qu'il y a de plus exclusif de Maranello à Turin en matière de Ferrari, Lamborghini, Maserati, Lancia, Abarth, Alfa Romeo et... Pagani. Prochaine édition du 5 au 9 mars 2024. Infos via [italianjob@sportauto.club](mailto:italianjob@sportauto.club) ou [www.sportauto.club](http://www.sportauto.club).



### Nach Stuttgart

**C'**est parti pour la 5<sup>e</sup> édition de ce rallye où l'on mélange routes vosgiennes, flammekueche, (très) grosses pointes de vitesse sur Autobahn, accueils VIP dans les musées Porsche et Mercedes, le Motorworld et le V8 Hotel, le musée Schlumpf et ses réserves (toujours très émouvant). Histoire de résumer ce dernier run en images, la montée du col de la Schlucht à bord d'une magnifique GT3 Touring. A vivre et à revivre ! La prochaine édition se déroulera du 13 au 16 mars 2024. Infos via [stuttgart@sportauto.club](mailto:stuttgart@sportauto.club) ou [www.sportauto.club](http://www.sportauto.club).

Infos et inscriptions via [clement@sportauto.club](mailto:clement@sportauto.club) ou en consultant [www.sportauto.club](http://www.sportauto.club).

# Une rentrée colorée

Par Chloé Redler et Frank Declerck

La rentrée horlogère a démarré sur les chapeaux de roues avec de nombreuses nouveautés aux couleurs pop. Que l'on voie la vie en vert, en jaune, en bleu, en rouge ou en orange, les nuances donnent le ton. Ainsi, les marques n'hésitent pas à jouer la carte de l'arc-en-ciel en déclinant leurs pièces dans de nombreux coloris pour donner du pep au temps qui passe.



## Blancpain x Swatch

Collaboration surprise de cette rentrée, la collection Blancpain x Swatch se décline en cinq références portant le nom d'un des cinq océans de la planète. Parmi elles, la version « Arctic Ocean » reprend les codes esthétiques et techniques de la Fifty Fathoms de Blancpain, montre de plongée emblématique de la manufacture, créée en 1953. De 42,3 mm, le boîtier en biocéramique beige (2/3 de céramique et 1/3 de matériaux biosourcés issus de l'huile de ricin) est muni d'une lunette tournante unidirectionnelle avec un insert orange. Cette nuance fait écho au nudibranche Dendronotus Frondosus, un gastéropode qui peuple les fonds marins, visible au verso sur un calibre automatique SISTEM51. Le bracelet NATO, quant à lui, est fabriqué en filets de pêche recyclés.

- Bioceramic Scuba Fifty Fathoms « Arctic Ocean » ■ 390 € ■ 42,3 mm
- Mouvement à remontage automatique SISTEM51 ■ Réserve de marche de 90 h
- Aiguilles et index luminescents
- Verre biosourcé ■ Etanchéité 91 m
- [www.swatch.com](http://www.swatch.com)



## Meistersinger

Limité à seulement 100 exemplaires, le Perigraph en acier de Meistersinger se distingue par son cadran bleu soleillé pourvu d'un disque de date ouvert à 360°, ponctué d'un repère triangulaire à midi pointant le jour. Signature de la Maison, l'heure est indiquée par une seule et même aiguille sur un segment unique. Le bracelet en cuir d'un jaune vif apporte du contraste à l'ensemble.

- Perigraph ■ 2 290 € ■ 43 mm
- Edition limitée à 100 exemplaires
- Mouvement à remontage automatique Sellita SW 200 ■ Réserve de marche de 38 h
- Fond transparent vissé ■ Etanchéité 50 m
- [www.meistersinger.com](http://www.meistersinger.com)



## Ebel

Indéniablement sport chic, l'édition Ebel 1911 en acier de 42 mm se met au vert avec son cadran de couleur olive mat. Visibles à travers une glace saphir, des aiguilles fines, des index luminescents et un guichet de date à 6 h forment un ensemble harmonieux. Ultime détail et non des moindres : la montre est livrée avec un bracelet supplémentaire en tissu fabriqué à partir de plastique recyclé.

- Ebel 1911 ■ 2 050 € ■ 42 mm ■ Mouvement à quartz
- Verre saphir ■ Aiguilles et index luminescents
- Bracelet supplémentaire en tissu recyclé noir et gris ■ Etanchéité 100 m
- [www.ebel.com](http://www.ebel.com)



## Citizen

Lancée en 2022, la collection Tsuyosa s'enrichit de nouvelles déclinaisons colorées. Illustration par l'exemple avec cette version en acier revêtu de PVD or rose. Chaleureuse et chatoyante, elle capte le regard avec son cadran d'un rouge intense légèrement fumé où une date, placée à 3 h, est équipée d'une loupe grossissante.

- Tsuyosa ■ 349 € ■ 40 mm ■ Mouvement automatique
- Fond transparent ■ Verre saphir
- Réserve de marche de 40 h ■ Bracelet intégré avec double déployante
- Etanchéité 50 mm
- [www.citizenwatch.eu](http://www.citizenwatch.eu)



## Ange Barde

Comme son nom l'indique, la nouvelle First Superleggera Miami est super-légère avec son boîtier usiné en carbone. Très performant avec son calibre automatique précis, l'instrument au bracelet interchangeable en caoutchouc bleu vif révèle de nombreux clins d'œil à l'univers des courses automobiles : le cadran présente un disque de frein ; les poussoirs sont en forme de pédalier ; la couronne, quant à elle, évoque un bouchon de réservoir.

- First Superleggera Miami ■ Prix sur demande
- 43 mm ■ Calibre automatique ■ Bracelet en caoutchouc interchangeable
- Etanchéité 100 m
- [www.angebarde.com](http://www.angebarde.com)

# Dentelle mécanique

Quand il s'agit de dévoiler les moindres rouages de leur mécanique, les montres font dans la dentelle. Au-delà d'un rendu esthétique indéniable, l'effet géométrique hypnotique est le résultat d'un travail de proportions plus que maîtrisé de la part des manufactures horlogères. Le superflu n'existe plus sur un cadran entièrement ajouré qui met en valeur le travail des maîtres horlogers.



1

## Richard Mille

Connue et reconnue pour ses designs avant-gardistes et ses innovations techniques, la manufacture Richard Mille ne déroge pas à la règle avec la nouvelle RM 30-01 Automatique à rotor débrayable en titane. Comme son nom l'indique, l'instrument de forme tonneau, classique pour la Maison, est équipé d'un indicateur d'engagement d'embrayage, situé à 11 h. Il renseigne son propriétaire si la masse oscillante est en mode remontage « ON » ou débrayé « OFF ». Prouesse horlogère, cet élément technique est capable de se débrayer automatiquement dès les 55 heures de réserve de marche atteintes, évitant ainsi au mouvement de subir des tensions fortes, donc dommageables.

- RM 30-01 Automatique à rotor débrayable
- Prix sur demande ■ 42 x 49,94 x 17,59 mm
- Calibre automatique
- Platine et ponts en titane ■ Fond saphir
- Double barillet ■ Réserve de marche de 55 h
- Etanchéité 50 m
- [www.richardmille.com](http://www.richardmille.com)

21

Sport Auto  
Novembre 2023



2

## Zenith

Animée par un calibre El Primero affichant les 1/10<sup>e</sup> de seconde, visible dans un compteur à 6 h, cette Defy Skyline en acier atteint le 7<sup>e</sup> ciel avec son cadran argenté ajouré au motif d'une étoile à quatre branches. Le logo de la maison horlogère se retrouve également au verso sur la masse oscillante à la finition délicatement satinée.

- Defy Skyline Skeleton Boutique Edition
- 11 800 € ■ 41 mm ■ Calibre automatique
- Aiguilles et index luminescents
- Roue d'échappement et ancre en silicium
- Couronne vissée ■ Réserve de marche de 55 h
- Etanchéité 100 m
- [www.zenith-watches.com](http://www.zenith-watches.com)



3

## TAG Heuer

Le légendaire chronographe Monaco se livre à cœur ouvert avec une nouvelle référence en titane sablé de 39 mm au cadran entièrement squeletté. Architectural, il est ponctué d'éléments bleus et rouges (compteurs, aiguilles, ponts, gravures de la masse oscillante, bracelet), hommage au modèle originel de 1969.

- Monaco Chronographe Skeleton « Original Blue » ■ 10 850 € ■ 39 mm ■ Calibre Heuer 02 automatique ■ Verre saphir bombé
- Fond vissé en saphir ■ Masse oscillante et roue à colonnes ■ Réserve de marche de 80 h
- Etanchéité 100 m
- [www.tagheuer.com](http://www.tagheuer.com)



4

## B.R.M Chronographes

Cette année, la manufacture B.R.M Chronographes souffle ses vingt bougies. A cette occasion, elle dévoile une édition limitée à 20 pièces dont le logo anniversaire apparaît à midi. A l'allure racée, cet instrument de 44 mm en titane met à l'honneur son ADN automobile avec un bracelet perforé en Alcantara noir et bronze.

- V12-44-T-DAM-20ANS ■ 11 000 €
- Edition limitée à 20 exemplaires ■ 44 mm
- Mouvement automatique ■ Tachymètre
- Couronne gravée ■ Réserve de marche de 46 h
- Etanchéité 100 m
- [www.brm-chronographes.com](http://www.brm-chronographes.com)



5

## Ulysse Nardin

En soutien à l'ONG OCEARCH et au shark activist Mike Coots, la Diver x Skeleton Azure en titane DLC, rehaussée d'une lunette tournante unidirectionnelle en Carbonium®, affiche un cadran squeletté en forme de X en PVD noir. Il laisse entrevoir les rouages d'un calibre automatique doté d'éléments en silicium amagnétiques.

- Diver x Skeleton Azure ■ 26 579 €
- 44 mm ■ Mouvement automatique
- Verre saphir bombé ■ Aiguilles et index luminescents ■ Fond saphir ■ Spiral en silicium
- Réserve de marche de 96 h ■ Etanchéité 200 m
- [www.ulysses-nardin.com](http://www.ulysses-nardin.com)

# Dans le rétro

**T**erriblement tendance, la vague des montres vintage ne cesse de déferler sur les collections horlogères depuis déjà quelques années. Portés par l'engouement des collectionneurs pour les modèles anciens et les manufactures qui ressortent des pièces historiques de leurs archives, les garde-temps à l'allure rétro ont toujours le vent en poupe. Une mode qui n'est pas pour nous déplaire tant les combinaisons de matériaux, de mécaniques, de nuances, de cadrans et de bracelets sont multiples.



## Ralf Tech

Inséparables de la vague vintage, les montres en bronze ont toujours du succès et particulièrement celles de plongée.

Illustration par l'exemple avec l'Académie Royale de Ralf Tech qui présente un boîtier de 41 mm façonné dans un alliage de bronze CuAl8 (cupro-aluminium) connu pour sa solidité et sa résistance à la corrosion. Contrastée d'un cadran bleu royal ponctué d'une fleur de lys à 6 h, cette édition possède tous les attributs d'un véritable instrument de plongée : aiguilles et index recouverts de matière luminescente pour une lisibilité optimale en toutes circonstances, couronne et fond vissés, étanchéité allant jusqu'à 200 m.

- Académie Royale Bronze ■ 2 200 €
- 41 mm ■ Edition limitée à 100 exemplaires
- Mouvement automatique
- Couronne et fond vissés
- Verre saphir glassbox
- Aiguilles et index luminescents
- Réserve de marche de 40 h
- Etanchéité 200 m
- [www.ralftech.com](http://www.ralftech.com)



## 2 Seiko

La collection Presage Craftsmanship de Seiko s'étoffe d'un modèle en acier où l'artisanat d'art japonais traditionnel est mis à l'honneur. Entièrement réalisé par les mains expertes du maître laqueur Isshu Tamura, le cadran est en laque Urushi vert foncé qui contraste parfaitement avec les aiguilles et les index d'un blanc immaculé.

- Presage Craftsmanship ■ 1 800 €
- 40,2 mm ■ Mouvement automatique
- Verre saphir ■ Fond vissé transparent
- Réserve de marche de 72 h ■ Etanchéité 100 m
- [www.seikowatches.com](http://www.seikowatches.com)



## 3 Carl F. Bucherer

Chrono vintage par excellence, ce garde-temps en acier est doté d'un cadran argenté aux compteurs rouge bordeaux. Rehaussé d'une échelle tachymétrique, il possède une date à 6 h ainsi que des aiguilles et des index de forme dauphine. L'ensemble est animé par un calibre automatique à la fonction flyback (« retour en vol ») offrant une réserve de marche de 56 heures.

- Manero Flyback ■ 7 100 € ■ 40 mm
- Mouvement automatique ■ Fond saphir
- Aiguilles et index de forme dauphine
- Petite seconde ■ Tachymètre
- Réserve de marche de 56 h ■ Etanchéité 30 m
- [www.carl-f-bucherer.com](http://www.carl-f-bucherer.com)



## 4 Alpina

Version automatique de l'Alpiner Heritage Carrée 140 Years à remontage manuel, cette montre en acier révèle de nombreuses références à l'Art Déco des années 1930 : boîtier rectangulaire, minuterie « sector dial », chiffres arabes d'époque. Son look rétro est accentué par un bracelet en cuir d'autruche marron clair aux surpiqûres blanc cassé.

- Alpin Heritage Carrée Automatic 140 Years
- 1 450 € ■ 32,5 x 39 mm ■ Calibre automatique
- Verre saphir ■ Fond vissé gravé et transparent
- Réserve de marche de 38 h ■ Etanchéité 30 m
- [www.alpinawatches.com](http://www.alpinawatches.com)



## 5 Frederique Constant

Avec la Classic Power Reserve Big Date Manufacture, la maison horlogère Frederique Constant présente son 31<sup>e</sup> calibre de manufacture. Au cœur d'un boîtier en or rose de 40 mm, il anime trois belles complications qui prennent place sur un cadran gris soleillé : une grande date (entre 2 h et 3 h), un indicateur de réserve de marche (à 9 h) et une phase de lune (à 6 h).

- Classic Power Reserve Big Date Manufacture
- 17 995 € ■ 40 mm
- Edition limitée à 350 exemplaires
- Mouvement automatique
- Fond transparent ■ Réserve de marche de 50 h
- Etanchéité 30 m
- [www.frederiqueconstant.com](http://www.frederiqueconstant.com)

# Noir intense

**S**i les cadrans colorés sont très tendance, les couleurs classiques, le noir en tête, restent des valeurs sûres et intemporelles. Intense et profond, le noir apporte un contraste saisissant à tout élément qui ponctue le cadran. De plus, synonyme de mystère, il est incontestablement la nuance à afficher sur une montre pour parfaire une tenue élégante et résolument chic. Black tie oblige...



1

## Herbelin

2023 sonne les trente-cinq ans de la collection emblématique Newport d'Herbelin. A cette occasion, la maison horlogère française dévoile une version en céramique noire saisissante. Léger, ultra-résistant et hypoallergénique, ce matériau apporte modernité et minimalisme à cette édition de 43 mm. Servie sur un bracelet noir mat en élastomère, la montre au look sport chic présente un cadran également façonné en céramique. Epuré de tout superflu, il offre une lecture de l'heure optimale où seules deux aiguilles en acier indiquent le temps qui passe. Au verso, un calibre automatique Sellita doté d'une masse oscillante gravée se laisse admirer à travers un fond transparent.

- Newport Céramique 35<sup>e</sup> anniversaire  
■ 1 999 € ■ 43 mm
- Edition limitée à 500 exemplaires
- Fond transparent ■ Couronne crantée  
■ Masse oscillante gravée
- Réserve de marche de 56 h  
■ Etanchéité 50 m
- [www.herbelin.com](http://www.herbelin.com)

23

Sport Auto  
Novembre 2023



2

## H. Moser & Cie

A l'image d'un trou noir, l'œil est comme absorbé par le cadran en Vantablack®, une nuance reconnue comme la plus sombre au monde. Complication reine, le tourbillon volant situé à 6 h hypnotise le regard sur ce remarquable garde-temps en or rouge livré sur un élégant bracelet en cuir d'alligator noir.

- Endeavour Tourbillon Concept Vantablack®
- Prix sur demande ■ 40 mm
- Calibre automatique ■ Fond transparent
- Verre saphir ■ Couronne ornée d'un « M »
- Double spiral ■ Réserve de marche de 72 h
- Etanchéité 30 m
- [www.h-moser.com](http://www.h-moser.com)



3

## Vulcain

Inspirée d'un modèle des années 1960, la Cricket Nautical se distingue par le fait de réunir tous les attributs d'un instrument de plongée en étant associée à une alarme aquatique. Grâce à son triple fond faisant office de chambre de résonance, cet élément technique permet au plongeur d'être averti quand il doit remonter à la surface.

- Cricket Nautical ■ 4 356 € ■ 42,2 mm
- Mouvement à remontage manuel
- Couronne vissée ■ Triple fond ■ Glace saphir
- Fonction réveil ■ Réserve de marche de 42 h
- Etanchéité 300 m
- [www.vulcain.ch](http://www.vulcain.ch)



4

## Victorinox

Muni d'un bracelet interchangeable en paracorde, ce chronographe à l'allure racée possède un boîtier en composite de carbone à l'effet moiré unique. Légère et résistante, la référence arbore un cadran texturé doté d'un guichet de jour à midi et d'une date à 6 h. Ultime détail : le contrepois de l'aiguille des secondes est en forme de couteau suisse.

- I.N.O.X. Chrono ■ 1 095 € ■ 43 mm
- Fond vissé ■ Mouvement à quartz
- Aiguilles et index luminescents
- Lunette en carbone ■ Couronne vissée
- Verre saphir ■ Etanchéité 200 m
- [www.victorinox.com](http://www.victorinox.com)



5

## Anonimo

Classique intemporelle, l'iconique Epurato de la marque horlogère Anonimo se décline en version acier de 42 mm, au cadran d'un noir mat profond contrasté d'une date à 6 h. Reprenant la forme coussin caractéristique de la collection, le boîtier est équipé d'une lunette cannelée alternant les surfaces brillantes et satinées.

- Epurato ■ 2 190 € ■ 42 mm ■ Mouvement automatique
- Aiguilles luminescentes
- Indicateur de date ■ Verre saphir
- Bracelet en cuir interchangeable
- Réserve de marche de 38 h ■ Etanchéité 50 m
- [www.anonimo.com](http://www.anonimo.com)



Propos recueillis par Alain Pernot  
Portrait Laurent Villaron

**Laurent  
Hurgon**

Champion de France  
GT4 et pilote d'essai  
Alpine Cars

# Tours d'essais & coups de maître

Chargé de la mise au point des véhicules Renault Sport puis des Alpine, Laurent Hurgon a l'habitude d'exercer son coup de volant dans la plus grande confidentialité. **Il sort parfois de l'ombre pour battre des records sur le Nürburgring ou remporter, comme le mois dernier, un titre de champion de France GT4...**



### **Quel est votre premier souvenir lié à l'automobile ?**

Quand j'étais môme, mon père faisait le même métier que moi pour les camions Volvo. Ça ne s'appelait pas « pilote d'essai », mais « démonstrateur ». Il faisait aussi des courses de camion et je le suivais sur les épreuves. Ça a été le phénomène déclencheur. Je me souviens qu'un été, je devais avoir 14 ou 15 ans, nous avons fait

du kart de location sur une piste en Italie. C'était vraiment un bon moment. Il a vu que j'avais beaucoup apprécié et, au retour des vacances, il y avait un kart dans le garage, ainsi que des pièces détachées, des pneus, des outils... C'est comme ça que j'ai commencé à courir. J'ai fait de bons résultats tout de suite. A l'époque, mon père était très ami avec le père d'Emmanuel Collard. Avec Manu, on s'entendait comme deux frères et je roulais souvent avec lui.

### **Comment cette passion s'est-elle transformée en activité professionnelle ?**

Ça a été un concours de circonstances assez incroyable. Sur une perm' du service national, j'étais aller voir une course de Karting à Angerville. J'étais placé en bout de ligne et là, un môme s'accroche, part en tonneau et vient s'exploser sur le grillage, juste devant moi. Avec d'autres spectateurs, nous l'aidons et son père arrive, catastrophé : « *C'est sa deuxième course. Il va se tuer !* » C'était André Piguet. De fil en aiguille, nous discutons et il me propose d'aider son fils. Julien a remporté la première course sur laquelle je l'ai accompagné ! Rien à voir avec moi, il était juste doué. Du coup, j'ai aussi marqué des points ce jour-là. André Piguet, qui venait de racheter le circuit Espace Plus, voulait le relancer et m'a proposé de m'en occuper. Un jour, il me propose de prendre l'une des Caterham de l'école pour courir afin de faire un peu de promotion pour l'école.

### **Expérience concluante ?**

Oui. J'ai gagné le titre deux années de suite ! Ça, c'était mon petit plaisir du week-end. En parallèle, je me suis initié à une activité très intéressante : l'analyse concurrentielle. Nous analysions les nouveaux modèles à travers différents ateliers : maniabilité, freinage, piste sèche, freinage, piste mouillée, comportement, etc. Nous confrontions ces voitures à leur concurrence directe. Ça m'a permis de me rapprocher des constructeurs. En 1999, le groupe Peugeot-Citroën m'a débauché. Leur metteur au point « liaisons au sol », Christian Laurent, s'approchait de la retraite. J'ai eu la chance d'être deux ans en binôme avec ce monsieur qui m'a tout appris. J'ai travaillé sur le Picasso « Mercosur » puis on m'a confié le développement du Berlingo. Hyper-formateur parce qu'il y avait plusieurs versions. J'ai passé cinq belles années chez Peugeot.

### **Continuez-vous à courir, en parallèle ?**

Oui, j'ai couru dans Les Rencontres Peugeot Sport. Et j'ai roulé sur une 306 en Super Production. J'ai même gagné la Coupe en 2001.

### **C'est alors que vous êtes contacté par un autre constructeur...**

En 2004, je reçois un coup de téléphone d'un certain Philippe Mérimée, qui est toujours mon chef aujourd'hui. Il était alors chargé de créer un service de mise au point au sein de Renault Sport avec un pilote d'essai, des ingénieurs, des mesureurs, des freineurs, etc. Ça a été un moment assez fort parce que je voulais justement me rapprocher de la compétition. Il est venu à notre rendez-vous dans une Mégane II phase 2 Trophy, alors en développement. Nous sommes partis faire un tour dans la vallée de Chevreuse et, là, je me suis dit : « *C'est ce que je veux faire !* » J'ai été bluffé. Pour la forme, j'ai dit que j'allais réfléchir mais, le soir même, j'acceptais l'offre ! Revers de la médaille : étant aussi amené à travailler sur les voitures de compétition, je n'avais plus le droit de courir.

### **Comment définiriez-vous le rôle de pilote d'essai ?**

L'idée est de développer un véhicule en fonction d'un cahier des charges. Il faut se mettre à la place de plusieurs types de conducteur, du plus calme au plus énervé. C'est ça qui est le plus dur. Il faut aussi éviter de sortir de la route, ne pas abîmer les voitures tous les quatre matins ! On doit réaliser des essais très variés, voire

**“En tant que pilote d'essai, il faut se mettre à la place de plusieurs types de conducteur. Il faut à la fois avoir la casquette d'un conducteur lambda et celle d'un cascadeur.”**

dangereux. Ça va du confort basse vitesse à 30 km/h à la V. max. à 250 km/h avec manœuvre d'évitement pour voir un peu comment le véhicule réagit. Il faut à la fois avoir la casquette d'un conducteur lambda et celle d'un cascadeur.

### **Ces essais ont-ils lieu principalement sur circuit ou sur route ?**

Ça dépend du véhicule. En général, on passe à peu près 60-70 % du temps sur route et le reste sur piste. Pour un véhicule sportif plus radical, cette tendance s'inverse.

### **Quelles sont les différentes étapes de développement d'un véhicule sportif ?**

Au départ, on commence avec un proto. Souvent, le nouveau châssis est recouvert par la carrosserie du véhicule précédent, ce qui permet de rouler sans être repéré. Pour nous, c'est la phase la plus sympa parce qu'on peut sortir à l'extérieur assez facilement. Cette phase proto dure au moins six à sept mois. Sur cette version-là, on doit valider tout ce qui est compliqué dans la mise au point d'un véhicule : la cinématique des trains et les caoutchoucs qui se trouvent au niveau des triangles et des appuis supérieurs d'amortisseur. Ces « élastos » doivent être validés très tôt parce que c'est un processus d'industrialisation très long. Ensuite, on passe sur des modèles « à la forme » sous un régime de confidentialité. C'est plus compliqué pour nous. C'est pour ça qu'on utilise beaucoup notre circuit d'essais d'Aubevoye, près de Rouen. On y trouve des portions d'autoroute, de nationale, de route de montagne, une piste mouillée, des pâtés de maisons comme en centre-ville, etc. Parfois, on sort : le véhicule est mis dans un camion et déposé au milieu de nulle part parce que, malgré tout, on est obligé d'aller sur route pour faire la granulométrie et tester différents types de route. On fait aussi des durées accélérées où, sur 30 ou 40 000 kilomètres, la voiture roule non-stop sur les pavés, les montées de trottoirs, etc. En condensé, ça correspond à 100 ou 150 000 km d'un usage client.

### **Combien de kilomètres parcourez-vous par an ?**

Environ 100 000 kilomètres.

### **Qu'est-ce qui rend le Nürburgring si pertinent pour le développement ?**

Je pense qu'il n'y a pas plus exigeant en termes de circuit. On retrouve sur 21 kilomètres à peu près tout ce qui existe : des courbes lentes, des moyennes, des très rapides. C'est hyper-vallonné, avec beaucoup de vertical. Il est aussi extrêmement exigeant pour les freins. Une auto qui va bien là-bas, ira bien à peu près sur tous les terrains de jeu. Ceci dit, intégrer « l'Industry Pool » de ce circuit n'est pas simple ! Il y a tout un processus à respecter avec un stage d'une semaine avec un pilote allemand et des examens, par écrit et sur piste, où tu dois réaliser un chrono proche de celui de ton formateur. Chaque année, je passe cinq-six semaines minimum sur le Nürburgring. J'ai arrêté de compter les tours. J'en ai fait sûrement plus de 2 000.

### **Vous avez aussi établi trois records « deux roues motrices » sur le Nürburgring. Un souvenir spécial ?**

C'est une aventure exceptionnelle ! J'ai eu de la chance : chez Renault Sport, ils ont toujours voulu mettre en avant le metteur au point « maison » et non un pilote de F1 qui serait probablement allé plus vite que moi. Ils voulaient que ça soit quelqu'un de proche du public. Nous nous sommes rajouté une complication en ne faisant pas 50 tours dans la journée afin de retenir le meilleur. Non : nous faisons le record sur un seul et unique tour, pour mettre en avant les qualités de la voiture et non celles du pilote. Ça rajoutait une petite pression ●●●

Championnat de France GT4 (2023)



Pour le compte de Renault Sport, Laurent Hurgon a battu trois records du Nürburgring en catégorie 2 roues motrices (ci-contre). Il a désormais repris la compétition sur Alpine A110.



Record du Nürburgring (2019)



Record du Nürburgring (2014)

supplémentaire, forcément. Le premier record que j'ai réalisé, en 2011, avec la Mégane III Trophy, il y avait en prime 200 journalistes invités sur le bord de piste ! Nous n'avions jamais fait un tour rapide à blanc au préalable parce que ce n'est pas permis par l'Industry Pool. Mais nous avons pu faire des secteurs rapides. Il me fallait battre le chrono qu'avait établi mon collègue Vincent Bayle en 2009 avec la R26 R. À l'époque, il n'y avait pas trop de concurrence. C'est après que sont venus Seat, Honda, etc. J'ai signé trois records : 2011 avec la Mégane III Trophy, 2014 avec la Mégane III Trophy-R et 2019 avec la Mégane IV Trophy-R. A chaque record, nous sommes allés plus vite que l'addition des meilleurs secteurs réalisés jusque-là.

### Sur le dernier record, il y a eu une petite exception à la règle du « tour unique »...

Oui ! Déjà, quand nous sommes arrivés le matin, la piste était gelée. Dans mon premier tour, j'ai fait une petite faute dans le droit juste avant le Carrousel. J'ai freiné au mauvais endroit et, du coup, j'ai frôlé le rail. J'ai préféré terminer mon tour au ralenti et rentrer au stand. Lors du deuxième tour, j'ai assuré à cet endroit-là ! Mais sur le reste du tour, j'étais « hyper border » de partout. En 2009, Vincent avait tourné en 8'17. Dix ans plus tard, nous sommes descendus à 7'40 à plus de 170 km/h de moyenne ! C'est une superbe récompense pour le travail de cette équipe commando. En termes d'adrénaline, c'est juste fou.

### Avez-vous signé des records sur d'autres piste ?

Oui, à Spa et à Suzuka. A Suzuka, c'était dans des conditions assez particulières. Franchement, quand tu as l'habitude de conduire à gauche, et que tu dois faire un chrono avec une conduite à droite, tu as l'impression de repartir de zéro... A Spa, c'était en live lors du week-end des 24 Heures de Spa. Tu sais que, derrière des écrans géants, des milliers de spectateurs suivent tous tes faits et gestes ! Ça met une petite pression.

### Y a-t-il des développements techniques dont vous êtes particulièrement fier ?

Le développement de la Laguna GT a été important. Renault lançait les quatre roues directrices. Ils nous en ont confié le développement. Il a fallu travailler sur les angles de braquage, le pro-lacet, l'anti-lacet, etc. On a eu l'impression de redécouvrir l'automobile ! Nous avons été bluffés par les performances de ce système en termes d'angle de braquage et de stabilité. Nous l'avons ensuite adopté sur les modèles R.S. Par ailleurs, nous travaillions avec des butées hydrauliques de compression en

Rallye. Un jour, avec mon chef, nous avons eu l'idée de les tester sur des véhicules de petite série. Ça a été un plus qui a permis de retrouver du confort et de faire le lien entre la compétition et la série.

### En 2021, le losange a laissé place au A fléché d'Alpine. Qu'est-ce que ça a changé pour vous ?

J'ai quand même un losange gravé dans le cœur. Donc, ça m'a touché... En termes de travail, en revanche, ça n'a rien changé pour nous puisque toutes les équipes qui étaient en place ont été reconduites pour constituer l'effectif Alpine. Ça a juste changé un peu le cahier des charges. Le leitmotiv est plus devenu le « fun to drive » que la performance. Ça ne nous a pas non plus bouleversés parce que la voiture, dès le départ, avait des gènes juste incroyables pour ça. Je suis hyper-fier d'avoir contribué, à mon niveau, à la renaissance d'Alpine. Là, nous préparons une petite citadine, un SUV et la remplaçante de l'A110. Pour l'instant, ça suit son cours. Les deux premières sont déjà bien avancées.

### Que pensez-vous du défi de l'électrification ?

Au départ, je n'étais pas convaincu mais, aujourd'hui, c'est vrai qu'on a déjà bien avancé sur la mise au point et on voit que ça fait un progrès énorme en termes de légèreté et d'autonomie. Nous nous sommes fixé un cahier des charges un peu en marge de ce qui se fait aujourd'hui sur le marché et je pense qu'on va réussir à obtenir des produits très sympas avec de l'autonomie, de la légèreté et du fun. Notre objectif, c'est vraiment de donner autant le sourire à notre client que quand il conduit un véhicule thermique. Je pense que vous ne serez pas déçus ! C'est un nouveau challenge pour nous. On se donne les moyens, en termes de mise au point avec des nouvelles technologies, de nouvelles manières de travailler, très axées sur la légèreté. Nous élargissons nos compétences afin d'avoir un produit final très abouti et conforme à nos exigences.

### En parallèle, vous avez repris la compétition...

Oui, en 2018, après 15 ans d'arrêt. Le développement des Alpine A110 Cup et Groupe 4 ayant été mené par Signatech, j'étais libre de courir à leur volant. L'équipe Autosport GP m'a proposé cette aventure. Je ne savais pas si j'en étais capable. La voiture est vraiment top. C'est une vraie voiture de course. J'ai été vice-champion en 2021. Maintenant, on est passé au GT4. On a eu une saison un peu compliquée l'année dernière mais, cette année, nous avons tout remis dans l'ordre et, avec Alain Ferté, nous avons remporté le titre de champion de France GT4.

C'est génial de pouvoir faire ça à 50 balais ! ●

# GAZ!

162

## LE BLOG DES ESSAYEURS

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

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

Charlie Magee / Lamborghini

38

## Lamborghini Revuelto

L'essentiel est préservé : Lamborghini se met à l'hybride, mais conserve le V12 ! Premier galop d'essai, premières impressions.

### ET AUSSI...

Jaguar F-Type P450 AWD  
vs Porsche 911 Carrera T

Lotus Eletre R

Bentley Continental GT :  
20 ans, 3 générations  
à l'essai



GRAND FORMAT McLaren Artura

# NINJA

Au catalogue, il y a évidemment pléthore de couleurs. Mais la nôtre est noire. Tunique, casaque et sabots. Plus furtif, ça devient compliqué à trouver, d'autant que l'Artura n'a pas le timbre de voix d'une 296 GTB. Son truc à elle : **frapper fort, vite mais discrètement, sans laisser de traces ni ameuter tout le quartier. Petite escapade en Belgique, en Allemagne et en Champagne avec une sportive hybride d'une polyvalence rare.**

Par Sylvain Vétaux Photos Yann Lefebvre



## GRAND FORMAT McLaren Artura



Alors que McLaren annonce une bride à 330 km/h, nous n'avons pu atteindre que 319 km/h, malgré tous nos efforts. A cette vitesse-là, il reste encore deux rapports de la boîte SSG à enclencher. Ci-dessous, on peut regretter la filiation trop importante entre l'Artura, qui doit marquer un tournant pour la firme de Woking, et ses aïeules.



LE MOTEUR ÉLECTRIQUE, FAISANT OFFICE DE PREMIÈRE INVERSÉE, EST LOGÉ DANS LA TRANSMISSION. IL NE PÈSE QUE 15,4 KG ET **FAIT PEU OU PROU LE DIAMÈTRE D'UN DISQUE DE FREIN.**





## TECHNIQUE

Moteur : **V6, biturbo, 24 S + 1 moteur électrique**  
Cylindrée : **2 993 cm<sup>3</sup>**  
Puissance maxi : **680 ch à 7 500 tr/mn**  
Couple maxi : **73,4 mkg à 2 250 tr/mn**  
Transmission : **roues AR, 8 rapports à double embrayage**  
Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/E-diff piloté**  
Poids constructeur : **1 498 kg**  
L - l - h : **4 539 - 1 976 - 1 193 mm**  
Empattement : **2 640 mm**  
Réservoir : **66 l**  
Pneus AV & AR : **235/35 ZR 19 & 295/30 ZR 20**  
Prix de base : **232 500 €**  
Prix des options/malus : **42 650/0 €**  
Prix du modèle essayé : **275 150 €**

## PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **330 km/h** (autolimitée)  
0 à 100 km/h : **3"0**  
0 à 200 km/h : **8"3**  
0 à 300 km/h : **21"5**

Les écoliers du collège Notre-Dame de Dinant, en pleine séance de sport sur les berges de la Meuse, coupent leur effort pour causer boulons, rondelles et électricité. "Vous pouvez rouler combien de kilomètres sans faire de bruit ?" Une bonne trentaine, sans économiser de façon caricaturale la batterie.

## GRAND FORMAT McLaren Artura



Il y a une station Esso, un cuisiniste, un salon de coiffure et un concessionnaire BMW. Nous sommes à Overijse, à quelques encablures au sud de Bruxelles, et j'ai dû me gourer dans l'adresse car pas d'Artura à l'horizon. Pourtant, c'est bien ici. « Pouet ! » Nous n'avons pas entendu l'anglaise surgir dans notre dos, mode électrique enclenché.

Parfait en ville ou dans cette zone industrielle, pour éviter d'attirer les regards envieux. Mais j'aime les autos démonstratives, et dans le cas de celle qui se prête au petit jeu du road trip pour les deux prochains jours, c'est plutôt râpé. Armure noire, jantes à 10 branches idoine (7 320 € avec cette finition Gloss Black), intérieur entièrement sombre : il n'y a bien que les étriers orange qui laissent sous-entendre que ce n'est pas une maquette à l'échelle 1. La McLaren passe inaperçue, malgré ses quasi 2 m de large. « On fait un sujet noir et blanc », osé-je dire à Yann, déçu de la teinte mortuaire de l'Artura. Ça ne le fait pas rire. Pas grave : je connais une bonne façon de le détendre. Elle s'appelle « Autobahn » et se situe à une bonne heure de route.

### Enfin !

L'Artura est une voiture toute nouvelle, de pied en cap. A commencer par son moteur. Deux cylindres de moins que ce à quoi l'anglais nous avait habitués mais autant de turbos, logés au cœur du V. Ce 3 litres répond au sobriquet de « M630 » : « M » pour « McLaren », « 6 » pour le nombre de pistons, « 30 » en

référence à la cylindrée. « Nous avons initialement songé à un angle de 180°, nous apprend-on. Mais cette solution a été abandonnée car cela positionnait le vilebrequin plus haut et rehaussait donc le centre de gravité. » Ce sera finalement 120°, comme chez le rival Ferrari. Le fait d'avoir les deux turbines entre les deux bancs de cylindres ne pose-t-il pas un souci de température d'admission trop élevée ? Le refroidissement, optimisé à outrance, répond à cette crainte et le fait d'avoir des tubulures plus courtes et moins tortueuses favorise le gavage en air. Ce V6 est 19 cm plus court, 22 cm moins large et 50 kg moins lourd que le V8 4 litres. Pesant 160 kg, il fait appel à l'impression 3D pour s'alléger et aménager un passage de 2 mm entre chaque cylindre pour le refroidissement. Filtre à particules et injection directe (350 bar) sont de la partie. La transmission aux seules roues arrière est confiée à une nouvelle boîte SSG (seamless-shift gearbox) à 8 vitesses, le dernier pignon étant un overdrive. Son carter est 40 mm plus court, en raison de l'ablation du pignon de marche arrière. N'ayez crainte : l'Artura peut faire des créneaux mais elle le fait silencieusement, son moteur électrique faisant office de première inversée. Ce dernier est logé dans la transmission. Il ne pèse que 15,4 kg, fait peu ou prou la taille d'un disque en carbone-céramique maison et génère à lui seul 95 ch et près de 30 mkg. Pour fonctionner, il a besoin d'une batterie. Celle-ci, d'une capacité de 7,4 kWh, est composée de 5 modules lithium-ion et allongée transversalement dans le plancher, sous les fesses des passagers. Le communiqué de presse indique deux heures et demie pour charger de 0 à 80 %, sur une prise domestique, sachant que le système conserve toujours un minimum d'électrons dans les accus, ●●●

LE V6 DE L'ARTURA NE TIRE JAMAIS LA LANGUE, Y COMPRIS  
LORSQUE L'AIGUILLE FLIRTE AVEC LES 8 500 TR/MN  
DU RUPTEUR. **ATTEINDRE 250 KM/H EST UNE FORMALITÉ, AU POINT  
QU'ON REGARDE PAR DEUX FOIS LE TACHYMÈTRE.**





IL FAUDRAIT UN PEU PLUS DE 21" À L'ARTURA POUR ATTEINDRE LES 300 KM/H. **À VUE DE NEZ, C'EST ÇA. LA McLAREN EST TAILLÉE POUR CETTE ALLURE.**

## GRAND FORMAT McLaren Artura

histoire de démarrer le moteur ou d'opérer une marche arrière. Ça fait beaucoup d'infos techniques, je vous l'accorde, mais sur l'autoroute insipide qui nous sépare de la frontière allemande, j'ai le temps de potasser le discours officiel. Début d'après-midi : enfin, l'Autobahn étend son ruban gris devant nous. Enfin, nous allons pouvoir lâcher la bride à la cavalerie (680 ch au total). Enfin, nous sommes à bord de l'Artura pour un voyage de plusieurs centaines de kilomètres.

### Invitation au tourisme

L'Artura n'est pas la moins puissante du catalogue, cette « tare » incombant à la GT dont nous ferions tous ici bien notre quatre heures. Mais la nouvelle venue n'a pas un positionnement aussi sportif que la 750S. Son credo : « *Fournir, au quotidien, une expérience de conduite d'une intensité palpitante.* » Aïe, mes oreilles saignent... Et McLaren d'enchaîner avec : « *La nouvelle génération de supercars hybrides est enfin là.* » Déjà, l'Artura n'est pas une supercar. Sa production n'est pas limitée, son tarif n'est pas exorbitant et sa puissance est raisonnable. Certes, grâce au moteur électrique, elle est capable d'accélérer de 0 à 300 km/h comme une F12 Superfast, mais l'anglaise n'est pas pour autant une brute sans manières. Enfin, ça, c'est sur le papier, car là, tout de suite, sur l'A4 qui relie Aix-la-Chapelle à Cologne, on se dit que, 680 ch, c'est très suffisant au quotidien. L'échappement n'est guère démonstratif et le mélomane est plus à la fête dans une 296. L'italienne reprend aussi de façon plus violente, à l'aide de ses 150 ch de plus. Mais l'Artura ne se traîne pas, loin de là. Son V6 ne tire jamais la langue, y compris quand l'aiguille flirte avec les 8 500 tr/mn du rupteur. Atteindre 250 km/h est

une formalité, au point qu'on regarde par deux fois le tachymètre compte tenu de la vitesse. Ensuite, la poussée se calme. Légèrement. Il faudrait un peu plus de vingt et une secondes à l'Artura pour taper les 300 km/h. A vue de nez, c'est ça. La McLaren est taillée pour cette allure. L'amortissement ne sautille pas, le cap est rectiligne et les bruits de roulement sont relativement contenus. Relativement, car avec sa coque en carbone aussi légère que rigide, l'anglaise est une belle caisse de résonance. Dans le rétro, la cheminée, chargée d'évacuer la température infernale du moteur, brouille la rétrovision. L'Artura ne dérive pas d'un modèle existant, et comme c'est la première hybride « tout public » (laissons de côté la P1, qui elle était une supercar), il fallait repartir d'une feuille blanche. MCLA remplace donc MonoCell, baignoire centrale qui avait vu le jour avec la MP4-12C. « MCLA » signifie « McLaren Carbon Lightweight Architecture » et, même si vous avez fait kirghize en première langue, vous comprenez qu'il s'agit ici de carbone et de poids plume. Ce châssis est réalisé au sein du McLaren Composites Technology Center de Sheffield.

Je retrouve l'Autobahn 1, sur laquelle, il y a quelques années, j'avais attrapé 347 km/h au volant d'une 911 Turbo S. La Porsche étant moins puissante, j'avais espoir de faire aussi bien, mais n'iet : à 319 km/h compteur, plus rien sous le pied droit. D'accord, c'est suffisant, mais comme McLaren annonce une bride (quelle drôle d'idée) à 330, j'espérais grappiller encore quelques kilomètres-heure. Petit passage au Nürburgring, pas pour apprivoiser la Nordschleife mais parce que les routes autour, très roulantes et parfaitement bitumées, sont un terrain de jeu idéal. Autant sur les parties nervurées de l'autoroute belge, des vibrations ●●●

Pause très brève devant les tribunes et les stands du circuit de Reims-Gueux, où il est désormais interdit de s'arrêter. Nous avons été très séduits par la capacité de l'Artura à avaler les kilomètres au fil de ce road trip. A l'exception de certaines portions autoroutières nervurées, la suspension frise le sans-faute.

## GRAND FORMAT McLaren Artura



remontaient dans le creux des reins, autant ici, l'Artura démontre sa maestria en matière d'amortissement. Celui-ci est piloté, et donne le choix entre trois modes : Confort, Sport et Track. Seul le dernier pourrait faire hésiter pour une utilisation quotidienne, et encore. Concernant la suspension, l'Artura se montre bien plus conciliante qu'une 992 Turbo S et devance même la 296, avec un moelleux en compression plus marqué. Ajoutez à cela une position de conduite délicieuse et comprenez que c'est presque avec la larme à l'œil que nous bouclons notre première journée, à Bastogne, tant l'envie de rouler est forte.

### En pays ami

La sortie du parking de l'Artura met en retard quelques écoliers. « Monsieur, je veux faire le même travail que vous », interpelle un ado avant d'enchaîner, dubitatif : « Pourquoi elle ne fait pas de bruit ? » Parce que, pour une fois, nous avons décidé de ne pas réveiller tout le quartier. Quelques mots sur la recharge en électricité de l'Artura. Le système est génial. En mode zéro émission, les 30 km annoncés ne sont pas du bluff : nous avons même poussé jusqu'à près de 40 km en tout électrique, englués dans le trafic (mais roulant). C'est en mode Track (accessible via le sélecteur à droite de la casquette du bloc d'instrumentation) que les batteries se regonflent le plus vite. Pour résumer : plus vous vous faites plaisir, plus l'Artura permet de sauver la planète. Elle n'est pas belle, la vie ? A l'issue de ce reportage, et malgré quelques allures ubuesques et des accélérations féroces, nous aurons consommé tout juste 10 l/100 km. C'est très loin des 4,6 l/100 km revendiqués par McLaren, mais pour une auto de quasi 700 ch, c'est plus que flatteur. Je me souviens que ma R5 GTL, quinze fois moins puissante, englobait autant... La N4 quittant Bastogne étant soporifique, nous la laissons à Champlon pour la N889, puis quelques tracés tortueux au milieu du parc à grumes de Wallonie. Le confort de notre bolide furtif y est étonnant et on oublie presque que cette auto est tapie au ras des pâquerettes. Masbourg, Forrières, Rochefort puis Dinant. La cité qui érige ses maisons colorées sur les deux berges de la Meuse est plus exigeante pour l'Artura, son rayon de braquage décevant contraignant à de nombreuses manœuvres pour éviter les trottoirs saillants. Plus au nord, à Anhée, un panneau sur la N971 attire l'œil : Maredsous. Si vous êtes amateur de bière comme moi, vous savez déjà que l'abbaye y brasse quelques breuvages remarquables. Nous sommes en pays ami. La route qui serpente sous la voie des draines de la Moline est dénuée de trafic et virevoltante. La direction de l'Artura est relativement démultipliée (2,4 tours d'une butée à l'autre) et on lui préfère le ressenti plus incisif de la Ferrari 296 lorsque la route tourne autant. L'assistance électro-hydraulique est dense à basse vitesse mais commande ensuite l'essieu directeur sans remontées parasites ni paliers lors des braquages véhéments. Sauf à écraser violemment en sortie d'épingle, la motricité des Pirelli PZero est sans faille.

L'autobloquant mécanique (mais piloté par électronique) fait son office même si nous n'avons pas grand-chose à reprocher au système Brake Steer. Je suis en revanche plus sévère avec les freins. Les disques carbone-céramique réclament de mettre beaucoup de pression pour amorcer la décélération, et le mordant est tardif. Arrivés à Maredsous, et après avoir rempli les quelques litres restant dans le coffre par de la production locale, cap au sud. A droite, la forteresse de Charlemont, à Givet, nous salue au passage de la frontière alors que sur la rive opposée, les vilaines cheminées de la centrale de Chooz ternissent ce panorama vallonné et verdoyant.

« J'ai faim ! » hurle Yann. Pause déjeuner au bord de la Meuse. Je loue les aides au parking (caméras frontale, latérales et arrière, moyennant les 7 980 € du pack Technologie) qui m'évitent d'esquinter les énormes roues. Direction la Champagne. Les routes autour de Reims et Epernay incitent à libérer la cavalerie. Alors que la veille j'avais trouvé la poussée du V6 biturbo juste suffisante, avec un temps de réponse marqué de la suralimentation, l'air champenois paraît mieux seoir à la mécanique. Les rapports de la boîte SSG tirent long, au point de flirter avec les 170 km/h à fond de troisième. Contrairement à certaines concurrentes, il n'est pas possible avec l'Artura de tomber plusieurs vitesses à la volée, en restant l'index sur la palette de gauche. Le V6 siffle plus qu'il ne chante mais le tachymètre digital devient cinglé. Baignoire en carbone + faux châssis en alu + doubles triangles avant = virtuosité sur les appuis. Ce n'est pas aussi expéditif qu'à bord d'une 765LT, mais c'est bien ce mélange si savoureux de légèreté et de puissance inépuisable qui ressort. Dommage qu'il faille rendre la voiture à Paris et non à Bruxelles : j'aurais bien fait le chemin inverse. ●



### L'avis de Sylvain Vétaux

A l'issue de la première journée, j'avoue être resté sur ma faim avec des performances que j'espérais meilleures et une sonorité trop timorée. Mais la seconde m'a fait changer d'avis. L'Artura n'est pas une rivale immédiate de la 296 GTB, plus brutale, directe et vélocité. En revanche, elle est une machine à voyager aboutie, qui combine discrétion et écologie (grâce à son hybridation), toucher de route exemplaire et performances très suffisantes. Et comme on retrouve l'agilité habituelle des McLaren, en raison d'un poids au plus bas, l'Artura mérite cette bonne note.



# NEWSLETTER

<https://bit.ly/SportAutoExperience>

Restez informé des  
événements Sport  
Auto Experience



DERNIER  
ÉVÉNEMENT 2023 :

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** Lamborghini Revuelto

# Formule



# MAGIQUE

L'hybridation n'est jamais vraiment bon signe pour les passionnés de conduite, mais Lamborghini semble avoir trouvé la parade avec la Revuelto : **garder le V12 atmosphérique, pardi ! Démonstration, sur le circuit de Vallelunga.**

Par Laurent Chevalier Photos Lamborghini/Charlie Magee

## ESSAI Lamborghini Revuelto



Charlie Magee Photography

En plus du V12 atmo, la Revuelto reçoit trois moteurs électriques (un derrière et deux devant). La transmission est toujours intégrale, mais le 6,5 litres n'est relié qu'au train arrière. Les roues avant ne sont animées que par les moteurs électriques (un par roue). Au total, la puissance grimpe à 1 015 ch.



LE V12 HENNIT COMME UN PUR-SANG ATTAQUÉ  
PAR UN ESSAIM DE TAONS. L'ACCÉLÉRATION ?  
**IMAGINEZ LE GALOP D'UNE AVENTADOR ET AJOUTEZ-Y  
UNE MAIN GÉANTE QUI VOUS POUSSE DANS LE DOS.**



## TECHNIQUE

Moteur : **V12, 48 S**

Cylindrée : **6 498 cm<sup>3</sup>**

Puissance maxi : **825 ch à 9 250 tr/mn**

Couple maxi : **73,9 mkg à 6 750 tr/mn**

3 moteurs électriques : **(2 x 150 ch à l'avant et 1 x 150 ch à l'arrière)**

Puissance maxi combinée : **1 015 ch**

Transmission : **intégrale, boîte double embrayage, 8 rapports**

Poids annoncé : **1 772 kg à sec (44 % sur l'avant, 56 % sur l'arrière)**

Rapport poids/puissance : **1,75 kg/ch**

L - l - h : **4 947 - 2 033 - 1 160 mm**

Empattement : **2 779 mm**

Pneus AV & AR : **265/35 ZR 20 & 345/30 ZR 21**

Freins AV/AR : **carbone-céramique 410 mm à l'avant et 390 mm à l'arrière**

Réservoir : **85 l**

Autonomie en tout électrique : **15 km annoncés**

Prix de base : **506 808 €**

Prix des options/malus 2024 \* : **109 084/60 000 €**

Prix de la voiture essayée : **675 892 €**

\* Premières livraisons en 2024.

## PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **plus de 350 km/h**

0 à 100 km/h : **2"5**



ircuit de Vallelunga, samedi, 9 h 30. Six mois que j'attends ce moment. Celui d'appuyer sur le bouton Engine Start de la Revuelto pour réveiller le V12 et savoir s'il est aussi communicatif, sauvage et animal que celui de l'Aventador SVJ. Car les chiffres ne disent pas tout. Je prends pour exemple le flat 6 de la 992 GT3, dont la forme n'a jamais été aussi olympique sur le papier, mais dont le caractère est devenu, sinon aseptisé, disons

moins envoûtant que par le passé. C'est donc un brin fébrile que je relève la goupille rouge du bouton de mise à feu, en me remémorant les frissons du démarrage comme autant de fils conducteurs entre toutes les générations des V12 de Sant'Agata. Cette cascade de bruits et de vibrations entre le moment où le pignon du démarreur lance le volant moteur et celui où les échappements commencent à tambouriner. Un peu comme les trompettes du générique de la 20th Century Fox avant le film, ça fait partie du plaisir. Silence, action : j'écrase mon pouce sur le bouton et j'attends, l'oreille tendue. Mais rien. Je vérifie que j'ai bien le pied sur le frein et je recommence. Toujours rien. Un petit E s'affiche au tableau de bord, avec une typo qui lui donne une forme de diable. Rien d'inferral pourtant, puisque la Revuelto indique qu'elle est en mode électrique, donc muette comme une carpe. Soit. C'est logique pour une voiture hybride, mais ça reste déroutant au volant de l'un des derniers bastions de la passion automobile, dont les prédécesseurs, sans exception, étaient justement reconnus pour leur caractère impétueux et tonitruant. Un peu comme si vous alliez au concert d'AC/DC et que le spectacle commençait par une vidéo d'ASMR. Déroutant, mais il faut vivre avec son temps. Je pianote sur la forêt de boutons du volant, à la recherche de ce qui s'apparente à un mode Hardcore Corsa Plus, en espérant que cela allume la mèche du pétard. Il y a deux curseurs, un de chaque côté, pour sélectionner, premièrement, le mode de conduite et, deuxièmement, le fonctionnement adéquat des trois moteurs électriques. Pas moins de treize configurations possibles qui font penser à ces BMW M et leurs combinaisons interminables, dont seulement le tiers est utile. Deux quarts de tours de chaque côté dans le sens des aiguilles d'une montre, et nous y voilà.

Troisième tentative, j'écrase le bouton, et la vie jaillit, enfin. Le V12 se réveille comme par magie, produisant une bourrasque d'échappement qui remonte dans la colonne vertébrale et fait du bien par où elle ●●●



EST-CE QUE LA MAGIE DU V12 OPÈRE TOUJOURS AUTANT ?  
OUI, EN MATIÈRE DE POIGNE, D'ALLONGE ET DE MUSIQUE.  
**MAIS IL A TROQUÉ UNE PARTIE DE SON CARACTÈRE BESTIAL  
CONTRE DES PERFORMANCES PURES.**



L'habitabilité est censée avoir progressé, mais elle est toujours un peu juste avec un casque, sur circuit, pour les grands gabarits. Un autre bémol concerne la direction, directe mais pas très informative.

passé. Mais la fameuse onde de choc qui se répandait comme un séisme à travers la carlingue des Diablo, Murciélago et Aventador, a disparu. Rassurez-vous, les vibrations et le bourdonnement de l'échappement ne font pas l'ombre d'un doute : il y en a bien douze ! Tout comme le nombre de tours alloués sur le circuit de Vallelunga, et pas un de plus, en quatre sessions entrecoupées de procédures de sécurité diverses et variées. Et pas question de rouler un seul kilomètre sur les routes autour de la piste, en raison d'une homologation qui se fait attendre. Autant dire que ce galop d'essai est succinct en matière d'expérience de conduite. Donc, inutile de préciser que l'on ne va pas se faire prier pour aplatir la pédale de droite.

### Au plancher

Effet immédiat : le V12 répond en hennissant comme un pur-sang attaqué par un essaim de taons. La Revuelto déguerpit en vous poussant avec une force bien supérieure à celle de l'Aventador SVJ. Comme si vous ajoutiez au galop du V12 de cette dernière... une main géante qui vous tapait dans le dos. A bas régime et pleine charge, l'énergie des moteurs électriques donne l'impression d'un décollage d'avion, ou de ce qui s'y apparente, c'est-à-dire une Ferrari SF90 ou une Bugatti Chiron. La motricité ? Sans faille ! Les roues arrière (animées par le V12 et un moteur électrique) se plantent dans le sol

avec hargne pendant que chacun des deux moteurs électriques avant (un par roue) veille au grain pour anticiper le moindre patinage. On y reviendra plus tard. Pour le moment, le compte à rebours vient de s'écouler et la roquette quitte son pas de tir. La Revuelto est prise de démente : le V12 franchit les 6 000 tours et voit sa force décupler. 7 000 tours, et pas le moindre signe d'essoufflement, là où une SF90 s'apprête à jeter l'éponge. 8 000 tours, ça commence à miauler et à donner vraiment la chair de poule. 9 000 tours, le pic approche en vous rinçant les tympans. Tout va très vite, la vitesse engagée devient rouge sur l'écran du tableau de bord, intimant l'ordre de tirer sur la palette de droite pour ne pas buter contre le rupteur. Je m'exécute en rentrant la tête dans les épaules pour éviter le recul du fusil, échaudé par la violence du mode Corsa de l'Aventador SVJ. Et par violence, je pèse mes mots, puisque je ne parle pas de rapidité mais bien de l'impression d'y laisser des dents de pignons de boîte à chaque passage de rapport à la volée. Sauf que la Revuelto ouvre (enfin) une nouvelle ère pour les V12 de Sant'Agata. Celle des boîtes modernes aux passages éclair, sans à-coups, mais pas sans saveur. D'où les 2"5 seulement revendiqués de 0 à 100 km/h.

La suite vaut aussi son pesant d'or. Malgré le décor qui commence à défiler, la Revuelto ne perd ni énergie ni capacité de mise en vitesse. Un peu comme si les reprises au-dessus de 200 km/h

avaient la même force qu'à 120 km/h. En clair, le V12 conserve la même fougue à n'importe quel rythme. Est-ce que sa magie opère toujours autant ? Oui, en matière de poigne, d'allonge et de musique. En revanche, il donne moins l'impression de ruer dans les brancards, comme dans une Aventador SVJ ou une Aventador SV Roadster dont les soubresauts tirent sur les silentblochs comme s'il cherchait à sortir de ses gonds à l'accélération. Non pas que le 6,5 litres soit rentré dans les rangs, mais il a troqué une partie de son caractère de brute épaisse contre des performances pures. Il suffit d'observer la progression du compteur de vitesse pour s'en convaincre.

### Vitesse éclair

Dans la ligne droite des stands du circuit de Vallelunga, la Revuelto n'en finit pas de déchirer l'air. Le mode Corsa, qui privilégie l'efficacité à tout prix en clouant la voiture au sol, quitte à être moins permissif que le mode Sport, apporte une stabilité remarquable. Tant mieux, puisque le poids élevé et l'inertie qu'il génère se font sentir dans la courbe rapide avant d'arriver au premier virage. La Revuelto donne néanmoins l'impression d'un meilleur maintien et d'une meilleure tenue de cap qu'une Aventador SVJ. D'un meilleur freinage aussi. Avec une meilleure stabilité et moins de plongée, en plus de distances de décélération très nettement réduites. Dans le premier virage serré,

la Revuelto dévoile un tempérament moins sous-vireur, avec plus d'équilibre, de précision et de vivacité. Moins de roulis aussi. A l'inscription, l'effet sac à dos de ses ancêtres n'est plus qu'un mauvais souvenir, et les mouvements de caisse sont annihilés. La stabilité lors des changements de cap grimpe en flèche, tout comme la rigidité en béton armé de la nouvelle coque carbone. En revanche, les remontées d'information dans la direction sont moins lisibles que celles de l'Aventador. Mais le centre de gravité au ras des pâquerettes et la stabilité garantie par l'empattement rallongé inspirent confiance. D'autant que l'électronique et les trois moteurs électriques veillent au grain en permanence pour vous remettre dans le droit chemin si nécessaire. En résumé : lorsque le cerveau électronique de la Revuelto détecte que vous approchez trop de la limite d'adhérence, il corrige immédiatement en freinant ou en accélérant une ou plusieurs roues de façon ciblée. Un peu à la manière du système Dynamic Enhancer de Ferrari, en tout aussi efficace mais un rien moins discret à l'usage. Disons que certaines régulations font comme des grumeaux dans la pâte sur le circuit de Vallelunga, alors que la conduite d'une SF90 reste d'une fluidité totale dans les mêmes conditions à Fiorano. Quant à la question de savoir s'il est possible de couper toutes les aides à la conduite, la réponse reste évasive, a priori non. Nous avons tout juste eu le droit d'alterner entre mode Sport et mode Corsa pendant le galop

LE CHÂSSIS DE LA REVUELTO LA REND TRÈS AGILE,  
ET L'ÉLECTRONIQUE LA VERROUILLE AU SOL. **MAIS SON  
POIDS ÉLEVÉ DÉGAGE UNE INERTIE IMPORTANTE  
LORS DES CHANGEMENTS DE CAP À HAUTE VITESSE.**





Par rapport à l'Aventador, l'un des plus gros changements concerne la boîte de vitesses. Après s'être acharné à proposer une simple embrayage dont la violence faisait débat, Lamborghini opte pour une transmission à double embrayage et 8 rapports, autrement plus actuelle.

d'essai. Mais le bouton CT Off s'apparente apparemment à « *Touche pas à ça, p'tit c...* ». Dommage. Tout juste avons-nous pu constater que le mode Sport était plus permissif et moins verrouillé, donc plus fun, que le mode Corsa. Mais pas question d'aller fouiner plus loin pour l'instant. Re-dommage, parce qu'on aurait bien aimé savoir comment se comporte la Revuelto à la limite et sans garde-fou. Histoire de savoir si elle a conservé le tempérament de feu, équilibré mais bestial, qui faisait le sel de l'Aventador SVJ.

Enfin, et pour prolonger le parallèle avec la Ferrari SF90, le chapitre du poids reste un élément essentiel sur lequel Maranello conserve l'avantage. Lamborghini avoue en effet 1 772 kg à sec, donc plus de 1 900 kg dans la vraie vie, soit 200 kg de plus que Ferrari. En revanche, la Revuelto reste inattaquable au plan du romantisme mécanique.

Les intonations du V12, sa façon de reprendre sa respiration à mi-course, ou d'ouvrir une boîte sans fond au rétrogradage, n'ont décidément rien à voir avec un V8 biturbo, aussi brillant soit-il. En clair, la Revuelto a beau être passée dans l'ère ultramoderne, elle conserve ses gènes d'origine. ●



### L'avis de Laurent Chevalier

Rien à redire sur le plan de la réalisation, de la facilité à manier une telle puissance, ou encore du degré d'aboutissement. La Revuelto embarque une technologie impressionnante, tout en conservant un somptueux V12, même s'il est moins vibrant que ses illustres prédécesseurs. Seuls le poids (1 900 kg au bas mot avec les pleins) et l'inertie qu'il dégage à très hautes vitesses font figure de bémol. Ce premier galop d'essai prometteur devra néanmoins être validé dans des conditions de roulage plus longues et diversifiées.





Par Yves Maroselli

Lamborghini Revuelto

# La coque en carbone de la Revuelto



Grâce à une utilisation étendue de la fibre de carbone, Lamborghini a pu doter la Revuelto d'une **structure plus rigide et plus légère que celle de l'Aventador.**



## À QUOI ÇA SERT ?

Initialement développé pour l'aérospatial et l'aéronautique, le matériau constitué de résine renforcée de fibres de carbone est progressivement devenu le composite de choix pour les constructeurs de voitures de sport, et ce depuis les supercars pionnières au siècle dernier, telles que la Jaguar XJR15 et la McLaren F1. Et pour cause, puisqu'il permet typiquement un allègement de 30 à 50 % par rapport à l'aluminium dans le cas d'un élément structurel simple. Et l'utilisation de ce matériau apparaît d'autant plus séduisante aujourd'hui grâce à de nouveaux procédés de fabrication moins coûteux et plus rapides, mais aussi parce qu'elle contribue à compenser le poids des batteries et moteurs électriques qu'embarquent désormais de nombreuses voitures de sport, comme c'est notamment le cas de la Lamborghini Revuelto. Spécialiste de ce matériau

qu'il a commencé à employer dès 1983 sur le prototype Countach Evoluzione, le constructeur de Sant'Agata Bolognese parvient aujourd'hui à en étendre l'utilisation grâce à sa technologie Forged Composites. Ainsi, alors que l'Aventador lancée en 2011 devait se contenter d'une cellule centrale en carbone sur laquelle étaient boulonnés des berceaux en aluminium, la partie avant de la Revuelto a pu être fabriquée en matériaux composites, ce qui participe à un allègement supplémentaire de 10 % et à une augmentation de 25 % de la rigidité torsionnelle de sa structure baptisée « monofuselage » par rapport à celle de sa devancière.



## COMMENT ÇA MARCHE ?

La fabrication traditionnelle d'éléments en plastique renforcé de fibres de carbone consiste à utiliser des fibres longues orientées de manière à optimiser leur rigidité en

fonction d'une contrainte identifiée lors de la conception. Ce principe est utilisé par exemple pour le toit, la ceinture de la coque et les longerons portant les triangles supérieurs avant de la Revuelto. En revanche, les Forged Composites (composites forgés) développés par Lamborghini depuis 2010 sont constitués de fibres courtes omnidirectionnelles facilitant la fabrication de pièces de forme complexe. En effet, ces fibres pré-imprégnées de résine se présentent comme un flan qu'il suffit d'écraser dans un moule chauffant pour obtenir la pièce définitive en quelques minutes. C'est à partir de ce matériau que sont fabriqués le plancher et les tabliers de la coque, mais aussi désormais les cônes servant de zone de déformation à l'avant de la Revuelto. Lamborghini annonce que ces derniers sont ainsi 20 % plus légers que des éléments en aluminium tout en étant capables de dissiper deux fois plus d'énergie en cas de choc.



## VONT-ILS TROP LOIN ?

Pour des questions d'encombrement – un élément en composite est généralement plus volumineux que son équivalent en métal – mais aussi de résistance aux températures élevées, le berceau arrière de la Revuelto reste en aluminium. Pourtant, il faut noter que les ingénieurs de Porsche avaient réussi à concevoir un élément de ce type en fibres de carbone – il est vrai de dimensions particulièrement imposantes – et ce dès 2004 pour la Carrera GT ! ●



## NOTRE AVIS

Parce qu'il contribue à compenser le poids de sa chaîne de traction hybride, l'usage étendu de la fibre de carbone est un atout pour la Lamborghini Revuelto.



LE CLUB SPORT AUTO PRÉSENTE

**DU 6 AU 14 AVRIL 2024**

# BONS BAISERS D'ITALIE



fit elephant graphics

**UN ROAD TRIP EXCLUSIF SUR LES TRACES DE JAMES EN ITALIE DE VENISE À MATERA  
OUVERT UNIQUEMENT AUX VOITURES DES BONDS ET DES MÉCHANTS ! DRESS CODE : 100% JAMES BOND**

**TOUTES LES INFORMATIONS SUR : [WWW.THEJAMES.RUN](http://WWW.THEJAMES.RUN)**



ESSAI Porsche 911 S/T

# ecSTasy

C'est une drogue dure. Plus encore qu'une GT3 ou une RS. Plus encore que nombre de supersportives bien plus puissantes. Plus encore que... **C'est même à se demander si la 911 S/T ne serait tout simplement pas la meilleure Porsche jamais produite. Rien que ça.**



Par Sylvain Vétaux  
Photos Laurent Villaron



## TECHNIQUE

Moteur : **flat 6, atmosphérique, 24 S**  
Cylindrée : **3 996 cm<sup>3</sup>**  
Puissance maxi : **525 ch à 8 500 tr/mn**  
Couple maxi : **47,4 mkg à 6 300 tr/mn**  
Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels**  
Antipatinage : **de série déconnectable**  
Autobloquant : **mécanique PTV**  
Poids annoncé : **1 380 kg**  
L - l - h : **4 573 - 1 852 - 1 279 mm**  
Empattement : **2 457 mm**  
Pneus AV & AR : **255/35 ZR 20 & 315/30 ZR 21**  
Réservoir : **64 l (90 l en option)**  
Prix de base : **308 976 €**  
Prix des options/malus : **17 766/50 000 €**  
Prix du modèle essayé : **376 742 €** (malus compris)

## PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **300 km/h** 0 à 100 km/h : **3"7**  
0 à 200 km/h : **11"2**



Quand on lit le dossier de presse Porsche, c'est simple : la 911 S/T est la symbiose entre une GT3 Touring et une GT3 RS. Merci, au revoir. En pratique, c'est vrai, car la dernière venue, qui ne sera produite qu'à 1 963 exemplaires (en référence à l'année de naissance de la 911), est, par rapport à une GT3 RS, à la fois très proche (moteur, trains roulants) et très

éloignée (pas d'aéro active, pas de carrosserie extravagante, pas de réglage du différentiel, pas de roues arrière directrices, pas de PDK). Sur le papier, la S/T est grosso modo l'étalon idéal pour le porschiste qui ne jure que par l'atmosphérique, trois pédales et un look « passe-partout ». Dans les faits, cette auto est tellement plus que ça ! Mais abordons ce qui nous fâche, cette trop grande proximité stylistique avec la Touring. Le constructeur nous rétorque que non et qu'il suffit de voir tout le travail de découpe des ailes avant, le double bossage sur le toit ainsi que la nervure des portières pour se rendre compte que ce sont deux autos très différentes. Mouais... Capot, toit, ailes avant et portes sont en PRFC (plastique renforcé de fibres de carbone), tout comme la barre antiroulis arrière ou l'arceau de sécurité (optionnel). La batterie au lithium-ion est allégée (- 3 kg), les vitrages sont amincis, et l'isolation est réduite au strict nécessaire. Et comme la S/T fait l'impasse sur l'essieu arrière directeur (- 6,5 kg), elle serait de près de 40 kg plus légère qu'une GT3 Touring équipée des options « light ». Annoncée à 1 380 kg, elle est même la 992

La mère et la fille. Réservee à la compétition automobile, la première S/T est bien fluette aux côtés de sa descendance. La recette est la même : alléger la 911 au maximum pour privilégier le feeling de conduite à la performance pure.

ELLE SERAIT DE PRÈS DE 40 KG PLUS LÉGÈRE QU'UNE GT3 TOURING ÉQUIPÉE DES OPTIONS "LIGHT". ANNONCÉE À 1 380 KG, LA S/T EST LA 992 LA PLUS SVELTE DU CATALOGUE.



la plus svelte du catalogue, hors GT3 R rennsport. Vous savez déjà à quel point nous sommes sensibles aux kilos en trop, ce qui explique probablement notre manque d'emballement pour les hypersportives électriques qui se gargarisent de ne peser « que » 2,5 tonnes... Pour l'essai de la 911 S/T, Porsche a choisi la Calabre, au sud de l'Italie. C'est comme Zuffenhausen mais en beaucoup plus vallonné et ensoleillé. Pourquoi la pointe de la Botte ? « Car c'est ici que nous avons validé les liaisons au sol et l'amortissement », nous précise-t-on. Les routes n'étant pas de première jeunesse et le duo GT3/GT3 RS peu réputé pour son moelleux, il nous tarde, avec un brin de méfiance, de voir comment s'en sort la plus radicale des 911 de route.

### Moins, c'est mieux

Bref laïus historique. La S/T, lancée en 1969, n'a jamais été une auto de série. Il s'agissait d'une S avec l'équipement réduit de la T et certains éléments allégés de la R. Bouclier avant, jantes spécifiques, retouches mécaniques, baquets, arceau, amortisseurs sport : la S/T aura sévi, en rallye ou sur circuit, jusqu'en 1972, sa cylindrée prenant graduellement 100 cm<sup>3</sup> (de 2,2 à 2,5 l). En 2023, pour les 60 ans de la 911, c'est donc la première fois que Porsche intègre au catalogue cette appellation. Les baquets en carbone sont superbes, nappés de leur cuir épais. L'ambiance est plus chic que sportive. On adore le compte-tours vert d'eau et le volant simpliste, ce dernier en profitant pour perdre ses 4 molettes de PASM, PTV+, Drive Mode et ESC+TC. Contrairement à la RS, qui fait fi de tout aspect pratique puisque son coffre avant est occupé par un ventilateur,

la S/T confirme sa vocation plus polyvalente. Laurent, notre photographe, est ravi : il n'est pas obligé de voyager avec son sac d'objectifs sur les cuisses. Je lui dis de profiter de la chance qui nous est offerte d'être à bord de cette 911 ultime (mise de départ à 308 976 €), dont tous les exemplaires ont déjà été vendus et dont la cote va exploser. Récemment encore, un lecteur me demandait s'il n'était pas trop compliqué de se renouveler dans l'analyse, surtout des Porsche. Après tout, la 911 est celle qui gagne systématiquement tous ses duels, celle dont nous passons notre temps à écrire qu'elle fait mieux que tout le monde dans presque tous les secteurs et qu'il serait idiot de se priver de cette maestria. Dans le catalogue, pour humilier tout ce qui roule et venir renifler les supercars, il y a la Turbo S, aux coups de massue dévastateurs. Cette 911 raccourcit les distances aussi rapidement qu'elle vous solde tous les points du permis. La S/T ne boxe pas dans cette catégorie. Elle n'est pas meilleure que sa frangine suralimentée. Elle n'a juste rien à voir. Ceux qui ne verraient dans cette déclinaison qu'une version bien trop chère de la Touring auront raison... et tort. Mécaniquement, la S/T joue une partition plus forte, mais le gap de 15 ch n'est pas sensible. Pas de quoi donc légitimer les plus de 110 000 € qui séparent les deux autos. Les proprios de GT3 Touring se targueront d'être plus à la pointe en matière de liaisons au sol, grâce à leurs roues arrière directrices. « C'est avant tout pour les changements de cap à haute vitesse que cet essieu directeur est intéressant. A basse vitesse, l'inscription dans le virage ne varie guère », explique Jörg Jünger, responsable de la gamme GT. Bizarre, c'était pourtant l'argument mis en avant lors de la présentation de la 992 GT3, sur la piste tortueuse et torturée ●●●



**WALTER RÖHRL L’AFFIRME :  
IL N’A JAMAIS CONDUIT UNE AUTO  
DE ROUTE AUSSI ABOUTIE.  
ÇA SENT LE DISCOURS MARKETING.  
EN RÉALITÉ, LA S/T EST BIEN  
LA MEILLEURE DES 911.**



de Bilster Berg : l’agilité et la réactivité sur les changements de cap intempestifs, plus prudents à opérer à allure modeste qu’à plus de 300 km/h... La direction de la S/T est légèrement moins directe que celle de la GT3 : 15,1 contre 14,2:1. Peu de dixièmes, certes, mais un train avant qui se comporte de façon moins radicale.

Les premiers mètres à bord d’une GT3 réclament toujours un temps d’adaptation, double triangulation, carrossage prononcé et direction très directe obligeant à revoir certains repères. Dans la S/T, le conducteur s’acclime plus rapidement. Mais cette 911 vous fait comprendre que c’est quand même vous le capitaine du navire. Il faut déjà composer avec l’embrayage monomasse dont le poids a été réduit de moitié : de 20,7 à 10,2 kg. Résultat : j’ai calé. Entre la diminution du poids et celle de son diamètre (de 240 à 184 mm), l’embrayage, sans être raide, vous plonge dans un univers plus sportif, avec une inertie réduite des deux tiers. Les bruits de transmission sont très présents. En abaissant son rapport final de transmission, la boîte de vitesses manuelle à 6 vitesses (et non pas 7, comme sur une Carrera T) tire plus court mais conserve les mêmes pignons. « La 911 S/T n’est pas destinée à la piste ou à la V. max. sur autoroute, confie Jörg Jünger. Sa raison d’être, c’est uniquement le plaisir de conduire, rien d’autre. »

### **Aller à l’essentiel**

Comme toutes les 911. Comme toutes les sportives. Bref : comme à peu près tout ce qui roule. Alors, comme nous fronçons les sourcils face à l’argumentation de Porsche, notre hôte nous rétorque un laconique : « Vous allez voir. » Et on a vu. Vibré. Sourit. Jubilé. Cette S/T est la meilleure Porsche de route. Vous n’êtes pas obligé de me croire, d’autant que j’avais écrit, il y a quelque temps, que cette lourde responsabilité était endossée par le succulent GT4 RS. Ce dernier, qui abrite en son centre le même 4 litres atmosphérique, est plus sonore. Le moteur de la S/T orchestre évidemment sans fausse note ses pistons, mais on ne retrouve pas cette cacophonie métallique et euphorisante entre 7 000 et 9 000 tr/mn. Le GT4 RS est aussi plus réactif lorsqu’il s’agit de passer les vitesses, la PDK dégainant plus rapidement que mes mollet gauche et poignet droit. Dans tous les autres secteurs, la S/T est meilleure.



Pour différencier à coup sûr la S/T d'une GT3 Pack Touring, il faut se fier à la découpe des ailes avant et des portières, très nervurées. Si les entrailles sont celles d'une GT3 RS, l'auto est bien plus conciliante. Au point d'en faire une parfaite routière.

Alors oui, je sais, à chaque nouvelle Porsche essayée, nous revenons plus élogieux que jamais. Mais celle-là nous a laissé une saveur plus durable en bouche. Rembobinage et n'oublions rien. Il y a cette direction : limpide, constante dans son effort, assistée sans excès, dense sans lourdeur et, même si son moteur est électrique, distillant des remontées d'informations sans filtre. L'Emira fait mieux, de peu, mais c'est au prix de mouvements pendulaires parasites lorsque la route est bombée. Les jantes en magnésium (de série, - 10,6 kg) confèrent probablement un surplus de réactivité. Il y a ce moteur, bien sûr. Il a de l'inertie, à la grimpe comme à la descente, mais ce 4 litres est l'un des meilleurs antidépresseurs au monde. Pas de crochet du droit mais une pression graduelle sur la nuque et l'estomac. Comme la transmission est plus courte, la troisième est, de loin, la vitesse la plus utile. Quid du maniement ? Génial. Le conducteur ressent-il le débattement du levier réduit de 10 mm ? Non. Il y a bien sûr les freins, indestructibles. La S/T hérite de disques carbone-céramique de série. A plus de 350 000 €, avec malus mais sans options, c'est la moindre des choses, nous sommes d'accord. Mais il y a surtout cette tenue de route, hors catégorie.

« Je n'ai jamais conduit une auto de route aussi aboutie. Son seul défaut est qu'elle ne s'appelle pas "911 Walter Röhrl". » La légende du Rallye est ambassadeur Porsche : il n'allait pas nous dire que le dernier rejeton était une merguez. Mais le travail accompli dans le secteur des liaisons au sol est l'atout majeur de cette série limitée. Qu'ont fait les metteurs au point ? Ils ont roulé. Beaucoup. Sur des routes dans le meilleur des cas défoncées, bien souvent éventrées, jamais correctement surfacées. Ce n'est pas sur la Nordschleife que la suspension de la S/T a été peaufinée mais ici, en Calabre. Il y a quatre ans, après avoir encensé la 992 Carrera S pour son premier essai, j'avais émis un bémol : à force de devenir trop grosse et lourde et de se pourvoir de jantes larges comme des tonneaux, la 911 avait perdu ce qui fait d'elle une 911, à savoir son aptitude à voyager sur le long cours. Pour la GT3, pareil mais en pire. Pour la RS, idem. Pour la S/T, machine arrière toute. C'est simple : c'est la meilleure des 911 en matière de toucher de route. Rien que ça. Le roadbook concocté par Porsche était un coup de poker. Lancer des hurluberlus sur des goudrons aussi mal entretenus aurait pu (aurait dû) se terminer avec

de la tôle froissée dans le meilleur des cas. Mais la S/T se rit des trous, saillies, saignées, manques de bitume, bosses et autres surprises calabraises. Même lorsque le mode Sport est activé, l'auto n'est jamais cassante. Entre une S/T et une Touring, c'est le jour et la nuit en matière de confort. Pourtant, les éléments sont identiques. Seule la gestion des lois d'amortissement varie. Il n'y a bien que les joints de dilatation sur autoroute qui génèrent, à haute vitesse, quelques soubresauts dans les reins. Mais ce n'est pas sur les grands axes que la S/T ébouriffe. Quand une Turbo S passe en force entre deux virages, en faisant confiance à sa transmission intégrale et à son biturbo surcoupleux, notre monture préfère la légèreté, l'agilité, les sauts de cabri, effectués au rythme d'un moteur qui nous fait dresser les poils. Et il a du boulot avec moi. Elle accepte de surbraquer en appui sans perdre son cap. Elle accepte de charger son train arrière violemment sans perdre de grip. Elle accepte de freiner à retardement sans perdre de pouvoir directionnel. Résumons : cette 911 chante juste, implique son conducteur à chaque seconde, se joue de tous les pièges de la route, est une pièce rare, jouit d'une motricité sans faille (le différentiel est revu par rapport à la GT3 Touring), pardonne les erreurs, incite à en commettre de moins en moins au fil des kilomètres et se paie même le luxe de ne pas fatiguer ses occupants. C'est ce qu'on appelle un carton plein. ●



### L'avis de Sylvain Vétaux

J'adore les ailerons, les volants avec plein de boutons, les boîtes robotisées. Il n'y a rien de tout ça dans la S/T et pourtant, elle me ferait presque oublier le GT4 RS pour lequel j'avais un coup de foudre absolu. Cette 911 n'est pas une énième stratégie marketing destinée à faire le bonheur des spéculateurs. Elle est l'essence même du plaisir automobile, en surexcitant tous nos sens.



SUPERTEST BMW M3 CS

# Super **tourisme**

Un châssis plus affûté, une toute petite cure d'allègement et quelques vitamines : la M3 CS muscle son jeu. **La berline la plus déjantée du moment part à l'assaut du chrono du circuit du Val de Vienne. Surprise en perspective ?**

Par Jacques Warnery Photos Greg





# L'AVIS DE... Christophe Tinseau

Pilote, instructeur, 12 participations aux 24 Heures du Mans. [www.tinseau.com](http://www.tinseau.com)



**“Je ne m’attendais pas à un tel chrono. C’est vraiment une bonne auto, malgré les presque 1 800 kg.”**

**Christophe Tinseau**



## Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 13 virages ■ Largeur de piste : 11,4 m
- Conditions de piste : sèche, 15 °C, beau temps
- Pneus : Michelin Pilot Sport Cup 2 en bon état

**C** hristophe est agréablement surpris par cette M3 CS : « Je ne m’attendais pas à un tel chrono. C’est vraiment une bonne auto, malgré les presque 1 800 kg. Elle est très stable sur les gros freinages, mais il manque un peu de train avant à l’inscription dans le serré et cela m’oblige à patienter jusqu’au point de corde. » Il pointe ensuite sa principale qualité : « La transmission intégrale est ultra-efficace et le mode 4WD Sport est le plus adapté pour signer un temps. Son typage propulsion permet de limiter le sous-virage en sortie et la motricité impressionne même si l’arrière est un peu léger à la remise des gaz dans des enfilades rapides. Elle fait gagner du temps par rapport à une simple propulsion. » Il apprécie tout autant l’équilibre général : « Un peu paresseux dans les passages lents, le train avant est plus costaud dans les passages rapides. La direction directe accentue ce côté tranchant et il faut être doux au volant, notamment dans des passages comme la chicane du sanglier. » L’ensemble mécanique ne mérite que des éloges :

« Le moteur pousse tout le temps. Il y a beaucoup de couple et il marche fort jusqu’en haut à près de 7 200 tr/mn. La sonorité rauque donne l’impression d’être dans une voiture de course. C’est d’autant plus diabolique que la boîte est bestiale avec ses passages de rapports brutaux et ses grosses déflagrations, c’est fun et efficace, mais il faut faire attention quand on est dans les tours et que l’on passe le rapport supérieur avec un peu de volant, car la voiture peut survivre. » Il n’a évidemment pas pu s’empêcher d’essayer le mode propulsion : « Elle devient alors une formidable drifteuse et reste plutôt facile à emmener. Il manque juste un peu de train avant pour déclencher la glisse en entrée, mais ensuite il y a tellement de couple qu’elle vient tout de suite aux gaz. » Seuls les freins peu puissants le chagrinent vraiment : « L’attaque est bonne, mais au fur et à mesure du freinage, il n’y a pas de ralentissement. Comme si le frein était glacé et que la plaquette manquait d’épaisseur. » Un défaut propre à notre version d’essai dont les garnitures avant étaient fatiguées.



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



a livrée vert pétant BMW Individual Signal Green annonce la couleur. Quitte à exciter les rétines à plus de cent mètres à la ronde. Limitée à 1 800 exemplaires dans le monde, la M3 CS n'a pourtant pas que cette coquetterie facturée la bagatelle de 4 950 € pour réveiller les instincts des passionnés. En apposant ces deux lettres sur sa malle arrière surmontée d'une mini-lame en carbone, la berline de Munich pousse le curseur de la sportivité bien plus loin encore que celui

d'une version Competition. Certes, la berline n'a pas droit au label CSL, réservé au coupé M4 qui s'aventure plus avant dans la radicalité et l'allègement, mais il suffit d'ouvrir la porte et de s'installer à bord pour vérifier ses intentions. Les baquets M Carbon, disponibles en supplément sur la mouture Competition, sont ici montés de série. Les imposantes excroissances des maintiens latéraux des assises ne requièrent peut-être pas autant de contorsions qu'au moment de s'asseoir dans une vraie voiture de course, mais ils exigent tout de même un minimum de souplesse. Leurs rembourrages symboliques évoquent la fermeté d'une planche de fakir et leur étroitesse impose de garder la ligne sous peine de se sentir quelque peu contraint aux entourures. C'est à se demander si la M3 CS est toujours une familiale. Un simple coup d'œil vers l'arrière permet de s'en assurer. La banquette arrière accueille deux adultes avec égards et 480 litres de bagages. Quelques mètres suffisent pourtant à se rendre compte que la meilleure place à bord est derrière le volant en Alcantara doté d'un rappel central rouge. Dans cette atmosphère plus sportive encore qu'à bord d'une M3 Competition, l'appel de la piste du Vigeant devient aussi viscéral qu'indispensable pour découvrir les secrets du label CS.

### Radicale mais pas trop

En attendant d'y arriver, le monotone trajet autoroutier permet d'admirer le capot en plastique renforcé de fibres de carbone (CFRP), bercés que nous sommes par les bourdonnements du 6 cylindres en ligne biturbo qui expire à travers une sortie d'échappement en titane. Ces deux articles participent à l'allègement d'une quinzaine de kilos par rapport à la M3 Competition xDrive classique. Le toit qui arbore cette fameuse matière noire et les baquets précédemment cités également. BMW annonce un poids de 1 765 kg sans pilote à bord. La balance de Mortefontaine qui indique 1 762,5 kg tous pleins faits a beau montrer que BMW ne ment pas, cela reste beaucoup pour une familiale ultra-sportive. Principale coupable, la transmission intégrale xDrive imposée sur la CS ajoute à elle seule 50 kg par comparaison avec la version propulsion. Son efficacité sur les départementales qui nous rapprochent du Vigeant prouve que c'est pour la bonne cause. ●●●

## TEMPS DE RÉFÉRENCE

### Classement de *Sport Auto*

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

	1'32"24	Saleen GT1 (Larbre Competition)
1 <sup>re</sup>	1'37"70	Ferrari 296 GTS Assetto Fiorano *
2 <sup>e</sup>	1'39"30	Chevrolet Corvette Z06 *
3 <sup>e</sup>	1'41"60	Porsche 911 GT3 RS (Type 992)
4 <sup>e</sup>	1'42"80	Porsche 911 GT3 * (Type 992)
5 <sup>e</sup>	1'43"28	BMW M4 CSL *
6 <sup>e</sup>	1'44"65	Porsche Cayman GT4 RS
7 <sup>e</sup>	1'44"85	BMW M3 CS **
8 <sup>e</sup>	1'46"70	Porsche 911 GTS (Type 992)
9 <sup>e</sup>	1'47"68	Mercedes-AMG GT 63 S E Performance
10 <sup>e</sup>	1'47"88	Alpine A110 R **
11 <sup>e</sup>	1'48"34	BMW M4 Competition
12 <sup>e</sup>	1'49"16	Alpine A110 S
13 <sup>e</sup>	1'49"54	Aston Martin Vantage F1 Edition
14 <sup>e</sup>	1'50"48	Audi R8 Performance RWD
15 <sup>e</sup>	1'51"55	Audi RS 3
16 <sup>e</sup>	1'52"97	Cupra Leon VZ 300
17 <sup>e</sup>	1'53"19	Volkswagen Golf R 20 ans **
18 <sup>e</sup>	1'53"53	Ford Mustang Mach 1
19 <sup>e</sup>	1'53"60	Mercedes-AMG CLA 45 S Shooting Brake
20 <sup>e</sup>	1'55"05	Volkswagen Golf GTI Clubsport
21 <sup>e</sup>	1'55"70	BMW M240i
22 <sup>e</sup>	1'55"81	Toyota GR Yaris
23 <sup>e</sup>	1'57"80	Hyundai i20 N
24 <sup>e</sup>	2'00"40	Toyota GR86
25 <sup>e</sup>	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 Mortefontaine (Ceram)

## EN PISTE



### REPRISES

100 à 140 km/h en Drive **2"2 (74 m)**

### FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h **130 m (4"9 et 1,2 G)**

### CONSUMMATION

En conduite extrême **environ 30 l/100 km**

WLTP (mixte) **10,1 l/100 km**

La M3 CS dispose d'un châssis retouché avec un réglage d'amortisseurs différent et des ressorts plus rigides. Elle accroît aussi son carrossage, surtout à l'arrière, et y ajoute un peu de pince. Elle y joint une transmission intégrale reparamétrée et les Michelin Pilot Sport Cup 2. Mises bout à bout, ces modifications expliquent cet excellent chrono.

## VITESSE MAXI

**1** A la différence des autres M3 bridées à 250 ou 290 km/h, avec le pack Experience M la CS est capable de filer jusqu'à 302 km/h. Cette valeur n'a pas été vérifiée à Mortefontaine, mais l'aisance avec laquelle le tachymètre grimpe jusqu'à 250 km/h montre que la barre des 300 km/h s'apparente à une simple formalité.

## ACCÉLÉRATIONS

**2** La transmission intégrale xDrive autorise un démarrage foudroyant en abattant le 0 à 100 km/h en 3"2. Elle poursuit son effort ensuite et atteint 200 km/h en 10"5 seulement. Le 400 m départ arrêté expédié en 11"0 tout rond et l'épreuve reine du 1 000 m D.A. signée en 20"3 témoignent de l'incroyable santé de ce 6 en ligne également présent sur feu la M4 CSL, plus légère de 136 kg. Handicapée au démarrage par ses simples roues arrière motrices, cette dernière signe de moins bons temps sur le 400 m D.A. (11"5) et le 1 000 m D.A. (20"6), mais l'écart qui se réduit progressivement montre qu'elle accélère légèrement plus fort une fois lancée.

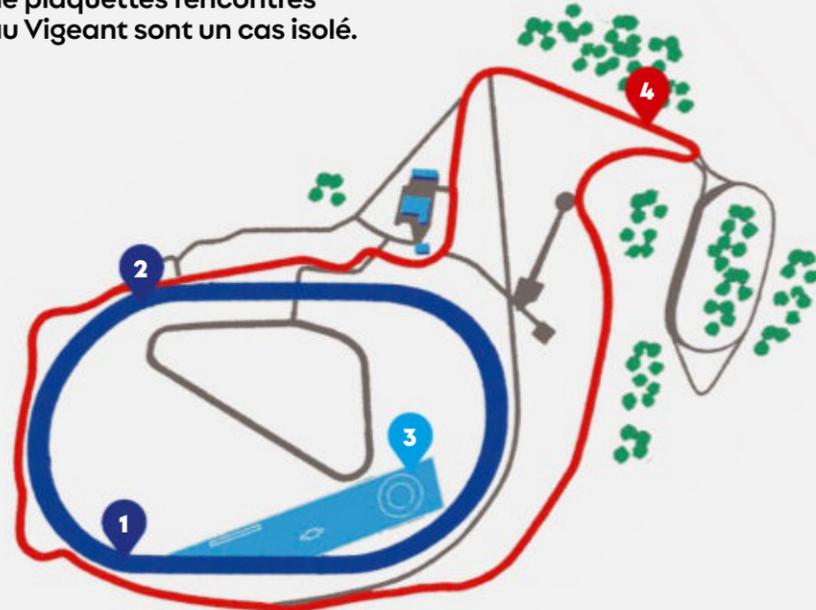
- Anneau de vitesse : 3 000 m avec virages relevés à 43°
- Aire plane : 77 000 m<sup>2</sup>
- Circuit routier : 5 200 m

## FREINAGES

**3** La M3 CS dispose des freins céramique optionnels facturés 8 850 € en supplément. Ils n'ont montré aucun signe de fatigue lors de nos tests à Mortefontaine et la distance de 130 m parcourue pour passer de 200 km/h à l'arrêt complet est une bonne performance. Dotées du même accastillage, les M4 Competition et M4 CSL ont enregistré des distances de respectivement 133 et 123 m. Les différences s'expliquent essentiellement par les pneus. Les Michelin Pilot Sport Cup 2 de notre M3 sont plus adhérents que les Pilot Sport 4 S de la M4 Competition, mais bien moins que les Cup 2 R de la M4 CSL, en outre plus légère de 136 kg. Les soucis de plaquettes rencontrés au Vigeant sont un cas isolé.

## COMPORTEMENT

**4** La BMW M3 CS rappelle les sensations de conduite des versions Competition. Son châssis rigide est incroyablement rigoureux et stable au freinage, alors que le train avant marque un petit temps de latence à l'inscription avant de s'engager vers la corde. La CS y ajoute davantage de grip et devient plus précise encore, tout en dévorant les gros appuis avec une assurance désarmante. L'amortissement ferme encaisse les revêtements bosselés et la transmission intégrale permet d'exploiter la totalité des 550 ch tout en conservant un caractère de propulsion ludique. Impressionnant et efficace, mais le toucher de route manque encore de finesse et de ressenti.



## SUPERTEST BMW M3 CS

Elle permet une remise des gaz plus précoce, tout en conservant un typage sur les roues arrière qui contribue à cette impression d'agilité. Surtout en mode 4WD Sport qui accentue le phénomène et autorise de jolies virgules, avec un pied droit insistant. Il faut dire que le 6 en ligne biturbo qui passe de 510 à 550 ch grâce à une pression de suralimentation portée de 1,7 à 2,1 bar prend un malin plaisir à lui faire faire des heures supplémentaires !

Les sensations et l'équilibre général rappellent ceux du label Competition doté de ses quatre roues motrices, en plus sportif encore. La griffe CS procure une pointe de précision additionnelle et verrouille davantage les mouvements de caisse en s'offrant un châssis plus affûté au niveau de l'amortissement et de la direction. Cette dernière est toujours loin de lire la route comme un livre ouvert, mais elle devient tout de même un poil plus communicative que sur les versions Competition, dont c'est le principal défaut. Les semi-slicks apportent également leur pierre à l'édifice tout en y ajoutant davantage de grip, histoire de mieux profiter de ces trains roulants subtilement revisités. Comme les autres M3, la CS garde de la stabilité au freinage et son train avant produit toujours cette impression de marquer un léger retard en entrée, avant de s'accrocher au point de corde. Une fois la poupe inscrite, il suffit alors d'écraser la pédale de droite pour ressentir un léger déhanché. Sauf que le paysage qui défile bien plus vite encore justifie amplement l'utilité de ces fameux baquets ! Leur excellent maintien permet de conserver sa dignité au moment de se faire centrifuger. L'amortissement raffermi n'est pas un modèle de confort et ne caresse pas le bitume avec la délicatesse d'une sportive légère, mais il encaisse le traitement sans broncher et donne suffisamment confiance pour augmenter le rythme sur chaussée bosselée.

### Record des berlines

C'est pourtant bel et bien au Vigeant que la M3 CS est attendue au tournant. Elle y débarque avec l'assurance d'un athlète parfaitement entraîné. Le carbone qui orne le splitter avant, le diffuseur ou le becquet promet du sport aux membres du Club Sport Auto naturellement attirés autour de cette berline complètement dingue. Une fois le radar en place, l'ami Christophe s'élance pour défier le chronomètre. Retour au stand trois tours plus tard, avec un temps de 1'45"66. Le record des berlines (1'47"68), jusqu'ici détenu par l'AMG GT 63 S E Performance, qui chausse en effet des Michelin Pilot Sport 4 S, moins performants, mais dispose d'un cheptel de 843 têtes (!), est explosé pour plus de deux secondes. Une Porsche 992 GTS pas spécialement fainéante sur piste pointe une bonne seconde derrière (1'46"70), excusez du peu ! Impressionnant, certes, mais Christophe pense pouvoir faire mieux : ●●●

**L'EXCELLENT MAINTIEN DES SIÈGES BAQUETS PERMET DE RESTER BIEN CALÉ AU MOMENT DE SE FAIRE CENTRIFUGER.**

# BANC DE PUISSANCE

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



PUISSANCE ANNONCÉE

**550 ch**

à 6 250 tr/mn

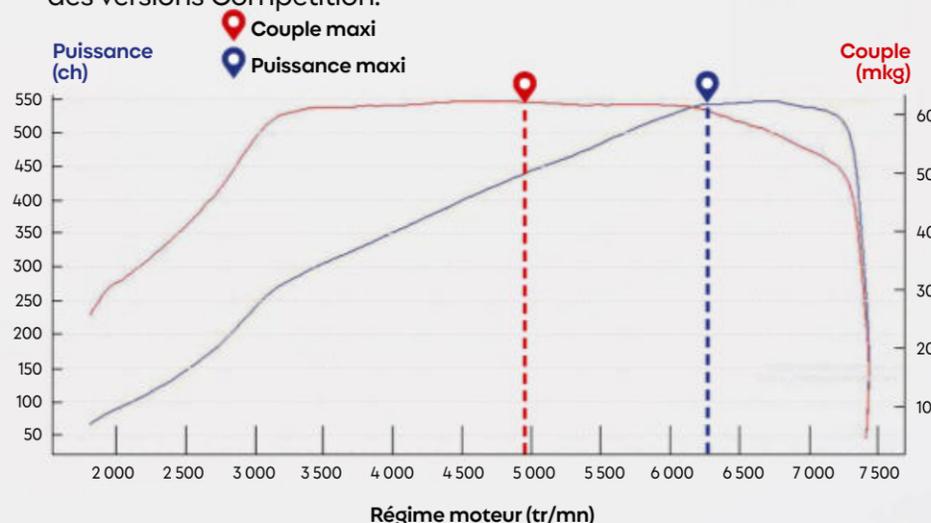
PUISSANCE MESURÉE

**547 ch**

à 6 681 tr/mn

**E**xception faite d'un taux d'humidité élevé, la M3 CS profite de conditions plutôt favorables.

Elle s'approche des 550 ch promis à trois petits chevaux près. Son régime d'obtention maxi fixé à 6 680 tr/mn pourrait laisser penser à un caractère pointu, mais elle dispose déjà de la quasi-totalité de ses chevaux entre 6 000 et 7 200 tr/mn. Le couple maxi mesuré à 63,8 mkg est un peu inférieur aux 66,3 mkg annoncés sur la fiche technique, mais il est disponible sur un large plateau fixé entre 3 300 et plus de 6 000 tr/mn. De quoi offrir une superbe allonge à ce 3.0 biturbo qui bénéficie d'une pression de suralimentation majorée de 0,4 bar par rapport à celui des versions Competition.



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

■ [www.dmpower.fr](http://www.dmpower.fr) ■ 01.34.84.64.77





## TECHNIQUE

Moteur : **6 en ligne biturbo, 24 V** Position : **avant, longitudinale** Alimentation/allumage : **injection directe** Cylindrée : **2 993 cm<sup>3</sup>**  
 Alésage x course : **90 x 84 mm** Rapport volumétrique : **9,3** Régime maxi : **7 200 tr/mn** Puissance maxi : **550 ch à 6 250 tr/mn**  
 Puissance au litre : **184 ch** Couple maxi : **66,3 mkg de 2 750 à 5 950 tr/mn** Couple au litre : **22,1 mkg** Transmission : **intégrale, 8 rapports automatiques**  
 Autobloquant : **de série** Antipatinage : **de série + correcteur de trajectoire déconnectable**  
 Suspensions AV/AR : **type MacPherson, amortisseurs pilotés + barre antiroulis/essieu multibras, amortisseurs pilotés et barre antiroulis**  
 Direction : **crémaillère, assistance électrique** Tours de volant & diam. de braquage : **2,1 & 12,2 m**  
 Freins AV/AR : **disques ventilés de 400 mm avec étriers 6 pistons/disques ventilés de 380 mm avec étriers flottants**  
 Antibloquant : **de série** Poids constructeur/contrôlé : **1765/1762,5 kg** Répartition AV/AR : **54/46 %** Rapport poids/puissance : **3,2 kg/ch**  
 L - I - h : **4 795 - 1 918 - 1 438 mm** Empattement : **2 857 mm** Voies AV/AR : **1 623/1 605 mm**  
 Jantes AV & AR : **9,5J x 19 & 10,5J x 20** Pneumatiques AV & AR : **275/35 R 19 & 285/30 R 20** Réservoir : **59 l**  
 Prix de base : **157 000 €**  
 Prix des options/malus : **18 805/50 000 €**  
 Prix du modèle essayé : **225 805 € (malus compris)**

« Je perds l'avant au point de corde et je dois constamment attendre. Les pneus avant surchauffent et montent trop en pression. Il faut les dégonfler pour limiter le sous-virage. » Deuxième tentative quelque temps plus tard avec les pressions réajustées à 2,5 bar sur les quatre roues. Notre pilote revient à bord d'une M3 fumante, avec un temps de 1'44"85. Cette fois, c'est la Porsche Cayman GT4 RS qui sauve son honneur pour deux petits dixièmes avec une monte pneumatique comparable : « C'est beaucoup mieux, même si les freins ne mettent pas en confiance. L'attaque est bonne au début, mais il ne se passe pas grand-chose ensuite. »

Déjà perceptibles sur route, le manque de ressenti et le dosage difficile de ce système doté ici des disques en céramique optionnels (8 850 €) se retrouvent sur piste : « Je dois freiner plus tôt, c'est-à-dire à 110 m au bout de la ligne droite, au moment où le compteur indique 254 km/h », ajoute maître Tinseau. Il faut dire que le préposé niché sous le capot avant prend un plaisir sadique à les martyriser. D'après notre radar, notre berline verte sous amphétamines déboule à 249 km/h à l'endroit le plus rapide du circuit. Autrement dit, aussi vite au kilomètre/heure près qu'une Corvette Z06 affûtée comme un rasoir. Je veux bien admettre que l'américaine traîne à haute vitesse sa panoplie aérodynamique tel un fardeau, mais ses 659 ch et ses 83 kg de moins sur la balance sont tout de même suffisamment parlants pour prouver la santé du 6 en ligne bavarois. Comme sur la version Competition, cette vraie force de la nature se réveille vers 2 500 tr/mn et déménage très fort vers 3 000 tr/mn. Sauf qu'elle ne marque ensuite aucun temps mort. Alors que la déclinaison de 510 ch commence à s'asseoir à partir de 6 500 tr/mn, le bloc de notre CS se rue jusqu'à son régime maximal fixé à 7 200 tr/mn avec une rage qui incite constamment à flirter avec la zone rouge.

### Ça motrice !

Les mesures relevées l'avant-veille à Mortefontaine démontrent qu'il affiche une forme olympique. Son chrono de 3"2 sur le 0 à 100 km/h par rapport aux 3"7 mesurées sur la M3 Competition propulsion tient surtout à la capacité de sa transmission intégrale à mieux s'extraire des starting-blocks. Sauf que la CS bénéficie ensuite de son allonge légèrement supérieure pour creuser l'écart sur le 0 à 200 km/h (10"5 contre 11"4). Le 400 m départ arrêté (11" contre 11"5) puis le 1 000 m D.A. (20"3 contre 20"9) le confirment. Ce moteur qui souffle, disperse et ventile avec une incroyable vigueur profite d'une boîte automatique à convertisseur à la gestion plus sportive. Les passages de rapports plus rapides claquent comme des coups de fouet sur ses modes de conduite les plus sportifs. Aussi impressionnant soit-il, cet ensemble moteur-boîte ne fait pas tout sur circuit. Christophe, qui ne s'attendait pas à un tel exploit au Vigeant, loue la rigueur du châssis : « Elle est très stable en entrée et jouit d'une excellente

motricité grâce à sa transmission intégrale. Je peux remettre les gaz très tôt et l'équilibre typé propulsion en 4WD Sport ajoute une pointe d'agilité. » Notre pilote regrette toujours cette légère paresse en entrée de courbe ressentie sur route qui oblige à un minimum de patience au moment d'atteindre le point de corde, mais il reste enchanté par sa légèreté lors des remises des gaz dans les passages rapides et par son efficacité inattendue.

L'ultra-radical M4 CSL plus légère de 135 kg demeure pratiquement 1"6 devant avec un chrono de 1'43"28 et des pneus Michelin Cup 2 R autrement plus efficaces. D'après notre pilote, la M3 CS aurait pu approcher ce chrono avec les mêmes gommages magiques : « La CS est peut-être plus lourde, mais elle grignote une partie de son retard en me permettant de reprendre les gaz bien plus tôt que la CSL, donc l'architecture propulsion m'obligeait à constamment doser l'accélérateur en sortie. » C'est dire le potentiel de cette berline qui s'est vite retrouvée envahie à l'heure des baptêmes. Au point qu'une plaquette de frein faiblarde finit par sonner la fin de la récréation avant que le préposé au clavier ne puisse à son tour en jouir pleinement. Un simple petit tour en mode propulsion pour profiter de l'équilibre facétieux BMW donne furieusement envie de conduire à nouveau au plus vite cette berline délicieusement déjantée. Dans une autre vie peut-être... ●



### L'avis de Jacques Warnery

Dans ce créneau de berlines ultra-sportives de plus en plus clairsemé, la plus sportive des M3 offre un positionnement radical inédit. Les propriétaires des 73 exemplaires destinés au marché français profiteront d'un futur collector qu'ils hésiteront sûrement à mettre sur la piste. Ils se priveront alors d'une berline aux performances et à l'efficacité uniques, même si le manque de feeling des commandes l'empêche de décrocher la cinquième étoile.



**CE MOTEUR QUI SOUFFLE, DISPERSÉ ET VENTILE AVEC UNE INCROYABLE VIGUEUR PROFITE D'UNE BOÎTE AUTOMATIQUE À CONVERTISSEUR À LA GESTION PLUS SPORTIVE.**





**MATCH** Jaguar F-Type P450 AWD vs Porsche 911 Carrera T

# Ça passe, et ça casse

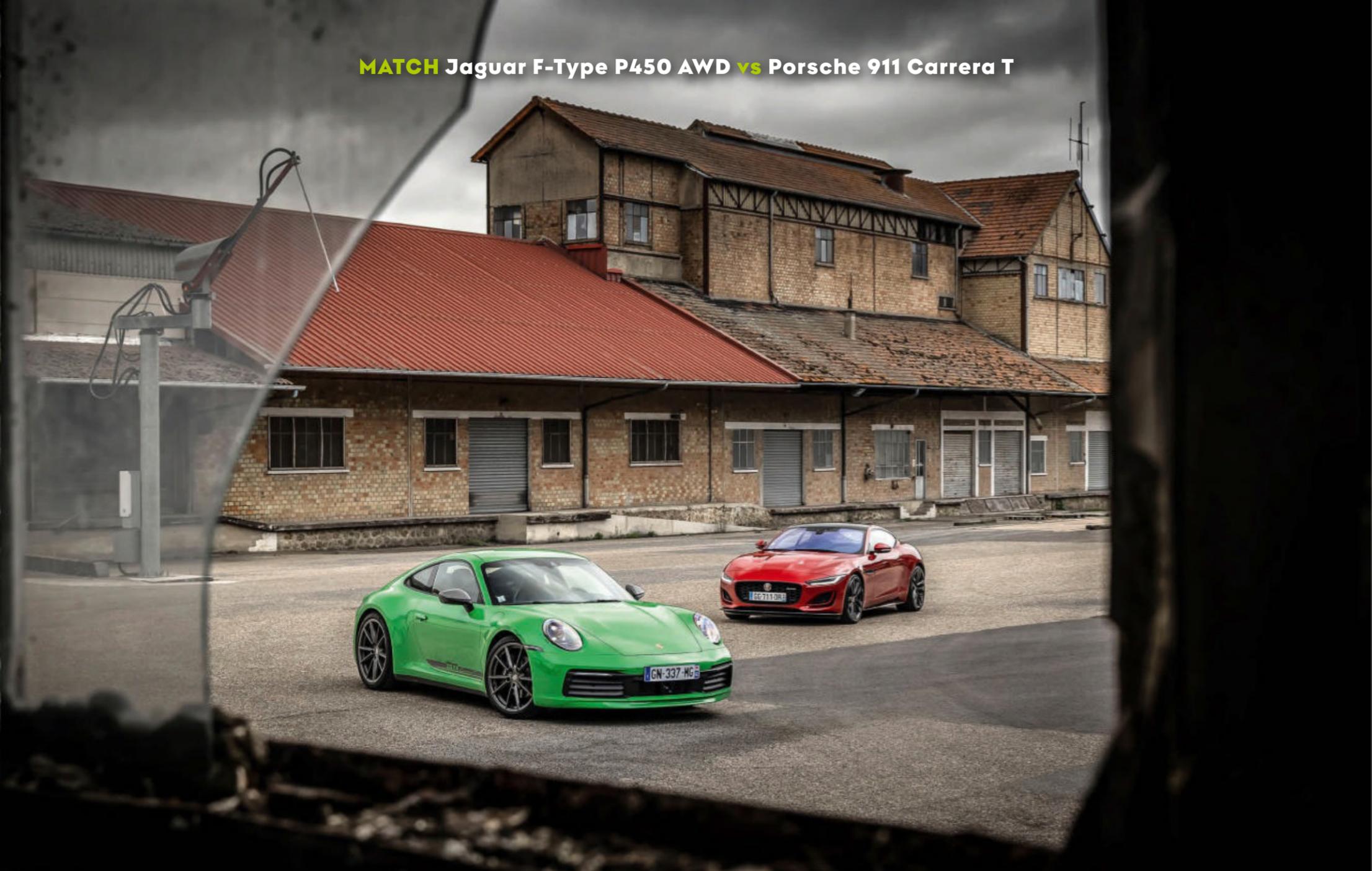
L'une va à l'essentiel, tandis que l'autre en fait des caisses. Entre une Porsche 911 T qui se recentre sur les fondamentaux et une Jaguar F-Type toujours aussi généreuse et caractérielle, **le match s'annonce haut en couleur.**





La F-Type a tout le mal du monde à suivre le rythme effréné imposé par la 911 T. Alors que la seconde virevolte sans jamais être déstabilisée, la première cherche sa route, désorientée par son poids et son châssis qui manque de rigueur. Côté performances, en revanche, il y a match.





À BORD DE LA T, VOUS ÊTES EN PRISE DIRECTE AVEC L'ENVIRONNEMENT. **ELLE VOUS PREND LA MAIN POUR VOUS MONTRER LA VOIE À SUIVRE.**



Face à l'intérieur plus spartiate mais très bien fini de la 911 T, la F-Type offre un environnement plus opulent. Large volant, console centrale imposante, cuir étendu et confort de bon niveau différent de l'allemande, plus axée sur le dynamisme.





LE V8 GRIMPE TOUT DOUX EN RÉGIME ET COUPE TRÈS TÔT, À 6 000 TR/MN. EN REVANCHE, IL SONNE PLUTÔT JUSTE.



ma gauche, une propulsion à moteur arrière, configurée pour la conduite dynamique mais promise très authentique. A ma droite, une GT anglaise pleine de caractère, motorisée par un cœur gros comme ça et flanquée d'une transmission intégrale et d'un intérieur plus opulent. Sur le papier, ces deux-là ne se croiseront probablement jamais dans l'esprit du futur acheteur. Pourtant, les voilà réunies ici. Elles incarnent tout ce qu'on

aime à *Sport Auto* : des attributs techniques alléchants et surtout une personnalité affirmée. Ainsi, la 911 T est de retour. Une déclinaison née en 1968 et réitérée sur la génération 991 presque cinquante ans plus tard. Cette version promet une expérience de conduite plus accessible que les puissantes et radicales GTS, GT3, etc. Plus simple, donc, et moins chère, l'allemande adopte le moteur d'entrée de gamme avec une transmission possiblement mécanique, des éléments de confort en moins et une dotation technique plus orientée vers la performance. De quoi réduire le poids avec quelques suppressions bienvenues (vitrage aminci, isolants, batterie). Au total, 35 kg d'économisés. Pas de quoi s'offrir le grand frisson, d'autant que notre modèle d'essai mis à disposition par Porsche France est pourvu de la boîte double embrayage optionnelle PDK, qui alourdit l'ensemble de... 35 kg. Opération blanche, donc, à 1 505 kg. Et une petite déception pour nous. Car si le gain de poids se joue à la marge, l'intérêt reste bien le mariage du flat 6 3.0 ●●●





## **Porsche** **911 Carrera T**

### **TECHNIQUE**

Moteur : **6 à plat, biturbo, 24 S** Cylindrée : **2 981 cm<sup>3</sup>**  
Puissance maxi : **385 ch à 6 500 tr/mn**  
Couple maxi : **45,8 mkg à 1 950 tr/mn**  
Transmission : **roues AR, 8 rapports double embrayage (7 rapports manuels de série)**  
Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/ de série mécanique**  
Poids annoncé : **1 505 kg**  
Rapport poids/puissance : **3,9 kg/ch**  
L - l - h : **4 530 - 1 852 - 1 291 mm**  
Empattement : **2 450 mm**  
Pneus AV & AR : **245/35 ZR 20 & 305/30 ZR 21**  
Réservoir : **64 l**  
Prix de base : **135 559 €**  
Prix des options/malus : **14 723/50 000 €**  
Prix du modèle essayé : **202 282 €** (malus compris)

### **PERFORMANCES ANNONCÉES**

V. max. : **291 km/h** 0 à 100 km/h : **4"0**



## **Jaguar** **F-Type P450 AWD**

### **TECHNIQUE**

Moteur : **V8, compresseur, 32 S** Cylindrée : **5 000 cm<sup>3</sup>**  
Puissance maxi : **450 ch à 6 000 tr/mn**  
Couple maxi : **59,1 mkg à 2 500 tr/mn**  
Transmission : **intégrale, 8 rapports auto**  
Antipatinage/autobloquant : **de série/non**  
Poids annoncé : **1 780 kg**  
Rapport poids/puissance : **3,9 kg/ch**  
L - l - h : **4 470 - 1 923 - 1 311 mm**  
Empattement : **2 622 mm**  
Pneus AV & AR : **255/35 & 395/30 ZR 20**  
Réservoir : **70 l**  
Prix de base : **112 600 €**  
Prix des options/malus : **5 240/50 000 €**  
Prix du modèle essayé : **167 840 €** (malus compris)

### **PERFORMANCES ANNONCÉES**

V. max. : **285 km/h** 0 à 100 km/h : **4"6**

de 385 ch avec la boîte mécanique à 7 vitesses, qui n'existe maintenant plus que sur cette version T. Finalement, nous sommes peu ou prou en présence d'une Carrera dont l'amateur aurait coché les options idoines. A savoir la suspension pilotée PASM et le châssis Sport abaissé d'un petit centimètre, le pack Sport Chrono, les sièges Sport avec coque en carbone et l'échappement à l'isolation affinée pour rehausser les décibels.

En face, la sportive de Coventry est en fin de carrière, mais la britannique trimballe encore une ligne à couper le souffle. Sous le capot, elle fait le grand écart entre un 2.0 turbo ou un V8 à l'ancienne, cubant 5.0 et revigoré par un compresseur. Notre version P450 affiche donc une puissance nettement supérieure aux 385 ch de la Porsche, une cavalerie que notre modèle d'essai envoie par ailleurs à ses quatre roues, avec plus ou moins de réussite... Mais on y reviendra. Surtout, la F-Type ne joue pas vraiment dans la même cour. Plus GT qu'authentique sportive, imposante et accueillant dans un habitacle valorisant, la britannique officie davantage comme une main de fer dans un gant de velours. Les 450 ch et 59,1 mkg de couple se chargent quant à eux de déplacer l'ensemble avec une certaine classe, sans trop chiffonner les occupants.

### Big block ou flat 6

65 ch d'écart, mais c'est énorme ! Minute papillon. La fiche technique comparée montre également une différence de poids de 275 kg, en faveur de la 911 T. De quoi déjà rééquilibrer le match avec un 0 à 100 km/h effectué en 4"6 pour la F-Type, soit une bonne demi-seconde de plus que sa rivale plus légère. L'écart tombe à un petit dixième lorsque la 911 conserve son levier mécanique. Les deux poursuivent ensuite leur sprint jusqu'à 290 km/h environ. Mais stop aux chiffres, et apprécions surtout les caractères diamétralement opposés de ces deux blocs. Le flat 6 de la Porsche balance un petit crochet du droit pour s'échauffer, avant d'envoyer un uppercut bien senti une fois mis en jambes. Et sa vitalité ne fait que croître à l'ascension du compte-tours. Il ne fait regretter qu'à moitié la présence des turbos, même si la sonorité est plus quelconque que par le passé. En face, c'est plus pépère. Bien que gonflé à bloc par

un compresseur volumétrique, le 5.0 grimpe tout doux en régime et raccroche les bielles très tôt, à 6 000 tr/mn. En revanche, il sonne juste, surtout quand les clapets actifs s'ouvrent en grand. Le 5.0 est à l'image de la F-Type, flegmatique mais avec une certaine poigne. Dommage qu'il doive composer avec une transmission automatique ZF à 8 rapports décevante. Plus on bouscule cette dernière, moins elle fonctionne comme on voudrait. Elle devient hésitante, débordée par le couple et peu réactive au rétrogradage. Elle plombe les performances et annihile toute sensation d'efficacité d'une Jaguar F-Type qui goûte déjà peu à la conduite très dynamique. Voilà qui nous réconcilie finalement avec la présence de la PDK sur notre T. Elle est clairement l'une des meilleures du marché, et c'est elle qui rend l'allemande plus vélocité d'une demi-seconde sur le 0 à 100 km/h. Qu'il s'agisse de donner le tempo via les palettes au volant ou de la laisser agir seule, le job est fait, et bien fait.

Voilà qui laisse le pilote se concentrer davantage sur la route, pour profiter une fois de plus de l'excellente mise au point de la 911. Est-ce que cette version T est concrètement plus authentique et plus pure qu'une Carrera pareillement dotée ? Soyons honnêtes : bien habile celui qui saura flairer les différences. Toujours aussi rigoureusement amortie, diablement agile et facile à prendre en main, cette 911 T va effectivement à l'essentiel, sans chichis. Surtout, reprendre le volant d'une 911 moins supersonique qu'une Turbo S ou moins radicale qu'une GT3 a quelque chose de rafraîchissant. Sur route, l'allemande se laisse plus aisément exploiter, et remet au premier plan son comportement très communicatif plutôt que des performances dantesques. Elle est menée par un train avant vraiment plus alerte que les versions Carrera 4 et une direction à la calibration pertinente.

Ce qui ne fait pas les affaires d'une Jaguar F-Type P450, moins adroite sur l'exercice. Plus confortable, plus commode à vivre au quotidien, l'anglaise sait pourtant aller vite, tractée par un V8 aux épaules solides. Attention toutefois, au premier virage, à ne pas se faire surprendre par l'inertie dont elle fait preuve, la masse costaud à emmener et, disons-le clairement, une mise au point perfectible. Et n'oubliez pas que sa suspension pilotée puisse apporter plus de rigueur une fois ●●●

PLUS CONFORTABLE ET PLUS FACILE À VIVRE  
AU QUOTIDIEN, L'ANGLAISE SAIT ALLER VITE. **ATTENTION TOUTEFOIS  
À NE PAS SE FAIRE SURPRENDRE PAR SON INERTIE.**

Près de 23 000 € séparent ces deux sportives. Plus chère au catalogue, la 911 T est également la reine des options, parfois mesquines. De quoi encore largement alourdir une facture salée. A tarif équivalent, la F-Type peut basculer dans un autre registre avec la tonitruante version R de 575 ch.





La 911 T est une ode à la simplicité, et l'intérieur reflète ce positionnement plus authentique. Les finitions sont irréprochables, mais restent sobres. Les sièges Sport peuvent être remplacés par des baquets intégraux en carbone, et quelques couleurs (surpiqûres, ceintures, fond de cadran) du catalogue de personnalisation viennent égayer l'ensemble si nécessaire.





basculée en mode Sport. L'ensemble est certes raffermi, mais finit par ne plus absorber les cahots de la route. L'anglaise se fait bondissante, plus instable en appui encore, et sa direction plus lourde n'en devient pas plus bavarde. Plus que ses facultés limitées à suivre le rythme diabolique de la 911 T, la Jaguar peine surtout à donner les bonnes informations. Inscription hasardeuse, arrière peu progressif, visibilité sur l'extérieur réduite... A bord de la T, à l'inverse, on est en prise directe avec l'environnement. Elle vous prend la main pour vous montrer la voie à suivre, avec des directives précises. C'est un peu moins clair dans la Jaguar. L'anglaise a même plutôt tendance à brouiller les pistes et à vous laisser, dérouté, vous dépatouiller avec vos sensations. Et la présence de sa transmission intégrale n'arrange en rien les choses. Malgré celle-ci, l'anglaise a le plus grand mal, sur le mouillé, à poser ses chevaux au sol. Alors que la 911 T, propulsion et dotée d'un différentiel à glissement limité mécanique, excelle en motricité. A ce tarif, autant opter pour une version propulsion, plus légère et au museau moins flemmard. A noter, encore une fois, que cette F-Type est sur le point de tirer sa révérence et que sa conception remonte à plus d'une décennie.

### Confort "Jaguar"

A vivre, cependant, la F-Type est un peu plus conciliante. D'abord, son mode Confort offre un niveau de filtration nettement supérieur à celui de la 911, toujours un brin ferme sur cette génération 992. En revanche, elle reste une stricte deux places, quand la T laisse le choix entre deux strapontins d'appoint (option gratuite) ou un espace de chargement supplémentaire. La Jaguar se rattrape avec un vrai coffre de 336 litres (132 litres pour le puits à l'avant de la 911) et une meilleure polyvalence au quotidien. Y entrer et en sortir est plus aisé, ses sièges moins enveloppants sont plus typés confort et son habitacle est truffé de petites attentions pour les passagers. C'est bien présenté, un rien envahissant tout de même (console centrale, poignée de maintien), et l'ergonomie est simple. Reste un système multimédia obsolète pour cette belle bête qui exhibe désormais ses rides. En face, la 911 fait du Porsche. C'est-à-dire que rien ne dépasse et c'est plutôt bien organisé. Cette version T opte pour une finition assez sobre, même si le configurateur permet de raviver le tout avec un nombre incalculable d'éléments de couleur. En bonne Porsche, son catalogue

**L'ANGLAISE A LE PLUS GRAND MAL, SUR LE MOUILLÉ, À PASSER SON COUPLE AU SOL. ALORS QUE LA 911 T EXCELLE EN MOTRICITÉ.**

d'options permet facilement de faire grimper le prix déjà très haut perché. Intercalée entre la Carrera de base et la déclinaison S, la T s'affiche à plus de 135 000 €. Elle compense le surcoût par les éléments techniques du châssis inclus dans l'équipement de série, mais facturés en sus sur ses plus proches sœurs de gamme. Reste qu'à ce prix, l'allemande réclame 23 000 € de plus que sa rivale du jour. Une différence qui autorise à opter pour la très énervée version R75 de la F-Type et son tonitruant V8 de 575 ch. Pas forcément plus rigoureuse, mais tellement plus démonstrative et attachante. C'est avant tout une question de priorités. ●

Merci à la société Axereal pour son accueil et sa gentillesse lors de cette séance photos.



### L'avis de Walid Bouarab

Sur le plan dynamique, la 911 T plie le match au premier virage. Une rigueur et une facilité de prise en main qui renvoient la Jaguar F-Type dans les cordes. A fuir, l'anglaise ? Pas si vite. On ne peut retirer à la Jag' son charme, sa personnalité plus sulfureuse devenue rare, et, plus globalement, une polyvalence supérieure à sa rivale du jour, le tout à un tarif nettement inférieur. Mais chez nous, on aime bien quand ça passe vite, fort et bien. Et à ce petit jeu-là, la 911 T reste la meilleure, tout en étant vivable au quotidien.

**VICTOIRE : Porsche**

# Right or not ?

Un SUV de plus de 2,5 tonnes, 5 m de long et, certes,  
plus de 900 ch, mais... électrique : est-ce encore une Lotus ?  
*That's the question !*



L'aérodynamique active s'illustre aussi à l'avant avec des volets automatiques qui s'actionnent selon la situation : fermés, ils permettent de gagner jusqu'à 15 km d'autonomie ; ouverts, ils contribuent au refroidissement du moteur.

# J

'aimerais tant, cher lecteur, vous épargner la sempiternelle ritournelle du sacrilège commis sur l'autel de la survie d'un constructeur et/ou de sa rentabilité. Parce que c'est toujours la même histoire. Celle du Cayenne de Porsche, de l'Urus de Lamborghini, du Levante de Maserati et du Purosangue de Ferrari ! Chaque fois, nous crions au crime de lèse-majesté... et le coupable devient une star ! Il se vend aujourd'hui plus

de Cayenne que de 911, d'Urus que d'Aventador, de Levante que de MC20, et le carnet de commandes du Purosangue explose ! Alors, pourquoi Lotus n'aurait pas le droit de faire pareil ? Parce que c'était le dernier des Mohicans ? Parce que tout le monde a en tête les mots du fondateur Colin Chapman : « *Light is right* » ? Parce que nous aurions aimé, nous, qu'il en reste un, au moins un, qui ne craque pas. Sauf que les années 60, 70, 80... et même 2000, c'est *fi-ni*. Je sais, c'est dur. En plus, nous avons affaire dans le cas présent à un SUV... électrique ; autant dire, si nous écoutons nos a priori, à un animal sans odeur ni saveur. Pensez donc, chez Lotus, j'en suis restée à l'Elise ! Franchement, il faut y mettre du cœur pour trouver un point commun entre le petit coupé sportif minimaliste et le bébé du jour. J'en ai pourtant découvert un : 900 ! La puissance de l'Eletre – je vous fais grâce de 5 ch – et le... poids de l'Elise, à quelques kilos près.

Mais puisqu'il faut se résoudre à vivre avec son temps, laissons sa chance au produit. En plus, ils avouent presque leur crime chez Lotus. Certes, le discours marketing est formaté, mais ils le reconnaissent eux-mêmes : « *Nous avons fait une Lotus qui ne s'adresse pas à nos*

*clients habituels* » ! Une Lotus qui, avec l'Emeya l'an prochain et un petit SUV du format d'un Porsche Macan à suivre (tous deux électriques, bien sûr, et qui reposeront sur la même base technique que l'Eletre !), permettra à la marque britannique, désormais sous le giron du géant chinois Geely, d'atteindre son objectif de 150 000 voitures en 2028. Rien que cela ! L'ingénieur Sylvain Verstraeten, directeur Attribute Integration, reprend le discours officiel : « *Un coupé sportif 2 places, ce n'est pas pour tout le monde. Si nous voulons vendre des voitures, nous devons nous adresser à d'autres clients que nos fans de toujours. Mais l'Eletre est une Lotus ! Nous avons tout fait pour qu'elle soit légère. La clientèle visée attend aussi du confort et des équipements. Plus personne ne veut d'une sportive tape-fesses qui oblige à se contorsionner pour s'installer à bord. Alors, nous avons également beaucoup travaillé sur la répartition des poids et sur l'équilibre routier pour que la masse ne se sente pas trop.* »

### **2,6 tonnes !**

A grands coups de transmission intégrale (obtenue en positionnant un moteur électrique sur chaque essieu) et de suspension adaptative couplée à des roues arrière directrices et à un contrôle antiroulis (optionnel), l'Eletre est d'une efficacité re-dou-ta-ble ! Mais comment dire ? Quand le discours et la prouesse technique prennent le pas sur les émotions et les sensations de conduite, c'est qu'il y a un loup, non ? Cette pensée m'est venue à l'esprit aussi vite que l'Eletre R franchit le 0 à 100 km/h, c'est-à-dire en moins de 3". Certes, à cet instant, j'étais sur une belle route norvégienne au volant d'une « petite » Eletre, la S de « seulement »... 600 ch ! Il n'empêche, ce ne sont pas les deux petits tours de slalom tracé sur une piste d'aérodrome, au cœur du

●●●

QUAND LE DISCOURS ET LA PROUESSE TECHNIQUE  
PRENNENT LE PAS SUR LES ÉMOTIONS ET LES SENSATIONS  
DE CONDUITE, **C'EST QU'IL Y A UN LOUP, NON ?**



Le grand écran tactile fait son petit effet, et l'ambiance dégage un luxe cosy, sans ostentation. Lors de notre essai, toutes les fonctionnalités n'étaient pas à jour, mais il paraît qu'elles le seront sur les voitures livrées aux clients.



L'aileron arrière se déploie automatiquement et s'incline selon la vitesse à 18 ou 32° pour générer 60 ou 112 kg d'appui supplémentaire. En cas de freinage d'urgence, il passe à 34° pour accentuer la décélération.



## TECHNIQUE

Moteurs : **2 électriques synchrones à aimants permanents**  
Puissance maxi : **905 ch** Couple maxi : **985 Nm**  
Transmission : **intégrale, réducteur 1 rapport AV + 2 AR**  
Batterie : **lithium-ion, 109 kWh utiles, 112 kWh bruts**  
Autobloquant/antipatinage : **de série/de série**  
Poids annoncé : **2 640 kg à vide**  
Rapport poids/puissance : **2,9 kg/ch**  
L - l - h : **5 103 - 2 020 - 1 636 mm** Empattement : **3 019 mm**  
Voies AV/AR : **1706/1 684 mm** Pneus AV & AR : **275/40 & 315/35 R 22**  
Prix de base : **153 090 €** Prix des options/malus : **30 300/0 €**  
Prix du modèle essai : **183 390 €**

## PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **265 km/h** 0 à 100 km/h : **2"9**  
Consommation mixte : **28,3 à 30,7 kWh/100 km**  
Temps de charge 22/350 kW :  
**5 h 50 (0 à 100 %)/20 mn (10 à 80 %)**  
Autonomie moyenne : **410 à 450 km**



bocage du pays des elfes, ni le départ façon catapulte du launch control de la R et de ses 300 ch supplémentaires qui procurent une plus grande émotion. Oui, l'Eletre colle au siège à vous en faire remonter les tripes au niveau des amygdales : « *C'est du brutal !* » comme dirait l'autre... Sa direction ne souffre pas la critique : elle va renifler le point de corde comme un berger allemand des stups dans les bagages des trafiquants, et l'auto change d'appui avec la rigueur et la maîtrise d'un métronome. Elle semble repousser les limites d'adhérence loin, si loin que l'on se demande s'il est possible de les retrouver... C'en est presque trop !

### En mal de sensations

Certes, piste humide et prudence obligent, l'instructeur ne nous a pas laissés enclencher le mode Track tant convoité, exclusivité de l'Eletre R, qui désactive totalement l'ESP. Cette action nous aurait peut-être permis, à nous, de mesurer les travers inavoués de la bête. Et de la sentir... vivante aussi, peut-être. Parce que là, c'est tellement propre, net et sans bavure, aseptisé et feutré qu'il ne se passe rien. Après les accélérations de dragster, on s'ennuie. Il manque un truc ! Quoi ? Une sonorité, sans doute, pour nous ramener à la réalité et à la vie ! L'absence de passage de rapport lisse également beaucoup l'accélération, si fulgurante soit-elle. Mais que voulez-vous ? Bienvenue à bord d'un SUV de luxe surpuissant et électrique ! Un engin ultra-performant, efficace, confortable même, mais pas sportif. Le son, c'est du côté du super système audio en 3D Dolby de KEF qu'il faut aller le chercher (moyennant 6 600 € !). Il transforme l'habitacle de l'Eletre en drive-in de luxe, en boîte de nuit chic ou en loge de la Philharmonique, selon vos goûts. A vous aussi de choisir la déco ! Faute d'agrément mécanique, il faut bien trouver satisfaction ailleurs :

dans les équipements et les technologies embarquées, toutes dernier cri, évidemment ! L'écran central tactile de 25" met dans l'ambiance, au même titre que le bandeau lumineux qui court tout le long de la planche de bord et change de couleur (à vous de définir celle de base parmi le nuancier des 64 au choix) pour « communiquer » avec le conducteur. Il passe ainsi au rouge pour avertir d'un danger ou signaler que la batterie commence à faiblir. A ce sujet, l'Eletre recharge aussi vite qu'elle se décharge. Avec une consommation avouée de 30 kWh/100 km, et à condition de ne pas abuser des 900 ch, heureusement qu'elle embarque une grosse pile de 112 kWh pour tenir la distance et qu'elle encaisse jusqu'à 350 kW de charge pour éviter de rester plus de vingt minutes au stand ! Encore faut-il que la dernière mise à jour ait été réalisée... ●



### L'avis de Mélina Priam

A la question "la Lotus Eletre est-elle une Lotus ?", la réponse est non ! Ce qui n'empêche pas l'Eletre d'être un SUV performant, efficace, confortable et plus encore. Mais ses accélérations stratosphériques, son comportement redoutable et sa technologie à gogo ne parviennent pas à faire oublier sa masse. Pas plus qu'à générer des sensations et de l'émotion au volant.



LA DIRECTION DE L'ELETRE VA RENIFLER LE POINT DE CORDE  
COMME UN BERGER ALLEMAND DES STUPS  
DANS LES BAGAGES DES TRAFIQUANTS, **ET L'AUTO CHANGE D'APPUI  
AVEC LA RIGUEUR ET LA MAÎTRISE D'UN MÉTRONOME.**





**RETOUR AUX SOURCES** Bentley Continental GT

# LA FLEUR DE L'ÂGE

Elle a sauvé Bentley et fête aujourd'hui ses vingt ans. En trois générations, la Continental GT a su profondément évoluer, toujours vers le meilleur. **Reprise en main de différentes nuances d'une légende qui, hélas, marquera la fin d'une époque.**

Par Jean-Eric Raoul Photos Laurent Villaron



J

Vous vous parlez d'un temps que les moins de vingt ans... A cette époque, au tournant du siècle, Bentley se remet du divorce d'avec Rolls-Royce. Au catalogue, on trouve l'Arnage, co-développée avec BMW, et ses dérivés Continental R, T et Azure. Même si le modèle est un succès, à l'échelle des niveaux de production de la marque à l'époque, les volumes restent dérisoires. Parallèlement, Volkswagen, nouveau maître de

Bentley depuis 1998, privé sur tapis vert de l'usage de la marque Rolls-Royce, étouffe sans trop de ménagement la Silver Seraph, sœur de la Bentley Arnage, avant que BMW puisse lancer sa propre production de Rolls-Royce à Goodwood, en 2003.

C'est dans cette ambiance de transition, d'apparence chaotique, qu'arrive à la rédaction le coup de fil de Jean-Philippe Coulaud, directeur de la communication de Bentley, que nous connaissons de longue date : « On va bientôt présenter un tout nouveau modèle. Vous allez être surpris ! Pensez à lui réserver des pages dans le prochain Sport Auto... »

Pour crédibiliser son propos, il nous fait passer quelques photos internes, non publiables, où nous découvrons à la fois la silhouette de la Continental GT et sa planche de bord, non définitive.

Cela ne nous empêche pas d'être étonnés lorsque tombent les informations officielles : 12 cylindres suralimenté, 560 ch, quatre roues motrices, ●●●

2003 - 2011

Moteur : **W12 biturbo, 5998 cm<sup>3</sup>, 560 ch à 6 100 tr/mn**

Transmission : **intégrale, 6 rapports auto**

Poids : **2 385 kg**

V. max. : **313 km/h** 0 à 100 km/h : **4"8**



Les hanches marquées affirment la personnalité sportive de cette première génération. Le couple gargantuesque du W12 à bas régime s'occupe du reste...

un format relativement compact pour un prix nettement inférieur à celui de l'Arnage. En gros, c'est beaucoup mieux et moins cher que ce que Bentley a produit jusqu'à présent. Son secret ? L'usage d'une plateforme du groupe Volkswagen, inaugurée par la Phaeton quelques mois auparavant et reprise ensuite sur les Audi A8. La clientèle traditionnelle de Bentley aurait pu s'en indigner. Mais le succès est au rendez-vous. Ce mélange de rationalité industrielle et d'artisanat préservé signe la recette d'une renaissance commerciale spectaculaire de la marque au B ailé.

Après toutes ces années, la voilà de nouveau devant nous, sur les rives du lac Léman. A-t-elle vieilli ? J'ai toujours eu un peu de mal avec les proportions de la première Conti GT, son allure rondouillarde, son capot haut, ses ailes tombantes. Pourtant, vingt ans après, elle continue d'incarner une présence, une stature, qui la distinguent du tout-venant, fût-il prestigieux. L'arrière sculpté, fort en muscles, affirme l'ambition sportive. Avec des roues déjà généreuses et des détails soignés difficiles à dater, elle ne fait pas son âge. A l'intérieur en revanche, le jugement est plus mitigé. Passons sur l'usure du cuir clair du siège conducteur, naturelle sur une voiture de cet âge. Cependant, plutôt que d'acquiescer une forme de noblesse en se patinant, il trahit un statut plus roturier de voiture d'occasion. Bien mise, certes. Peausseries bicolores, appliques de bois vernis... qui se décolorent par endroits, usage généreux de l'inox ou de l'alu en soutien des commodos, nous ne sommes pas chez Dacia, ni même Volkswagen. Cependant, l'ensemble évoque plus un premium allemand suréquipé mais suranné (les emprunts aux Audi de l'époque sont nombreux) que la noblesse intemporelle d'une Bentley pure souche. Et, forcément, on sourit de bon cœur en allumant l'écran central dont l'affichage, le graphisme et la lenteur ont plus de points communs avec une console Atari qu'avec un smartphone de 2023.

Au réveil, le W12 s'épanche en grondements graves, plus marqués que dans mon souvenir. Ces sympathiques sonorités s'accompagnent de solides bourrades dans le dos dès les très bas régimes, toujours d'actualité, qui effacent distraitemment la masse conséquente de l'engin.



### RETOUR AUX SOURCES Bentley Continental GT

En revanche, l'allant s'émousse à mesure que l'on grimpe dans les tours. Et la boîte signale qu'elle aussi a pris de l'âge, avec des changements de rapports paresseux comparé aux standards actuels. Mais rien de frustrant si l'on ne cherche pas à la manier comme une 911. Ce dont le châssis et l'inertie globale vous dissuaderaient rapidement. En dépit d'une suspension assez ferme, la Conti n'est pas si bien tenue que ça sur ses appuis. Sous le capot, l'enclume du W12 se rappelle à votre bon souvenir à l'inscription. Les freinages n'ont rien de spécialement tranchant. Après tout, c'était écrit dessus : GT, grand tourisme. Elle reste, aujourd'hui encore, taillée pour de longs trajets rapides, ponctués de relances vigoureuses, dans une ambiance chic mais pas guindée. Un cocktail toujours susceptible de séduire, vingt ans après sa présentation.

### Le poids s'oublie...

Pour illustrer l'épisode 2 de la saga, Bentley nous a confié une Supersports, le sommet de cette génération. Lancée en 2017, cette déclinaison proposait entre autres 710 ch sous le capot, une boîte ZF à huit rapports, des freins carbone, un différentiel vectoriel affûté et n'a été produite qu'à 710 exemplaires, en référence à sa puissance. Une rareté, donc, pas nécessairement représentative de l'espèce. Revenons donc au moment de la présentation de cette deuxième génération, en 2010. Invité à l'époque à l'usine de Crewe pour la découvrir en avant-première, je me souviens du relatif embarras de Dirck van Braeckel et de Robin Page, ses designers, au moment de dévoiler leur (gros) nouveau bébé. Selon eux, Bentley était un peu tétanisé par le succès de la première génération, et avait donc choisi la continuité plutôt que la rupture. De fait, sans mettre les deux générations côte à côte, il était délicat d'identifier immédiatement la nouvelle venue. Par de subtiles modifications des panneaux de carrosserie, de la calandre, des phares, des feux arrière, elle semblait cependant s'affiner, gagner en élégance, sans se renier. A l'intérieur, Bentley avait appliqué la même philosophie de changement dans la continuité. Pas de révolution, le maintien d'une architecture de planche de bord en deux arches, mais un soin plus ●●●

LE W12 DE LA SUPERSPORTS SEMBLE DEVENU UN CHOUÏA MOINS ÉLÉPHANTESQUE À BAS RÉGIME. **MAIS C'EST POUR MIEUX NOUS RÉGALER, PLUS LONGTEMPS, SUR TOUTE LA PLAGE DU COMPTE-TOURS. QUELLE ALLONGE !**





## 2011 - 2018

Moteur (Supersports) : **W12 biturbo, 5998 cm<sup>3</sup>, 710 ch à 6 000 tr/mn**

Transmission : **intégrale, 8 rapports auto**

Poids : **2 454 kg**

V. max. : **336 km/h** 0 à 100 km/h : **3"4**



La silhouette a peu évolué pour la deuxième génération. Cette version Supersports de fin de carrière apportait à la fois du muscle (710 ch !) et une certaine vivacité.



évident dans la finition et l'attention aux détails. Côté mécanique, l'attelage issu de la Volkswagen Phaeton était reconduit, à peine modifié dans le sens d'un allègement marginal. La vraie nouveauté interviendrait deux ans plus tard avec l'adoption sous le capot d'un V8 d'origine Porsche/Audi, en complément du W12.

Par ses naseaux très ouverts, ses prises d'air de capot, son diffuseur arrière ou encore ses appliques de carbone, la Supersports ici présente se distingue évidemment de la bonhomie BCBG de la première GT que nous venons de quitter. On ne verse pas tout à fait dans le bad boy, mais ça sent l'haltérophilie et la salle de sport plus que la soirée à l'opéra. Une fois franchi le seuil de la porte, en revanche, pas question de se la jouer dépouillement radical, sangles aux portières ou baquets minimalistes rembourrés aux noyaux de pêche. Supersportive, oui. Mais il ne faut quand même pas pousser le bouchon trop loin ! Les amateurs d'ascétisme monacal et de brutalité vibratoire sont priés d'aller voir ailleurs. Le caractère affirmé et exclusif de la Supersports s'exprime cependant par la sellerie « kiltée », l'ambiance générale plus sombre ou les appliques de carbone soigneusement vernies. Il y a toujours du vrai cuir de vache, des trucs qui brillent autour des compteurs ou des commandes, une clim multizone et un confort certain pour les occupants. Que de la gueule, alors ? Attendez un peu... La fiche technique annonce 2,5 tonnes. Quand, enfin, la jolie route de montagne se dégage et que le pied droit s'enfonce dans la moquette, il y a de la catapulte dans l'air. Et pas un petit modèle. Le poids s'oublie, la qualité reste... Enfin presque. Première petite surprise : le W12 semble un chouia moins éléphantinesque à bas régime. Mais c'est pour mieux nous régaler, plus longtemps, sur toute la plage du compte-tours. Quelle allonge ! Surtout, l'engin s'amuse des courbes et pourrait même s'avérer joueur si on se laissait aller à retarder les freinages ou à remettre la louche, roues légèrement braquées, sans trop de discernement. S'imaginer aux commandes d'une sorte de 911 GT3 hypertrophiée est distrayant cinq minutes, mais il faut garder un œil sur le ravin ou sur le camion qui déboule en face. C'est que l'engin occupe bien l'espace et peut emmener assez loin de la trajectoire idéale, entraîné par sa masse d'utilitaire... ou de voiture électrique.

### **Sportif ou dandy ?**

Quand vient enfin le tour de l'actuelle génération, on se doute que Bentley n'est pas allé chercher un exemplaire au hasard sur la ligne de production pour nous la confier. Le département Mulliner, chargé de la personnalisation, s'est donc concentré sur les combinaisons de teinte et de matériaux de « notre » Conti GT du jour. Premier constat : ce ne sera effectivement pas la Bentley de tout le monde. Deuxième constat : le revers des programmes de personnalisation très ouverts, c'est qu'ils



### **RETOUR AUX SOURCES Bentley Continental GT**

laissent le champ libre à des combinaisons parfois inattendues. Troisième constat : les goûts et les couleurs... Mais ne gâchons pas l'essentiel par des considérations de fanfreluches, puisque rien ne vous oblige à opter pour cette déclinaison intérieure à base de rose et de mauve qui, en plus, a dû coûter un bras à son commanditaire. Revenons donc en cette belle journée de septembre 2017, au Salon de Francfort, lors de la révélation de cette troisième génération. Cette fois, l'enthousiasme est unanime. L'esprit général de la première Continental GT est, certes, toujours présent. Mais la ligne dessinée par Stefan Sielaff, totalement inédite, gagne en félinité, en élégance racée. Celle-là semble réellement intemporelle par des proportions enfin idéales, qui réussissent l'alliage

de la posture statuaire et de la grâce sportive. Le bonheur se prolonge à l'intérieur. La qualité de présentation fait un nouveau bond en avant et s'offre même un pied de nez à la modernité, avec cette façade rotative, très James Bond, qui dissimule à l'envi l'indispensable écran pour le remplacer par trois compteurs analogiques ou un simple panneau de bois précieux. Juste génial... quoiqu'en option. Il n'y a pas de petits profits, même chez les ultra-riches. L'autre révolution a lieu au sous-sol. Oubliée, la plateforme de limousine Volkswagen. Aux fourneaux pour mitonner cette nouvelle mouture, ce sont cette fois des ingénieurs de chez Porsche que l'on a mis à contribution. Rationalité industrielle oblige, la nouvelle plateforme de la Bentley, dite MSB, allait aussi devoir faire ses preuves sur (ou sous...) la Porsche Panamera, notamment. Les cousins de Stuttgart se sont donc à la fois préoccupés d'alléger la chose, mais surtout de travailler l'équilibre des masses et le dynamisme global, comme ils savent si bien le faire. Au résultat, cette troisième génération ressemble à un sublime aboutissement. Tout à la fois plus raffinée dans le style et la présentation (on a dit : oubliez le cas de cette Mulliner...), infiniment plus agile sur la route, elle est aujourd'hui l'une des GT de luxe les plus enthousiasmantes à mener et à utiliser au quotidien. Sportif ou dandy ? Elle vous offre ces deux facettes, avec un égal talent, en fonction de vos humeurs. Profitez-en car, mauvaise nouvelle, elle marquera la fin d'une époque. Chez Bentley, on a commencé à éteindre la lumière en annonçant l'arrêt du W12. Il nous manquera. Avant, comme d'autres, de fermer le robinet d'essence. La prochaine génération de Continental GT nous est en effet promise purement électrique, la Batur ayant offert, en 2022, un avant-goût de sa philosophie de design. On peut le regretter, évidemment. Ou espérer que, sur ce modèle dont le chant mécanique ou la légèreté n'ont jamais constitué des points saillants, la transition électrique sera moins frustrante qu'ailleurs. C'est tout le mal que l'on peut lui souhaiter pour les vingt prochaines années. ●

**AVEC UNE PLATEFORME DESTINÉE À FAIRE AUSSI SES PREUVES SUR (OU SOUS...) LA PORSCHE PANAMERA, LA TROISIÈME GÉNÉRATION DEVIENT L'UNE DES GT DE LUXE LES PLUS ENTHOUSIASMANTES À MENER.**



## DEPUIS 2018

Moteur (GT Speed) : **W12 biturbo, 5950 cm<sup>3</sup>, 659 ch à 6 000 tr/mn**

Transmission : **intégrale, 8 rapports auto**

Poids : **2 273 kg**

V. max. : **335 km/h** 0 à 100 km/h : **3"6**



Dans tous les domaines, c'est la meilleure des trois : silhouette d'une grande élégance, moteur toujours généreux et châssis étonnant d'agilité.





Votre abonnement  
**-33%**  
 de réduction

Abonnez vous à **Sport auto**  
 et recevez en cadeau,  
 cette superbe montre  
 Chronographe

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

**5€<sup>99</sup>** / MOIS  
 pendant 6 mois  
 puis 6€50 au lieu de 8€91

+  
 La version numérique  
 incluse dans votre abonnement  
 à consulter sur **kiosquemag.com**  
 +  
 la montre Chronographe  
 en cadeau



## Bulletin d'abonnement

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

#M041 #D1399252

### 1 Je choisis mon offre d'abonnement :

**Offre mensuelle :** **-33%**  
 Sport Auto chaque mois pour seulement **5€99/mois** puis la 2ème  
 année 6,50€/mois au lieu de 8,91€ + **la montre chronographe.** (1)  
 Je remplis le mandat SEPA ci-dessous accompagné de mon RIB.

**Offre annuelle :** **-28%**  
 Sport Auto chaque mois pour **69,90€** au lieu de 96,56€\*  
 et je reçois Sport Auto pendant 1 an (12 n°). (2)  
 Mon abonnement se renouvellera 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

Vous autorisez ERAS à envoyer des instructions à votre banque pour débiter  
 votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux  
 instructions de Reworld Media Magazines. Créancier : ERAS, 40 Avenue Aristide  
 Briand, 92220 Bagneux France. Identifiant du créancier : FR77ZZZ434057.

Signature :  Date :  /  /

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

**KiosqueMag**

à l'adresse : **bit.ly/sa-742**

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\*\* :

Tél. (portable de préférence) :  (Envoi d'un SMS en cas de problème de livraison)

Email :

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur Kiosquemag.com, et gérer votre abonnement)

Date de naissance :  /  /  (pour fêter votre anniversaire)

Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège Sport Auto et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage!  
 Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage!

\*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque Sport Auto à 6,50€/numéro (11 n°/an) et les frais de port à 11,77€ par an. (1) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 1 an, je serai prélevé de 6,50€ par mois. (2) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date anniversaire. Le règlement s'effectue en une 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. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 30/12/2023. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition 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 en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



### PETITES ANNONCES

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

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

Greg

84

C'EST LA MIENNE...

## Lamborghini Huracán STO



86

### À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos



88

### ACHETER UNE OCCASION

Ferrari FF



92

### GUIDE D'ACHAT

Notre sélection de sportives

# C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal  
Photos Greg



Benjamin a gravi l'échelle de l'automobile sportive avec discernement, se faisant la main progressivement. Aujourd'hui, il tutoie les sommets avec cette **Lamborghini Huracán STO.**



P

## Pourquoi j'ai craqué

Quand j'étais gamin, je voyais passer des voitures de Rallye lors d'événements locaux

et j'ai tout de suite aimé ça. Plus tard, j'ai commencé avec un cyclo que j'essayais de bricoler pour gagner quelques kilomètres-heure... Puis il était temps de passer aux choses sérieuses avec une Clio essence de 110 ch. La passion m'a ensuite dirigé vers les Renault Sport. Puis les BMW, avec une M3 E36 et une E46. Par la suite, j'ai pu accéder à des voitures plus rares comme une R8 V8 qui m'a laissé un souvenir extra, et reste une sportive à collectionner. Après, j'ai eu une Porsche Boxster 981 GTS et une Spyder (elle aussi géniale) avant de toucher au Graal, avec une 991 GT3 RS. Mais cette STO m'a fait craquer dès que j'ai vu les premières images. Son look de voiture de course, mais homologuée pour la route, son V10 atmosphérique sont autant d'ingrédients qui la rendent irrésistible.

## Le jour où je l'ai vue

J'ai reçu mon exemplaire en 2021 et c'était l'une des premières livrées en France. Mais cela n'a pas été si facile. J'avais commandé une EVO Spyder en 2 roues motrices dans un premier temps, et quelque temps après Lamborghini a présenté la STO. J'ai appelé mon concessionnaire qui m'a expliqué que ce modèle était réservé en priorité aux clients. Je lui ai répondu que j'étais client mais, malheureusement pour moi, je n'avais pas encore reçu la voiture, donc je n'étais pas totalement considéré comme tel. Etant donné que je voulais vraiment cette voiture, je lui ai dit que je gardais l'EVO en commande et que je prenais en plus la STO, ce qui était, je vous l'accorde, une folie financière sur le moment. Mon entêtement a fini par payer et j'ai récupéré ma STO quelques mois plus tard. Sous la bâche, elle était déjà méchante, et quand je l'ai vue, c'était le coup de foudre !

## Si c'était à refaire

Je le referais à 100 %... Dès que j'ai eu la voiture, je me suis rendu au Mornay Festival pour profiter de cette belle

acquisition. J'ai pas mal roulé sur la piste, et j'ai fusillé le train de pneus Bridgestone (Potenza Race) qui était indisponible pendant des mois avec la période difficile que le monde a traversée. Ce qui m'a obligé à la laisser au garage. Par ailleurs, étant donné la tournure que prend l'automobile avec l'hybridation quasi imposée aux futures sportives, je suis ravi de l'avoir dans le garage. C'est un peu le dernier dinosaure. Et puis quelle sonorité !

## Et si je la remplaçais...

Je ne pense pas la remplacer de sitôt. Elle n'est pas évidente à utiliser sur petite route mais tellement jouissive que j'oublie tout derrière son volant. Bien sûr, j'ai des rêves automobiles. Une F40, le mythe, serait bien entendu un morceau de choix dans une collection. Mais je rêve aussi de Pagani, de me rendre à l'usine et de la configurer dans les moindres détails. Ce sont des automobiles hors du commun où le degré d'artisanat et de perfection technique fait la différence en comparaison de toutes les autres marques. Un must pour le moment inaccessible. ●

*"Etant donné que je voulais vraiment cette voiture, j'ai dit au concessionnaire que je gardais l'EVO en commande et que je prenais en plus la STO, ce qui était, je vous l'accorde, une folie financière."*



## Lamborghini Huracán STO

Année : 2021 Kilométrage : 6 000 km

### TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **V10, atmo, 40 S** Cylindrée : **5 204 cm<sup>3</sup>**  
 Puissance maxi : **640 ch à 8 000 tr/mn**  
 Couple maxi : **57,6 mkg à 6 500 tr/mn**  
 Transmission : **roues AR, 7 rapports à double embrayage**  
 Poids : **1 339 kg à sec** V. max. : **310 km/h**  
 0 à 100 km/h : **3"0**

### BUDGET

Prix du neuf à l'époque : **299 294 €** (hors options & carte grise)  
 Prix de la voiture actuellement : **420 000 €**  
 Prix le plus bas pour ce modèle : **370 000 €**  
 Coût d'une révision annuelle : **2 500 €**  
 Coût de 4 pneus : **2 000 €** (Bridgestone Potenza Race)

### NOTRE AVIS

La STO ne fait pas dans la demi-mesure. Deux roues motrices et directrices, châssis très affûté, elle profite du V10 et d'une boîte double embrayage au niveau de la concurrence la plus relevée. C'est bien l'Huracán à collectionner !

# À VOTRE AVIS

Rubrique coordonnée par Jean-Eric Raoul



## POUR NOUS CONTACTER...

E-mail [sportauto@reworldmedia.com](mailto:sportauto@reworldmedia.com) Web [www.sportauto.fr](http://www.sportauto.fr)  
 Courrier **Sport Auto (rédaction), 40, avenue Aristide-Briand. CS 10024 – 92227 Bagneux Cedex**  
 Facebook [www.facebook.com/sportautomag](http://www.facebook.com/sportautomag)

## Conversions criminelles

J'aimerais comprendre la teneur de votre dernier édito et les termes qui y sont utilisés. Concernant la conversion de véhicules thermiques en électriques (rétrofit), vous indiquez que ce sont des pratiques criminelles et

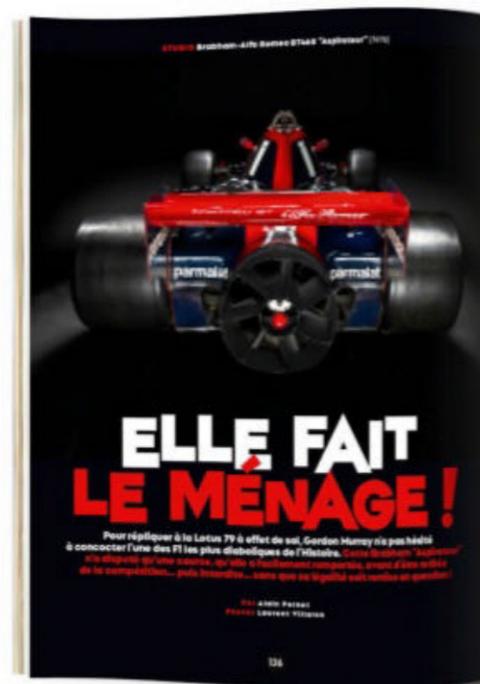
absurdes. Pouvez-vous préciser votre pensée ?  
**Laurent Dusautois**

L'usage du mot « criminel », certes excessif, se rapporte à la conversion électrique de voitures anciennes. L'intérêt de ces dernières vaut pour leur ensemble. Leur allure, soit, mais également leur caractère mécanique, leur sonorité, leur comportement. Les autos anciennes ne sont pas des bibelots décoratifs à poser sur une étagère, mais des objets animés, au sens littéral. Une 2CV sans le crépitement de son bicylindre est-elle encore une 2CV ? Même chose pour une Porsche 911 ou une Jaguar Type E auxquelles on retirerait la mélodie, le caractère et les vibrations de leurs 6 cylindres. Amputer ces voitures d'une part essentielle de leur personnalité pour en faire des « silhouettes » électrifiées peut donc être considéré comme criminel. L'absurdité du retrofit sur des voitures particulières d'usage courant est, cette fois, un point de vue purement rationnel : remotoriser une auto thermique alors qu'elle n'a pas été conçue pour une chaîne de traction électrique

va imposer d'énormes compromis. Il y a peu de place pour loger des batteries, ce qui conduit à des autonomie dérisoires. Par ailleurs, on augmente considérablement le poids général du véhicule, tout en déplaçant le centre de gravité, perturbant ainsi l'équilibre et le comportement d'origine. Pour une somme importante (d'ordinaire supérieure à 15 000-20 000 €, achat du véhicule non compris), on ne peut obtenir qu'un véhicule électrique médiocre.

## Ode à l'intelligence

Merci beaucoup de nous avoir rafraîchi la mémoire en nous rappelant la courte histoire de la Brabham Alfa BT46 « Aspirateur ». Cela nous montre jusqu'où peut aller l'intelligence humaine. La résolution des problèmes rencontrés est un exemple de pugnacité à faire méditer aux futurs ingénieurs. Dès qu'une nouvelle idée arrive en compétition de haut niveau, les concurrents n'ont de cesse de la faire interdire. Je pense que Chapman, Mayer et Tyrrell, au lieu d'utiliser le chantage pour stopper un nouveau développement, auraient dû chercher la parade différemment.



Merci à Gordon Murray et Dave Cox d'être allés au bout de ce développement. Et merci à John Watson d'avoir fait passer le message à Andretti et Chapman... Il est important de souligner l'intelligence de ces concepteurs à l'heure de l'électrification tous azimuts, qui met fin aux développements des moteurs thermiques et annonce la disparition des motoristes.  
**Franck Montagnana**



[sportauto@reworldmedia.com](mailto:sportauto@reworldmedia.com)

## CAR SPOTTERS

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



## Ferrari 296 GTS

J'ai aperçu cette magnifique Ferrari 296 GTS Assetto Fiorano en pleine circulation à Coignières.  
**Paul Morhaim**

## Sortir des routières

**Vous vous limitez aux voitures « de route », même si vous n'avez pas pu résister à l'essai de l'Aston Martin Valkyrie. Vous vous appliquez, à juste titre à mon avis, à les confronter au challenge ultime du circuit et à des temps réalisés par maître Christophe Tinseau. Chaque auto apporte son lot de performances, et bien sûr, le plus important, d'émotions que vous retranscrivez précieusement. Mais que dire d'une « simple » Porsche GT4 Clubsport ou d'une « simple » GT3 Cup ? Pour ma part, j'ai franchi le pas il y a quelque temps et je regarde depuis les voitures « de route » avec d'autres yeux et un autre intérêt, moindre. Ce sont des voitures vraiment faites pour le circuit, qui devraient coller un paquet de secondes (et donc d'émotions) aux meilleures routières. Quel plaisir de régler un châssis et une suspension au petit poil ! Et elles ne coûtent pas plus cher qu'une GT3 RS, sont plus disponibles sur le marché, suscitent moins de spéculation. Personnellement, j'ai choisi. Une « vraie » voiture de circuit est nettement plus palpitante en piste que toutes les routières que j'ai pu essayer jusque-là. Peut-être pourriez-vous faire quelques exceptions à votre ligne « routières only », histoire de recadrer les débats ?**

**Alain D.**

Sur circuit, une voiture conçue spécifiquement pour la piste sera toujours plus efficace. Pneus, suspensions, poids, tout concourt à une machine plus précise et plus gratifiante. On peut aller plus loin. A partir du moment où l'on ne cherche pas une utilisation routière, une monoplace ou une barquette proposeront encore moins de compromis qu'une GT de piste. Lotus, dans sa période Dany Bahar, avait lancé le développement d'une monoplace de track day,

la T125, probablement plus performante que n'importe quelle hypercar. Mais une phrase de votre courrier résume le problème : « ... qui devraient coller un paquet de secondes (et donc d'émotions) aux meilleures routières ». L'émotion serait liée à l'efficacité sur piste ? Rien n'est moins sûr. Parce que l'évaluation d'une voiture de course, cela reste sa capacité à dominer une concurrente. C'est pour cela que nous sommes toujours réticents, sauf exception notable (la Valkyrie en est un bon exemple), à essayer des voitures de piste. Car après avoir redit la précision, l'efficacité et les sensations procurées, il est particulièrement délicat d'isoler des points saillants qui permettraient de tracer une hiérarchie. Sauf à sortir un chronomètre.

## Indulgence pour Lotus

**Je vous ai trouvés très durs avec Lotus dans votre présentation de l'Emeya.** Certes, après l'Eletre, la surcharge pondérale de l'Emeya fait tache dans l'histoire récente du constructeur. Il serait néanmoins nécessaire de rappeler plusieurs choses. Chantre du « *Light is right* » ou non (les Esprit et Excel étaient loin d'être des ballerines), Lotus est surtout une marque qui n'a jamais réussi à être vraiment rentable. Cette histoire est pavée de périodes de crise où elle s'offrait à des investisseurs improbables qui ont tous perdu leur culotte dans l'affaire. Un espoir de renouveau est apparu il y a plus de dix ans lorsque Dany Bahar a ébloui le monde en présentant 6 modèles nouveaux plus incroyables les uns que les autres, propulsant potentiellement Lotus dans la galaxie de Ferrari et Lamborghini. Cette première salve, qui aurait dû sauver le groupe,



ça fait long feu quand le financier de l'opération, le groupe malaisien Proton, a lui-même fait faillite ! Pour Lotus, nouvelle période de doutes, de plans sociaux et de remake d'Elise à pas cher. L'approche du nouveau propriétaire, le groupe chinois Geely, est de nature différente. Déjà, par l'ampleur des moyens mis en œuvre. On parle de 2 milliards de dollars investis dans le groupe Lotus. Quel constructeur sensé irait mettre aujourd'hui 2 milliards sur la table pour concevoir et fabriquer 100 000 exemplaires par an d'une nouvelle gamme de voitures de sport thermiques ? Ce serait du suicide. Geely a donc décidé

de faire de Lotus le premier constructeur de sportives électriques au monde à l'horizon 2028. C'est un pari courageux qui marque une confiance solide dans le fait que, même si le mode de propulsion change radicalement, il y aura toujours un public nombreux pour apprécier la conduite sportive, et que cela sera possible malgré l'augmentation de la masse des véhicules et l'absence de bruit du propulseur.

**Jean-Pierre Genoud-Prachex**

Votre analyse est pertinente et pointe l'absence chronique de rentabilité de Lotus. Nous en sommes bien conscients. Le virage entamé par Dany Bahar avec l'argent de Proton (là aussi, plusieurs milliards de dollars) était prometteur. Il n'empêche, les sportives que nous aimons n'ont jamais suffi à faire vivre la marque d'Hethel. Pour autant, doit-on moins les aimer ? Ou se réjouir de voir cette dernière se transformer en blason prestigieux pour les productions électriques d'un groupe chinois ? Lorsque Porsche est passé au Cayenne, puis au diesel, nous n'étions pas les derniers à nous en plaindre. Mais parallèlement, cela permettait de financer des déclinaisons toujours plus savoureuses de la 911. Dans le cas de Lotus, le concept d'une sportive électrique réellement excitante reste, à ce jour, à inventer. Espérons que Lotus y parviendra.

[www.facebook.com/sportautomag](https://www.facebook.com/sportautomag)



Pourquoi opposer électrique et sportivité ? Les possibilités d'un moteur électrique en matière de performances sont excellentes.

**Victor GT**



## Lamborghini Huracán Sterrato

Je fais partie des lecteurs de *Sport Auto* depuis des années. J'étais aux 6 Heures de Spa-Francorchamps et je crois que j'y ai enfin trouvé des barres de toit pour ma C3 Picasso...

**Philippe Dardenne**



## Pagani Huayra

Lors d'une « banale » journée de spotting dans la capitale, je suis tombé sur cette somptueuse Pagani Huayra Tempesta devant l'hôtel Bulgari, juste après avoir vu deux Bugatti Chiron quelques rues plus haut. La folie de fin août à Paris.

**Hugo Amadieu**

# ACHETER UNE OCCASION

Texte & Photos  
Thomas Riaud



# Ferrari FF

De 2011 à 2016 A partir de 105 000 €

Bien avant le Purosangue, Ferrari a commercialisé des modèles à 4 places au tempérament volcanique. **Un break de chasse à transmission intégrale...**

 hez Ferrari, les coupés à 4 places existent depuis les années 60. Après la sublime 250 GT 2 + 2 (ou GTE), la firme au cheval cabré en a même fait un incontournable dans sa gamme. La série 400 a pris la relève, puis la 456 GT, suivie de la 612 Scaglietti. Cela nous amène à la FF – pour Ferrari Four – en référence à ses 4 places et à ses 4 roues motrices. Ce modèle en rupture avec les générations précédentes prend les traits d'un break de chasse. Présentée au Salon de Genève en mars 2011, la FF reste fidèle au moteur V12 avant placé longitudinalement. Et quel V12 ! Il est, issu de la berlinette F12, est placé en retrait des roues avant pour équilibrer les masses. C'est un fantastique 6,3 litres atmosphérique

à injection directe qui délivre 660 ch. Une puissance permettant de transfigurer cette Ferrari très habitable (coffre de 450 litres) en une sportive, et ce, malgré un poids important de 1 880 kg. La FF efface l'exercice du 0 à 100 km/h en 3"7 et revendique 335 km/h ! Par ailleurs, elle inaugure une transmission intégrale pour le moins originale : celle-ci n'est pas permanente, puisqu'elle fait appel à une mini-boîte à 2 rapports (placée sur l'extrémité avant du vilebrequin), qui gère l'enclenchement automatique du train avant, synchronisée par l'électronique aux 7 rapports de l'arrière. La FF est produite jusqu'en 2016 à 2 291 exemplaires, puis remplacée par la GTC4Lusso. Elle s'échange aujourd'hui à un prix moyen situé aux alentours de 130 000 €.

## Les essais de Sport Auto

N° 592 (05/11) **Contact** Ferrari FF  
N° 602 (03/12) **Voyage** Ferrari FF  
N° 659 (12/16) **"C'est la mienne"** Ferrari FF

## LES 7 POINTS À SURVEILLER

### 01. CARROSSERIE & STRUCTURE

La FF fait beaucoup pour réduire sa masse, puisque sa structure et sa carrosserie sont intégralement en aluminium, à l'exception des boucliers, en matériaux composites. Inutile de préciser qu'en cas de choc, il faudra consulter un vrai spécialiste. D'origine, tout est parfait, de la brillance et de la profondeur des peintures aux divers ajustages. Un rendu approximatif doit vous alerter sur le fait que vous êtes en présence d'une auto qui a été mal réparée. La FF étant basse et exposée au moindre choc, il vous faudra ausculter attentivement l'état des flancs mais aussi les soubassements, dotés d'un carénage à fond plat.

### 02. TRANSMISSION

La FF reçoit une boîte F1 à 7 rapports – une Getrag à double embrayage – qui se montre réactive et efficace au quotidien. Elle bénéficie d'un bain d'huile à vie, mais effectuer une vidange tous les 100 000 km n'est pas superflu si l'on fait beaucoup de ville ou du circuit. Le maillon faible concerne plutôt – de façon très aléatoire – la transmission intégrale, au niveau de la boîte de transfert. Lorsque les capteurs sont endommagés, la FF reste en propulsion, perd les modes de conduite et n'offre plus une sécurité optimale. C'est un vrai problème car l'intervention coûte une fortune : il faut déposer la boîte et changer les composants, et cela revient à près de... 30 000 € ! Mieux vaut donc s'assurer avant d'acheter que cet élément fonctionne parfaitement bien.

### 03. IDENTIFICATION

Le numéro de châssis est visible sur une petite plaque métallique fixée derrière le pare-brise, mais aussi sur la coque de la colonne de direction et sur un autocollant visible dans l'embrasure de la porte passager.

### 04. ENTRETIEN

Mieux vaut acheter un exemplaire bien suivi et sortant de révision avec des périssables en bon état, car tout est coûteux sur cette GT hors norme. Pour parcourir 10 000 km, prévoyez un budget d'entretien d'environ 3 200 €, sans l'essence ni l'assurance.

### 05. INTÉRIEUR

Oubliez la finition légère des Ferrari des années 80-90. La FF bénéficie d'une rigueur que l'on est en droit d'attendre d'une auto de cette catégorie. Les cuirs vieillissent bien, et les assemblages sont convaincants. Seule la tablette arrière, un peu légère, peut générer des vibrations sur mauvais revêtement. L'électronique embarquée peut aussi être à la source de dysfonctionnements, généralement résolus en atelier par une simple reprogrammation. Cela affecte le GPS ou encore les sièges chauffants.



LA FF BÉNÉFICIE D'UNE RIGUEUR DE FINITION QUE L'ON EST EN DROIT D'ATTENDRE D'UNE AUTO DE CETTE CATÉGORIE. **LES CUIRS VIEILLISSENT BIEN, ET LES ASSEMBLAGES SONT CONVAINCANTS.**



LES PÉRISSABLES COÛTENT TRÈS CHER :  
**1 000 € POUR UN TRAIN DE PNEUS**  
**ET 15 000 € POUR 4 DISQUES CARBONE-  
CÉRAMIQUE AVEC LES PLAQUETTES.**

## 06. MOTEUR

Sous le long capot prend place un véritable joyau mécanique comme on n'en verra plus : un V12 6,3 litres atmosphérique à 48 soupapes. Étroitement dérivé de celui de la F12, il passe de 740 à 660 ch mais reste adepte des hauts régimes, en tutoyant sans peine les 8 000 tr/mn. Autant dire qu'il faut bien le laisser chauffer avant de le solliciter et lui prodiguer un entretien suivi. Cela implique une révision tous les 20 000 km ou une fois par an, l'ordinateur de bord pouvant vous demander de diviser cette fréquence par deux en cas d'usage intensif. Comptez 1 700 € chez un spécialiste indépendant... et près du double chez Ferrari. Tous les 50 000 km, une grosse maintenance est à prévoir avec le remplacement des 12 bougies et des courroies d'accessoires, ce qui coûte dans les 2 500 €. Bonne nouvelle, ce V12 à distribution par chaîne brille par sa fiabilité. Le seul rappel, qui se limite à une vérification en atelier, concerne le bouchon de carter d'huile, qui peut se dégrader avec le temps.

## 07. TRAINS ROULANTS

Longue, spacieuse, relativement bien finie et bien équipée, la FF est une GT qui approche les 1 900 kg à vide. Cet embonpoint a des conséquences sur l'usure des périssables, en fonction de la conduite adoptée. Ces éléments sont très coûteux, alors évidemment, avoir le pied lesté ou s'aventurer sur circuit alourdira la facture. Un train de pneus coûte environ 1 000 €, et les 4 disques en carbone-céramique sont facturés 15 000 € avec les plaquettes ! Les amortisseurs pilotés sont réputés fiables et c'est tant mieux, chacun valant 2 000 € pièce, soit 4 000 € par train. Autant d'éléments à contrôler avant d'acheter une Ferrari FF ! Enfin, sans surprise, les jantes sont particulièrement exposées au moindre coup de trottoir.



## LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

*"La FF fait partie de ces générations de Ferrari modernes qui vieillissent bien et rencontrent peu de problèmes. Cela implique bien entendu de leur prodiguer un entretien suivi, chez de bons spécialistes. Le seul vrai souci que la FF peut avoir, de façon très aléatoire, est une défaillance de la boîte de transfert et de ses capteurs. Cette intervention réclame de nombreuses heures de main-d'œuvre et les pièces sont chères, si bien que cela peut vite chiffrer dans les 30 000 €. Par ailleurs, la FF étant lourde, elle use ses pneus et freins en cas de conduite sportive répétée. Ces éléments sont également coûteux à remplacer."*

**Dominique Romeo,**  
gérant de Fiorano Racing (01.61.38.28.10)

## OÙ LA TROUVER ?

### Le réseau

La FF commence à être âgée, si bien qu'elle se raréfie dans le réseau occasion, sauf dans le cas d'une reprise. Vous aurez au moins l'assurance d'avoir un exemplaire suivi, irréprochable (190 points de contrôle) et bénéficiant d'une garantie, mais cela se fera au prix fort.

### Les spécialistes du haut de gamme

C'est la piste à privilégier pour faire un achat serein où, à l'instar du réseau, vous êtes en droit d'exiger une auto parfaite et garantie. Mais là encore, cette tranquillité d'esprit vous coûtera cher.

### Les particuliers

C'est auprès des particuliers que l'on trouve les tarifs les plus séduisants, mais pas forcément les meilleures occasions. Pour limiter les risques, visez un exemplaire ayant toujours bénéficié d'un entretien suivi, chose vérifiable au moyen des factures. Et n'oubliez pas de prendre en compte l'état des consommables pour éventuellement négocier le prix en conséquence !

### Le club

La FF a bien sûr déjà sa place au **Club Ferrari France**, qui compte près de 900 autos. Contactez-les à [car-cff@wanadoo.fr](mailto:car-cff@wanadoo.fr) ou au **01.47.39.96.50**. N'hésitez pas à partager avec des propriétaires avant de vous lancer.

Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses précieux conseils, à **Fiorano Racing** (01.61.38.28.10), spécialiste Ferrari, pour la communication des tarifs et à **David Catrou** pour le prêt de sa belle FF.

Les prochains dossiers seront consacrés à la **Mercedes-AMG C 63 Coupé** puis à la **Honda Civic Type R (2017-2022)**.

Aidez-nous par votre témoignage à enrichir cette rubrique. Adressez votre contribution à [thomasriaud72@gmail.com](mailto:thomasriaud72@gmail.com). Pour être pris en compte, vos envois doivent nous parvenir avant le 10 octobre pour la Mercedes et avant le 10 novembre pour la Honda.

## BUDGET

### Prix : environ 130 000 €

La fourchette est large, et la FF continue de naviguer au-delà des 100 000 €. Pour les exemplaires les plus kilométrés – approchant les 130 000 km –, comptez au minimum 105 000 €. Les modèles totalisant moins de 40 000 km s'affichent encore à 160 000 €.

### Coût des pièces

Pneumatiques :  
**1 000 € par train (20 pouces) vers 25 000 km**  
Amortisseurs :  
**4 000 € par train vers 150 000 km**  
Disques (céramique) :  
**7 000 € vers 80 000 km**  
Plaquettes AV :  
**1 000 € le jeu vers 40 000 km**  
Embrayage (boîte F1) :  
**garanti à vie**  
Echappement :  
**3 000 € vers 200 000 km**  
Révision petit service :  
**1 700 € tous les 20 000 km/1 an**

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise

### Coût de l'assurance

Cas d'une Ferrari FF de 58 000 km, année 2011, valeur 135 000 €

#### ■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Rambouillet.  
**Cotisation annuelle : 2 812 € T.T.C.** (franchise vol/incendie de 2 700 €)

#### ■ CONDUCTEUR B

Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Levallois.  
**Cotisation annuelle : 1 432 € T.T.C.** (franchise vol/incendie de 2 700 €)

Tarifs : Jeanne d'Arc Assurances  
Tél. : 02.38.53.05.36

## LE CHOIX DE SPORT AUTO

La FF n'ayant pas changé pendant sa carrière, nous chercherons ici un bel exemplaire à l'historique clair présentant le meilleur rapport

prix/kilométrage. Si votre budget le permet, traquez les FF comportant des options One to One de personnalisation, qui rehaussent encore leur rareté.

### La version

#### Ferrari FF 2011 à 2016

Moteur : V12, 48 S, position centrale avant, 6 262 cm<sup>3</sup>, 660 ch à 8 000 tr/mn  
Transmission : 7 rapports (F1) à double embrayage  
Poids : 1 880 kg V. max. : 330 km/h

## VERDICT

La FF incarne les valeurs des GT 2+2 de la marque, en y apportant une réelle polyvalence et une fiabilité qui manquait aux anciens modèles.

#### LES ATOUTS

■ Style ■ 4 vraies places et un coffre ■ Moteur-boîte ■ Polyvalence ■ Performances

#### LES FAIBLESSES

■ Encombrement ■ Poids ■ Entretien coûteux



# GUIDE D'ACHAT

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

Par Jean Bourquin Photos Archives Sport Auto & DR

## LE COUP DE CŒUR DU MOIS



### Ferrari Roma Spider

- V8, biturbo ■ 3 855 cm<sup>3</sup> ■ 620 ch
- Poids : 1 556 kg à sec \* ■ 0 à 100 km/h : 3"4 \* ■ CO<sub>2</sub> : 258 g/km
- Prix de base : 246 524 € ■ Malus : 50 000 €

**Une Ferrari polyvalente.** Le prix à payer, si c'en est un, pour l'ablation du toit, avec à la clé un poids revu à la hausse par rapport à la copie d'origine et une rigidité en baisse. Classique, s'agissant d'une décapotable. En fait, le surpoids ne se fait guère ressentir, mais, c'est vrai,

la Roma Spider n'est pas aussi tranchante que le coupé. Rien qui ne gâche le plaisir, le train avant réactif apportant sa pierre à l'édifice. Et puis, il y a le V8 et ses relances explosives : même polyvalente, voire confortable, une Ferrari reste une Ferrari...

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

CO<sub>2</sub> : 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 <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>Alfa Romeo</b> <a href="http://www.alfaromeo.fr">www.alfaromeo.fr</a>												
GIULIA 2.0T 280 Q4	280 ch	1 545 kg *	4 en ligne turbo	1 995 cm <sup>3</sup>	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 <sup>3</sup>	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 <sup>3</sup>	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.												
<b>Alpina</b> <a href="http://www.alpina-automobiles.fr">www.alpina-automobiles.fr</a>												
B4 GRAN COUPÉ	495 ch	1 890 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	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 <sup>3</sup>	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.												
<b>Alpine</b> <a href="http://www.alpinecars.com">www.alpinecars.com</a>												
A110	252 ch	1 110 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm <sup>3</sup>	250 km/h	4"7	23"4	154	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 <sup>3</sup>	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	1 101 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm <sup>3</sup>	285 km/h *	4"1	22"2	156	112 000 €	2 370 €	★★★★☆	N° 734/740



#### PAS ASSEZ RADICALE, MON FILS

R pour radical ? Pas si sûr... Sur circuit du moins, où nous attendions une R plus tranchante que la S. L'amortissement jugé trop souple, peut-être, lequel n'altère en rien l'insolente efficacité de la voiture sur la route. L'inattendu confort en prime.



Précision chirurgicale.  
Facilité de conduite.  
Confort paradoxal.



Performances trop proches de la S sur la piste.



# 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 <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
--	-----------	-------	--------	-----------	---------	------------	-------------	-----------------------------	------	------------	---------	-------------------

## Aston Martin [www.astonmartin.com](http://www.astonmartin.com)

<b>VANTAGE V8</b>	510 ch	1 530 kg*	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>VANTAGE ROADSTER</b>	510 ch	1 831 kg	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>VANTAGE F1 EDITION</b>	535 ch	1 727 kg	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>V12 VANTAGE</b>	700 ch	1 795 kg *	V12 biturbo	5 200 cm <sup>3</sup>	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...												
<b>DB12</b>	680 ch	1 685 kg *	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	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.

<b>DBS SUPERLEGGERA</b>	725 ch	1 693 kg *	V12 biturbo	5 204 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>DBX 707</b>	707 ch	2 245 kg *	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>VALKYRIE</b>	1 155 ch	1 270 kg *	V12 + 1 élec.	6 505 cm <sup>3</sup>	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](http://www.audi.fr)

<b>RS E-TRON GT</b>	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.												
<b>S3 SPORTBACK</b>	310 ch	1 555 kg *	4 en ligne turbo	1 984 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"7 *	23"7	187	59 070 €	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.												
<b>RS 3 SPORTBACK **</b>	400 ch	1 625 kg	5 en ligne turbo	2 480 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>RS 4 AVANT **</b>	450 ch	1 824 kg *	V6 biturbo	2 894 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>RS 5 COUPÉ</b>	450 ch	1 757 kg	V6 biturbo	2 894 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"7	21"8	223	101 990 €	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.												
<b>RS 6 AVANT **</b>	600 ch	2 075 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>RS 7 SPORTBACK PERFORMANCE</b>	630 ch	2 065 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>TTS **</b>	310 ch	1 431 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm <sup>3</sup>	250 km/h	4"7	23"8	190	67 740 €	14 881 €	★★★★☆	N° 633/644
Plutôt léger dans son genre et détendu des pattes arrière, le TTS est à la fois efficace et amusant. Ce serait encore mieux avec un moteur plus hargneux. Le 2 l bi-injection reste très porté sur la muscu.												
<b>TT RS ICONIC EDITION **</b>	400 ch	1 475 kg	5 en ligne turbo	2 480 cm <sup>3</sup>	280 km/h *	3"7 *	-	205	119 225 €	26 247 €	★★★★☆	N° 735/740
Une série limitée excessivement chère. Cela posé, ce coupé quatre roues motrices en phase terminale tient tête crânement à la concurrence plus récente. La sauvagerie du « demi-V10 » nous manquera.												
<b>R8 PERFORMANCE QUATTRO **</b>	620 ch	1 669 kg	V10	5 204 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>R8 V10 GT RWD **</b>	620 ch	1 570 kg	V10	5 204 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	3"4 *	-	344	245 000 €	50 000 €	★★★★☆	N° 732/740
La dernière des R8 avant l'extinction définitive des feux, gratifiée des 620 ch de la Quattro expédiés sur les seules roues arrière. Une personnalité attachante sublimée par l'animalité du V10.												

## Bentley [www.bentleymotors.com](http://www.bentleymotors.com)

<b>CONTINENTAL GT V8</b>	550 ch	2 165 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>FLYING SPUR W12</b>	635 ch	2 437 kg *	W12 biturbo	5 950 cm <sup>3</sup>	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.												

## BMW [www.bmw.fr](http://www.bmw.fr)

<b>128ti</b>	265 ch	1 448 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>M135i xDRIVE</b>	306 ch	1 525 kg *	4 en ligne turbo	1 998 cm <sup>3</sup>	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 ?												
<b>M240i xDRIVE</b>	374 ch	1 727 kg	6 en ligne	2 998 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>M2</b>	460 ch	1 725 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"1 *	-	230	81 100 €	50 000 €	★★★★☆	N° 740
Postulat, la nouvelle M2 est lourde. En fait, cette Béhème hésite entre le caractère impétueux d'une M pur sucre et le comportement rassurant d'une sportive d'aujourd'hui. Et à trop hésiter...												
<b>M3 COMPETITION</b>	510 ch	1 726 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	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 €.												
<b>M3 TOURING COMPETITION</b>	510 ch	1 865 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"6 *	-	233	116 650 €	50 000 €	★★★★★	N° 739



### ON A FAILLI ATTENDRE...

Tenue de cap impériale, train avant incisif, puissance souveraine et transmission intégrale fournie d'office « désactivable » : la M3 dans toute sa splendeur. La polyvalence qu'offre un break en prime. Cela valait le coup de l'attendre 35 ans, celui-là...



Le coffre, évidemment.  
Efficacité intacte.  
Performances itou.



Ratio prix/équipement critiquable.

<b>M440i xDRIVE</b>	374 ch	1 830 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm <sup>3</sup>	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...												

**MARQUES/MODÈLES**

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>M4 COMPETITION</b>	510 ch	1 713 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>M4 CSL</b>	550 ch	1 628 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>i4 M50</b>	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.												
<b>M850i</b>	530 ch	2 105 kg	V8 biturbo	4 395 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"7	21"7	251	134 100 €	50 000 €	★★★★☆	N° 738
Ni SUV lourdingue ni électricité dans l'air. Juste une routière animée par un V8 biturbo source d'un confort mécanique hors pair et de performances qui ne le sont pas moins. Belle machine à rouler.												
<b>M8 COMPETITION</b>	625 ch	1 960 kg *	V8 biturbo	4 395 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>M8 GRAN COUPÉ</b>	625 ch	1 975 kg	V8 biturbo	4 395 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>Z4 M40i</b>	340 ch	1 588 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>XM</b>	653 ch	2 710 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	4 395 cm <sup>3</sup>	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](http://www.bugatti.com/fr)

<b>CHIRON</b>	1 500 ch	1 995 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>CHIRON PUR SPORT</b>	1 500 ch	1 945 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>CHIRON SUPER SPORT</b>	1 600 ch	1 972 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>DIVO</b>	1 500 ch	1 960 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm <sup>3</sup>	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](http://www.caterham.co.uk)

<b>SEVEN 170 R</b>	85 ch	469 kg	3 en ligne turbo	660 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>SUPER SEVEN 600</b>	85 ch	440 kg *	3 en ligne turbo	660 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>340 R</b>	170 ch	560 kg *	4 en ligne	1 999 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>SEVEN 485 CSR **</b>	237 ch	580 kg *	4 en ligne	1 999 cm <sup>3</sup>	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](http://www.chevrolet.fr)

<b>CORVETTE STINGRAY CABRIOLET</b>	482 ch	1 717 kg	V8	6 162 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>CORVETTE Z06</b>	645 ch	1 679 kg	V8	5 460 cm <sup>3</sup>	+ de 300 km/h *	3"1	20"1	NC	env. 200 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 736
Elle a tout de la prochaine terreur des circuits, la Corvette Z06. 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.												

**Cupra** [www.cupraofficial.fr](http://www.cupraofficial.fr)

<b>LEON VZ 300</b>	300 ch	1 490 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm <sup>3</sup>	250 km/h	5"6	24"5	177	47 140 €	8 254 €	★★★★☆	N° 726/735
Dynamique et polyvalente, la Leon VZ 300 est une sportive en mode traction de premier plan au quotidien. Guère à son avantage sur circuit, en revanche, malgré des accélérations canon.												
<b>FORmentor VZ5</b>	390 ch	1 634 kg	5 en ligne turbo	2 480 cm <sup>3</sup>	250 km/h	4"1	22"8	232	59 990 €	29 995 €	★★★★☆	N° 740
Le 5 cylindres 2.5, qui jusqu'à présent n'animait que des Audi, change la donne pour ce SUV qui se montre contre toute attente fort peu pataud. Sympa à « piloter », en fait. 4 étoiles méritées.												

**Dallara** [www.dallara.it](http://www.dallara.it)

<b>STRADALE</b>	400 ch	855 kg *	4 en ligne turbo	2 261 cm <sup>3</sup>	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](http://www.devalliet.fr)

<b>MUGELLO 375F</b>	225 ch	680 kg *	4 en ligne	1 598 cm <sup>3</sup>	+ de 200 km/h *	4"6 *	-	127	88 400 €	150 €	★★★★☆	N° 738
C'est aussi léger qu'une Lotus d'antan et cela porte le nom d'un circuit italien. C'est français, avec sous le capot un bloc estampillé Peugeot. Une négociatrice en virages bourrée de talent.												

**Donkervoort** [www.donkervoort.com](http://www.donkervoort.com)

<b>F22</b>	500 ch	803 kg *	5 en ligne turbo	2 480 cm <sup>3</sup>	290 km/h *	2"5 *	-	195	312 062 €	18 188 €	★★★★★	N° 741
	<b>CETTE VOITURE SE MÉRITE</b> 5 cylindres d'origine Audi reformaté, boîte « méca 5 », châssis en partie en carbone, intérieur minimaliste : la F22 va à l'essentiel et nécessite de bien maîtriser le mode d'emploi à son volant. Avalanche de sensations à la clé. Du brutal.											
											↑ Poussée phénoménale. Grip phénoménal. Freinage phénoménal.	↓ 100 exemplaires, pas plus.

**Ferrari** [www.ferrari.com](http://www.ferrari.com)

<b>ROMA</b>	620 ch	1 662 kg	V8 biturbo	3 855 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>PORTOFINO M</b>	620 ch	1 664 kg *	V8 biturbo	3 855 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>812 GTS</b>	800 ch	1 600 kg	V12	6 496 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>812 COMPETIZIONE</b>	830 ch	1 487 kg *	V12	6 496 cm <sup>3</sup>	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...												
<b>296 GTB</b>	830 ch	1 470 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>296 GTS</b>	830 ch	1 651 kg	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm <sup>3</sup>	330 km/h	2"7	18"0	153	315 377 €	1 901 €	★★★★★	N° 731/739

	<b>LA SPORTIVE PARFAITE</b> 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...

# Performance et Endurance

200 dimensions du 13" au 19"



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

[www.platin.fr](http://www.platin.fr)



**PLATIN**  
★★★ TYRES

 Marque allemande

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>SF90 STRADALE</b>	1 000 ch	1 600 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>SF90 SPIDER</b>	1 000 ch	1 670 kg	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>SP3 DAYTONA</b>	840 ch	1 485 kg	V12	6 496 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>PUROSANGUE</b>	725 ch	2 033 kg *	V12	6 496 cm <sup>3</sup>	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](http://www.ford.fr)

<b>PUMA ST</b>	200 ch	1 358 kg *	3 en ligne turbo	1 497 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>FOCUS ST</b>	280 ch	1 461 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm <sup>3</sup>	250 km/h	6"9	26"5	183	41 700 €	10 897 €	★★★★☆	N° 737
Performances dans la norme, sans plus. Et alors ? La Focus ST fournit son pesant de sensations à flux tendu, par la grâce, notamment, d'un train avant très incisif. Boîte mécanique de rigueur.												
<b>MUSTANG GT</b>	450 ch	1 743 kg *	V8	4 951 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>MUSTANG MACH 1</b>	460 ch	1 774 kg	V8	5 038 cm <sup>3</sup>	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](http://www.honda.fr)

<b>Civic Type R</b>	329 ch	1 429 kg *	4 en ligne turbo	1 996 cm <sup>3</sup>	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](http://www.hyundai.com)

<b>i20N **</b>	204 ch	1 237 kg	4 en ligne turbo	1 598 cm <sup>3</sup>	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](http://www.jaguar.com)

<b>F-TYPE P450</b>	450 ch	1 781 kg *	V8 compresseur	5 000 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>F-TYPE R</b>	575 ch	1 878 kg	V8 compresseur	5 000 cm <sup>3</sup>	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 €.												
<b>F-PACE SVR</b>	550 ch	2 070 kg *	V8 compresseur	5 000 cm <sup>3</sup>	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...												

## Lamborghini [www.lamborghini.com](http://www.lamborghini.com)

<b>HURACÁN EVO RWD SPYDER **</b>	610 ch	1 724 kg	V10	5 204 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>HURACÁN EVO **</b>	640 ch	1 647 kg	V10	5 204 cm <sup>3</sup>	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 de la fabuleux V10 et de ses vocalises déchirantes.												
<b>HURACÁN STO</b>	640 ch	1 339 kg *	V10	5 204 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>HURACÁN STERRATO</b>	610 ch	1 470 kg *	V10	5 204 cm <sup>3</sup>	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

<b>COUNTACH LPI800-4</b>	814 ch	1 594 kg *	V12 + 1 élec.	6 498 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>URUS PERFORMANTE</b>	666 ch	2 150 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	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](http://www.landrover.fr)

<b>DEFENDER 90 V8</b>	525 ch	2 471 kg	V8 compresseur	5 000 cm <sup>3</sup>	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](http://www.lexus.fr)

<b>RC F TRACK EDITION</b>	464 ch	1 747 kg	V8	4 969 cm <sup>3</sup>	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](http://www.lotuscars.com)

<b>EMIRA i4</b>	360 ch	1 446 kg *	4 en ligne turbo	1 991 cm <sup>3</sup>	290 km/h *	4"3 *	-	208	96 815 €	29 070 €	★★★★☆	N° 740
<b>ÉMÉRITE EMIRA</b> Mercedes-AMG fournit l'ensemble mécanique (moteur + boîte robotisée), et dans le genre « 4 pattes », il y a pire. La réactivité du châssis et l'inimitable toucher de route font le reste. Entre les deux Emira, le débat est tranché. L'i4 est la meilleure.												
<b>EMIRA V6</b>	400 ch	1 493 kg *	V6 compresseur	3 456 cm <sup>3</sup>	290 km/h *	4"3 *	-	258	99 470 €	49 735 €	★★★★☆	N° 724 /733/735
Il y a le V6 domestiqué, le zeste de confort qui va bien et la tonne et demie relevée sur la balance. Il y a une boîte mécanique, aussi, qui fait de l'Emira V6 une GT d'un genre très particulier.												



Moteur pétillant. Direction très informative. Amortissement réussi.



Le timbre d'un 4 cylindres

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
--	-----------	-------	--------	-----------	---------	------------	--------------	-----------------------------	------	------------	---------	-------------------

## Maserati [www.maserati.fr](http://www.maserati.fr)

<b>GRANTURISMO TROFEO</b>	550 ch	1 795 kg *	V6 biturbo	2 992 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	3"5 *	-	230	225 650 €	50 000 €	★★★★☆	N° 734
La GranTurismo, qui fut propulsion, se convertit à la transmission intégrale et hérite du V6 biturbo de la MC20 en lieu et place du précédent V8 4.7. Ça le fait, l'ensorcellement en moins.												
<b>GHIBLI TROFEO **</b>	580 ch	1 969 kg *	V8 biturbo	3 799 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>MC20</b>	630 ch	1 495 kg *	V6 biturbo	3 000 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>MC20 CIELO</b>	630 ch	1 540 kg *	V6 biturbo	3 000 cm <sup>3</sup>	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](http://www.mazda.fr)

<b>MX-5 RF 2.0</b>	184 ch	1 072 kg *	4 en ligne	1 998 cm <sup>3</sup>	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](http://cars.mclaren.com)

<b>ARTURA</b>	680 ch	1 498 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 993 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>GT</b>	620 ch	1 546 kg	V8 biturbo	3 994 cm <sup>3</sup>	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).												
<b>765LT SPIDER</b>	765 ch	1 393 kg *	V8 biturbo	3 994 cm <sup>3</sup>	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](http://www.mercedes-benz.fr)

<b>A 45 S AMG 4MATIC+</b>	421 ch	1 680 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>CLA 45 S AMG SHOOTING BRAKE</b>	421 ch	1 728 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>C 63 S AMG E PERFORMANCE</b>	680 ch	2 165 kg	4 en ligne turbo + 1 élec.	1 991 cm <sup>3</sup>	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...												
<b>SL 63 AMG 4MATIC +</b>	585 ch	1 945 kg	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	315 km/h *	3"6 *	-	293	201 390 €	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.												
<b>G 63 AMG</b>	585 ch	2 624 kg	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	240 km/h	4"2	23"3	369	190 100 €	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](http://www.mini.fr)

<b>HATCH JOHN COOPER WORKS</b>	231 ch	1 311 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm <sup>3</sup>	238 km/h	5"8	25"6	162	42 900 €	3 552 €	★★★★☆	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](http://www.morgan-motor.co.uk)

<b>SUPER 3</b>	118 ch	635 kg *	3 en ligne	1 487 cm <sup>3</sup>	209 km/h *	7"0 *	-	130	58 788 €	210 €	★★★★☆	N° 739
On craque pour le look inimitable, et la conduite d'un trois-roues reste une expérience unique. Encore ne faut-il pas trop en demander sur le plan de l'efficacité. Le bloc Ford fait l'affaire.												
<b>PLUS SIX</b>	335 ch	1 075 kg *	6 en ligne biturbo	2 998 cm <sup>3</sup>	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](http://www.pagani.com)

<b>HUAYRA R</b>	850 ch	1 050 kg *	V12	6 000 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	-	-	-	3 120 000 €	-	★★★★★	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.												
<b>HUAYRA CODALUNGA</b>	840 ch	1 280 kg *	V12 biturbo	5 980 cm <sup>3</sup>	350 km/h *	3"0 *	-	-	7 000 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 740



### MOTEUR TYPÉ TURBORÉACTEUR

De ce fait, la Codalunga porte en elle une animalité impétueuse que l'on ne retrouve pas ailleurs. Et puis, il y a ce mélange entre l'agilité d'un kart et la tenue de cap d'une limousine qui catapulte cette supercar tout en haut de notre panthéon.



Œuvre d'art.  
Cantique mécanique.  
Tsunami de sensations.



Série limitée à 5 exemplaires.

## Porsche [www.porsche.com/france](http://www.porsche.com/france)

<b>718 CAYMAN S PDK</b>	350 ch	1 443 kg	4 à plat turbo	2 497 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>718 CAYMAN GT4 **</b>	420 ch	1 460 kg	6 à plat	3 995 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>718 CAYMAN GT4 RS</b>	500 ch	1 491 kg	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	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...												
<b>718 BOXSTER S PDK</b>	350 ch	1 451 kg	4 à plat turbo	2 497 cm <sup>3</sup>	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 !												
<b>718 SPYDER **</b>	420 ch	1 440 kg	6 à plat	3 995 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>718 SPYDER RS</b>	500 ch	1 410 kg *	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	308 km/h *	3"4 *	-	294	159 052 €	50 000 €	★★★★★	N° 740



### LE DER DES DERS

Autant en profiter, avant que la 718 ne franchisse le Rubicon de la locomotion électrique. Du millésimé, de fait, mis en valeur par le bloc emprunté à la 911 GT3. Reste, sur le fond, une sportive taillée pour la route, à déguster comme telle.



Homogénéité générale.  
Amortissement prévenant.  
Grip phénoménal.



La piste, ce n'est pas son truc.

<b>911 CARRERA</b>	385 ch	1 505 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm <sup>3</sup>	293 km/h *	4"0 *	-	233	124 885 €	50 000 €	★★★★★	N° 708
La 911 Carrera « de base » donne accès au mythe et se savoure. Ce premier prix a tout de même joyeusement augmenté depuis deux ans (+ 15 000 €). Pack Sport Chrono recommandé (2 400 €).												
<b>911 CARRERA S</b>	450 ch	1 596 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>911 CARRERA GTS</b>	480 ch	1 628 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>911 SPORT CLASSIC **</b>	550 ch	1 554 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm <sup>3</sup>	315 km/h *	4"1	-	285	286 215 €	50 000 €	★★★★★	N° 734
A la base de cette série limitée, il y a l'une des plus grandes voyageuses du moment. La 911 Turbo pour la nommer. A prendre comme telle, pour une voiture qui ne s'autorise aucune fantaisie.												

# Style et Qualité

Jantes homologuées TÜV  
du 14" au 21"

platinwheelsfrance www.platin.fr



**PLATIN**  
WHEELS

Marque allemande

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>911 TURBO S</b>	650 ch	1 661 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>911 TURBO CABRIOLET</b>	580 ch	1 759 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>911 TARGA 4S</b>	450 ch	1 675 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>911 GT3</b>	510 ch	1 480 kg	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>911 GT3 PACK TOURING</b>	510 ch	1 439 kg	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	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'aile attribué à la GT3 standard. La robe est plus discrète mais le châssis n'en garde pas moins son côté pistard.												
<b>911 GT3 RS</b>	525 ch	1 450 kg	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	296 km/h *	3"4	20"8	305	253 454 €	50 000 €	★★★★★	N° 730/738
525 ch, c'est peu, direz-vous, mais l'aérodynamisme en dehors des normes établies compense. Grip exceptionnel au résultat. La GT3 RS est la pistarde par excellence, dans tous les sens du terme.												
<b>911 DAKAR</b>	480 ch	1 605 kg *	6 à plat turbo	2 981 cm <sup>3</sup>	240 km/h *	3"4 *	-	256	226 689 €	50 000 €	★★★★★	N° 740/741
	<b>C'EST PAR OÙ, DAKAR ?</b> Une garde au sol rehaussée, cela a du bon. Cette 911-là épargne vos vertèbres, sans incidence néfaste sur « l'esprit 911 ». Roulis jugulé, sportivité préservée et capacités en tout-terrain insoupçonnées : un concept inédit pour une voiture attachante.										 Comportement progressif. Mode Off-Road efficace. Plaisir de conduite immense.	 Les amateurs de chronos passeront leur chemin.
<b>PANAMERA GTS</b>	480 ch	2 020 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>PANAMERA TURBO S</b>	630 ch	2 080 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>PANAMERA TURBO S E-HYBRID</b>	700 ch	2 350 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm <sup>3</sup>	315 km/h *	3"2 *	-	61	200 977 €	0 €	★★★★☆	N° 716
Le complexe hybride répond présent en permanence, du ralenti à la zone rouge. La Panamera ainsi motorisée détale dès la moindre pression sur l'accélérateur. L'agilité est fournie en paquet cadeau.												
<b>TAYCAN</b>	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.												
<b>TAYCAN TURBO S</b>	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.												
<b>Praga</b> <a href="http://www.pragaglobal.com">www.pragaglobal.com</a>												
<b>BOHEMA</b>	700 ch	982 kg	V6 biturbo	3 799 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>Renault</b> <a href="http://www.renault.fr">www.renault.fr</a>												
<b>MÉGANE R.S. ULTIME</b>	300 ch	1 426 kg *	4 en ligne, turbo	1 798 cm <sup>3</sup>	255 km/h *	5"7 *	-	192	53 450 €	16 149 €	★★★★☆	N° 737
Pour la dernière Renault badgée R.S., 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.												
<b>Rolls-Royce</b> <a href="http://www.rollsroycemotorcars.com">www.rollsroycemotorcars.com</a>												
<b>WRAITH **</b>	632 ch	2 360 kg *	V12 biturbo	6 592 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>DAWN **</b>	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 592 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>PHANTOM</b>	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 749 cm <sup>3</sup>	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...												
<b>GHOST BLACK BADGE</b>	600 ch	2 490 kg *	V12 biturbo	6 750 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>Tesla</b> <a href="http://www.tesla.com">www.tesla.com</a>												
<b>MODEL 3 PERFORMANCE **</b>	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.												
<b>Toyota</b> <a href="http://www.toyota.fr">www.toyota.fr</a>												
<b>GR YARIS</b>	261 ch	1 283 kg	3 en ligne turbo	1 618 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>GR 86</b>	234 ch	1 286 kg	4 à plat	2 387 cm <sup>3</sup>	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.												
<b>GR SUPRA 3.0 BVM</b>	340 ch	1 577 kg *	6 en ligne turbo	2 998 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"6 *	-	198	68 100 €	20 396 €	★★★★☆	N° 727
Son premier mérite ? Exister. La greffe d'une boîte mécanique, dont la commande est guidée dans les règles, ragailardit la Supra 3.0, les correctifs apportés au châssis aidant. Plaisir garanti.												
<b>Volkswagen</b> <a href="http://www.volkswagen.fr">www.volkswagen.fr</a>												
<b>GOLF GTI CLUBSPORT 4S</b>	300 ch	1 472 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm <sup>3</sup>	250 km/h	5"9	24"7	189	53 085 €	14 273 €	★★★★☆	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.												
<b>GOLF R 20 ANS</b>	333 ch	1 553 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm <sup>3</sup>	270 km/h	4"6	23"5	191	64 545 €	15 506 €	★★★★☆	N° 734/741
	<b>PISTARDE PERTURBÉE</b> Née traction, la Golf mue en intégrale quand elle prend l'R. Une intégrale qui ne s'interdit pas un zeste de facétie, son popotin étonnamment mobile aidant. Sympa sur la piste, finalement. L'ergonomie inadaptée à cet usage lui coûte une étoile.										 Tempérament mécanique. Equilibrée sur la route. Intuitive sur la piste.	 Aides à la conduite tue-l'amour.

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](mailto:pub.sportauto@reworldmedia.com) | [sportauto.fr](http://sportauto.fr) |

## PASSION AUTOMOBILES X BOOTLID, UN PARTENARIAT « CLÉ EN MAIN »

■ Le Groupe Passion Automobiles vient d'entrer au capital de **Bootlid Services**, une start-up proposant des services de Convoyage et de Conciergerie Automobile.

Le groupe de distribution automobiles Passion Automobiles basé en Alsace, représente 11 marques autos et motos, dans 28 concessions de Nancy à Cannes. Le Groupe spécialisé en marques Premium, Sport et Prestige, cherche à innover pour ses clients.

Ainsi, Passion Automobiles accompagne désormais Bootlid en tant qu'investisseur principal.

**Bootlid Services** propose une solution simple, pratique et efficace de convoyage et de conciergerie automobile. Bootlid permet de li-



vrer ou déplacer des véhicules dans toute la France en 48 h, à un tarif ultra compétitif. Plus qu'une simple plateforme de mise en relation client-chauffeur, Bootlid

s'assure d'une qualité de service grâce à une sélection rigoureuse, une formation et un accompagnement de ses 650 chauffeurs dans toute la France.



**Benoît KLEINDIENST**

CEO Bootlid Services et Mybootlid

**Yannick ETTER**

Président du Groupe Passion Automobiles

**Groupe Passion Automobiles**  
[www.passionautomobiles.fr](http://www.passionautomobiles.fr)

**Bootlid Services** | [www.bootlid.com](http://www.bootlid.com)



Application smartphone dépannage  
**MyBootlid**

**Convoyage & Conciergerie Automobiles** : un nouveau service 5 étoiles qui sera désormais proposé aux clients des 28 concessions du Groupe Passion Automobiles.

## DEVENEZ PARTENAIRE DES ÉVÉNEMENTS SPORT AUTO EXPERIENCE !

■ Vous souhaitez faire connaître votre activité et rencontrer des passionnés lors d'événements au-

tomobiles ? Devenez partenaire Sport Auto Experience et participez à nos journées !

En tant que professionnel, devenir partenaire peut vous offrir une opportunité de renforcer votre image de marque, de présenter votre entreprise et vos produits à un public passionné, composé d'amateurs de voitures d'exception et de professionnels. De plus, vous bénéficierez d'une visibilité accrue grâce à votre

présence sur les magazines, le site internet et les réseaux sociaux Sport Auto et Sport Auto Experience. Nous sommes impatients de travailler avec vous pour faire de ces événements de grands succès !



### L'équipe Sport Auto Experience

Julie 06 64 73 73 65 & Fabrice 06 69 94 49 16  
[sportautoexperience@reworldmedia.com](mailto:sportautoexperience@reworldmedia.com)

Tous les événements de la saison :  
[www.billetweb.fr/pro/sportautoexperience](http://www.billetweb.fr/pro/sportautoexperience)



## Lyon



**DB11 V12 5.2L**

1<sup>ère</sup> MEC : 06/01/2017 - 25 794 km - 609 ch

**169 900 €**



**DBS Volante 6.0I V12 Touchtronic**

1<sup>ère</sup> MEC : 27/11/2009 - 48 497 km - 517ch

**154 900 €**



**DBX V8 4.0I Bi-turbo 550**

1<sup>ère</sup> MEC : 15/12/2021 - 18 386 km - 550 ch

**214 900 €**



**Vantage coupé 6.0I V12**

Boîte mécanique

1<sup>ère</sup> MEC : 05/05/2010 - 11 567 km - 517 ch

**139 900 €**

**CHOPARD**  
Luxury Cars

Aston Martin Lyon  
5 Avenue Maréchal Foch, 69006 Lyon  
Tel : +33 (0)4 37 480 707  
[contact@astonmartinlyon.com](mailto:contact@astonmartinlyon.com)



**Q7 Competition 60 TFSI e quattro 456 ch (335 kW) tiptronic**  
09/20, 50 450 km, cuir Valcona noir/gris, sgs Sport S + chauff., Pk Assist. Route & Ville, Pk Eclairage Ambiance LED, HD Matrix LED, Bose Premium 3D, phone box, Head-Up, TO pano. verre, **89 900 €**



**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 €**



**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., **57 900 €**



**E-tron advanced 55 quattro 408 ch Edition One**  
03/19, 31 900 km, cuir Valcona noir/gris, Pk Assist. Route / Station., Pk Rangement & coffre, sgs AV. chauff. à mémo., Matrix LED, clé confort, TO pano. verre, B&O 3D, **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., **58 990 €**



**Audi Occasion :plus**

Quand on veut une Audi, on va chez Audi.

Retrouvez l'ensemble des offres et des engagements Audi Occasion :plus chez votre distributeur labellisé et sur [Audi.fr/occasions](http://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](http://www.lemauiel.com)



Distributeur officiel à Paris

**Beaumont**

Automobile Paris

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



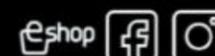
Distributeur officiel à Paris



**Morgan Plus Six - 12/20, 13 500 km, Bleu Moonstone, cuir bleu - 99 900 €**

RETROUVEZ L'ENSEMBLE DE NOTRE STOCK SUR [WWW.BEAUMONTAUTOMOBILE.COM](http://WWW.BEAUMONTAUTOMOBILE.COM)

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





LAMBORGHINI BORDEAUX



Consommations (l/100 km) 14,5l. Emissions de CO<sub>2</sub> : 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



Distributeur Officiel  
Exclusif **Aspark**



## Notre sélection de sportives rares



**Maserati MC 12**  
2006 - 15 500 km - PSD



**Bugatti Chiron Sport 110 ans**  
2019 - 800 km - PSD



**Bugatti Divo**  
2020 - 500 km - PSD



**Koenigsegg Gemera**  
Livraison 2025 - PSD



**Ferrari Portofino M**  
2023 - 150 km - PSD



**Porsche 906 K**  
1966 - 200 km - PSD



**Mercedes AMG One**  
2023 - 100 km - PSD



**Ferrari 812 Competizione**  
2022 - 250 km - PSD



**Ferrari F40**  
1992 - 2 000 km - PSD



**Ferrari Roma**  
2022 - 180 km - 257 760 € TTC



**Ferrari SF90 Spider**  
2022 - 100 km - 839 000 € TTC



**Bugatti Chiron Super Sport 300+**  
2022 - 500 km - PSD



**Ferrari 612 Scaglietti BVM**  
2004 - 20 000 km - PSD



**Ferrari F430 Spider BVM**  
2005 - 35 500 km - 269 000 € TTC



**Ferrari 296 GTS**  
2023 - 120 km - 474 000 € TTC



**Ferrari 550 Barchetta**  
2009 - 300 km - PSD



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

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



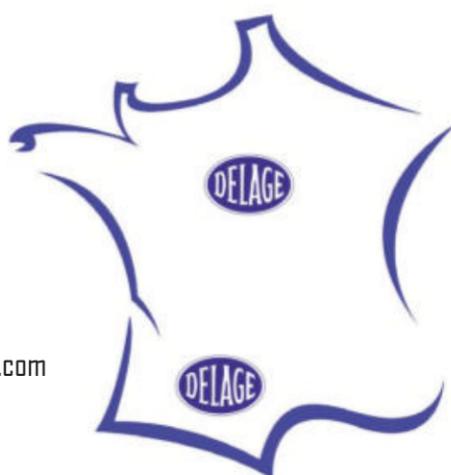
[www.absolutcarsconsulting.com](http://www.absolutcarsconsulting.com)



Pour le retour de DELAGE en compétition après 70 ans d'absence,  
DELAGE et IDEC SPORT enchainent déjà les performances en LMP2 :

- ↳ POLE POSITION et 6<sup>ème</sup> place aux 24 H du Mans
- ↳ 2<sup>ème</sup> place aux 4 H d'Aragon

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



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

DÉCOUVREZ L'HYPERCAR DELAGE D12 : [WWW.DELAGE-AUTOMOBILES.COM](http://WWW.DELAGE-AUTOMOBILES.COM)



Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



SERVICE APRÈS-VENTE OFFICIEL

## Monaco Motors

Le projet Ferrari Genuine a été défini en vue d'offrir une vaste gamme de composants, d'accessoires et d'aménagements, conçus et réalisés spécialement pour personnaliser les voitures du Cheval Cabré.

### 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 €**

### 488 GTB

2017, 45.900 km, Rosso Corsa, cuir noir, volant Led, étriers rouge, film face avant, JA noires  
**200.000 €**

### 458 Italia

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

### California

2009, 33.700 km, gris Silverstone, cuir Bordeaux Daytona, compteur jaune  
**129.000 €**

### F430 Scuderia

2008, 11.500 km, Rosso Corsa, int noir, 2<sup>ème</sup> 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



## TROUVEZ VOTRE BMW D'OCCASION.



**BMW M3**  
Compétition  
22/02/2022  
34 519km  
**118 990€**



**BMW M4 Coupé**  
29/12/2020  
28 472km  
**109 880€**



**FERRARI 308**  
GTS  
01/06/1979  
96 876km  
**89 900€**



**PORSCHE**  
Panamera  
24/09/2021  
18 666km  
**133 980€**



**PORSCHE**  
Cayenne Coupé  
11/03/2020  
83 666km  
**139 985€**



**PORSCHE**  
Cayenne Coupé  
13/12/2019  
51 257km  
**89 980€**

### BMW CHARRIER

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





# 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 € TVA



### Ferrari F12

Année : 2014  
Km : 13 623  
Couleur extérieure : Rosso Corsa  
279 900 €



### Ferrari 488 GTB

Année : 2016  
Km : 29 483  
Couleur extérieure : Rosso Corsa  
229 900 €



### Ferrari 812 Superfast

Année : 2018  
Km : 15 017  
Couleur extérieure : Rosso Corsa  
369 900 €



### Ferrari 458 Speciale

Année : 2014  
Km : 32 023  
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 € TVA



### Ferrari California

Année : 2009  
Km : 104 857  
Couleur extérieure : Nero Daytona  
93 900 €



### Ferrari F8 Spider

Année : 2021  
Km : 27 862  
Couleur extérieure : Giallo Modena  
399 900 € TVA



### 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 California

Année : 2009  
Km : 64 223  
Couleur extérieure : Rosso Corsa  
119 900 €

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



ferrariapproved.com

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

105



**Aston Martin DBX 707**  
08/22 - 1.500 km - 270.000 €



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



**Bentley Continental GTC V8**  
07/22 - 9.000 km - 249.000 €



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



**Aston Martin DBX V8**  
10/20 - 13.500 km - 173.000 €



**Bentley Continental GT W12**  
02/19 - 62.000 km - 178.000 €



**Bentley Continental GTC W12 Speed**  
04/22 - 640 km - 299.000 €



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



**Aston Martin Cygnet**  
09/11 - 61.000 km - 49.800 €



**Bentley Continental GT W12 Speed**  
02/23 - 200 km - 319.000 €



**Bentley Continental GTC W12**  
04/13 - 47.200 km - 120.000 €



**McLaren GT**  
08/23 - 100 km - 235.000 €



**Bentley Flying Spur V8 S**  
02/17 - 53.500 km - 96.000 €



**Bentley Flying Spur V8 Hybride Azure**  
11/22 - 4.200 km - 274.000 €



**Bentley Bentayga V8**  
06/21 - 21.580 km - 239.000 €



**McLaren 720S Spider Performance**  
06/23 - 100 km - 338.000 €



**Bentley Flying Spur W12 First Edition**  
06/20 - 970 km - 225.000 €



**Bentley Flying Spur W12 S**  
09/20 - 27.500 km - 199.000 €



**Bentley Bentayga V8**  
06/18 - 51.000 km - 146.000 €



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



Téléchargez notre application

**MONACO-OCCASIONS.COM**



Porsche 718 Spyder  
05/21 - 6.800 km - 114.000 €



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



Lamborghini Aventador LP 700-4  
02/17 - 20.100 km - 328.000 €



Rolls-Royce Ghost  
01/21 - 17.000 km - 348.000 €



Porsche 992 Carrera 4S  
10/19 - 30.000 km - 147.000 €



Porsche 718 Cayman GT4  
03/20 - 18.000 km - 99.000 €



Lamborghini Urus  
07/2020 - 13.700 km - 280.000 €



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



Porsche 992 GTS 4  
02/22 - 5.700 km - 189.000 €



Porsche Cayenne Turbo GT  
04/22 - 6.050 km - 210.000 €



Range Rover V8 S/C Autobiography  
10/20 - 32.000 km - 119.000 €



Rolls-Royce Dawn  
08/16 - 27.800 km - 345.000 €



Porsche 992 Cabriolet 4S  
03/23 - 13.000 km - 177.000 €



Porsche Panamera Sport Turismo 4S  
E-Hybrid  
12/20 - 11.500 km - 128.000 €



Rolls-Royce Ghost MY 2017  
09/20 - 41.030 km - 199.000 €



Rolls-Royce Wraith  
05/14 - 27.000 km - 230.000 €



Porsche 992 Turbo S  
09/21 - 4.500 km - 265.000 €



Porsche Taycan Sport Turismo 4S  
12/22 - 2.200 km - 129.000 €



Rolls-Royce Phantom  
02/20 - 18.000 km - 445.000 €



Rolls-Royce Phantom Drophead  
07/09 - 5.000 km - 315.000 €

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



OFFICIAL  
FERRARI DEALER  
SCUDERIA MONTE-CARLO



Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX



**Mercedes-Benz AMG GT Roadster**  
05/18 - 15.000 km - 129.000 €



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



**Mercedes-Benz AMG GT Black Series**  
10/21 - 900 km - 479.000 €



**Mercedes-Benz AMG GT 4Portes 63 AMG SE Performance**  
09/22 - 9.800 km - 199.000 €



**Mercedes-Benz C63 AMG Coupé S**  
07/20 - 17.500 km - 99.000 €



**Mercedes-Benz C63 AMG Cabriolet S**  
02/20 - 28.500 km - 86.000 €



**Mercedes-Benz GLC 63 AMG Coupé**  
08/19 - 50.000 km - 86.000 €



**Mercedes-Benz GLE 63 AMG Coupé S**  
07/22 - 16.500 km - 146.000 €



**Mercedes-Benz SL 43 AMG**  
06/23 - 1.510 km - 155.000 €



**Mercedes-Benz AMG GT**  
07/15 - 38.700 km - 89.000 €



**Mercedes-Benz AMG GT 4Portes 53 AMG**  
02/21 - 40.500 km - 88.000 €



**Mercedes-Benz GLE 63 Coupé AMG S**  
01/19 - 18.300 km - 89.000 €



**Mercedes-Benz C43 AMG Cabriolet 4Matic**  
09/19 - 31.000 km - 66.500 €



**Mercedes-Benz S580e AMG Line**  
01/22 - 19.500 km - 129.000 €



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



**Mercedes-Benz GLA 45 AMG 421 ch**  
08/20 - 19.000 km - 75.000 €



**Mercedes-Benz S500 Coupé Pack AMG 4Matic**  
01/15 - 44.000 km - 69.500 €



**Mercedes-Benz G63 AMG**  
11/2019 - 37.000 km - 179 000 €



**Mercedes-Benz G63 AMG (Pas de TVA)**  
09/22 - 3.230 km - 219.000 €



**Mercedes-Benz G63 AMG**  
03/23 - 7.500 km - 221.000 €

Téléchargez notre application

# MONACO-OCCASIONS.COM



# ALPINA

## MANUFACTURE D'EXCLUSIVITÉ



**AMPLITUDE AUTOMOBILES, VOTRE CONCESSIONNAIRE ALPINA.**

DÉCOUVREZ NOS B3 TOURING 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



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX

# 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>



## *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<sup>ème</sup> 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

**83 - CLG Motors Riviera**  
83480 - Puget sur Argens  
04 93 33 26 33

**85 - Trident**  
85000 - Mouilleron le Captif  
02 51 24 43 85

**92 - Schumacher Paris**  
92210 - Saint-Cloud  
01 83 77 32 72

**98 - CLG Motors Monaco**  
98000 - Monaco  
+377 93 50 17 82

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

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



Modena Sport / 31 Haute-Garonne



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



**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 €**



**Grecale 2.0 GT BVA** 07/22  
15.620 km, blu Intenso, cuir noir, PK Assist. Conduct. +, Sonus Faber, JA 20 Etere ..... **114.900 € (TVA)**



**3200 GT** 11/00  
43.500 km, grigio Alfieri, cuir noir, climatisation..... **29.900 €**

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.....**139.990 €**



**Ghibli Modena** 06/22  
50 km, gris métal, cuir noir, Pack assistant conduct. +, sièges chauffants, TO...**107.100 €**



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

Car Avenue Mulhouse / 68 Haut Rhin



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



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



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



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

CLG Motors Riviera Fréjus / 83 Var



**Ghibli Trofeo 580 ch** 12/21  
8.500 km, gris mat, cuir noir, Harman Kardon, JA 21 Orion..... **158.000 € (Taxe CO2 incluse)**



**Ghibli Modena S 430 ch** 12/21  
7.000 km, gris foncé, cuir noir, Bower & Wilkins, JA 21 Titano, full opts..**159.900 € (Taxe CO2 incluse)**



**Levante Trofeo Ph 2** 2019  
38.000 km, noir, cuir noir, full options ..... **129.900 € (Taxe CO2 incluse)**



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



MASERATI APPROVED

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX



## PLEIN GAZ VERS LA FINALE !

Huracán Super Trofeo EVO2, la nouvelle création de la division sport automobile de Lamborghini : une super sportive élégante et encore plus aérodynamique dans sa version 2023 à découvrir sur circuit à l'occasion du championnat Super Trofeo dans lequel sont engagées les concessions Lamborghini Cannes, Lyon et Mulhouse aux côtés de Stéphane Tribaudini, pilote professionnel. Rendez-vous à Vallelunga pour la manche 5, la manche 6 et la Finale Mondiale !



## LAMBORGHINI CANNES / LYON / MULHOUSE

### Concessionnaires Officiels

#### CANNES

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

#### LYON

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

#### MULHOUSE

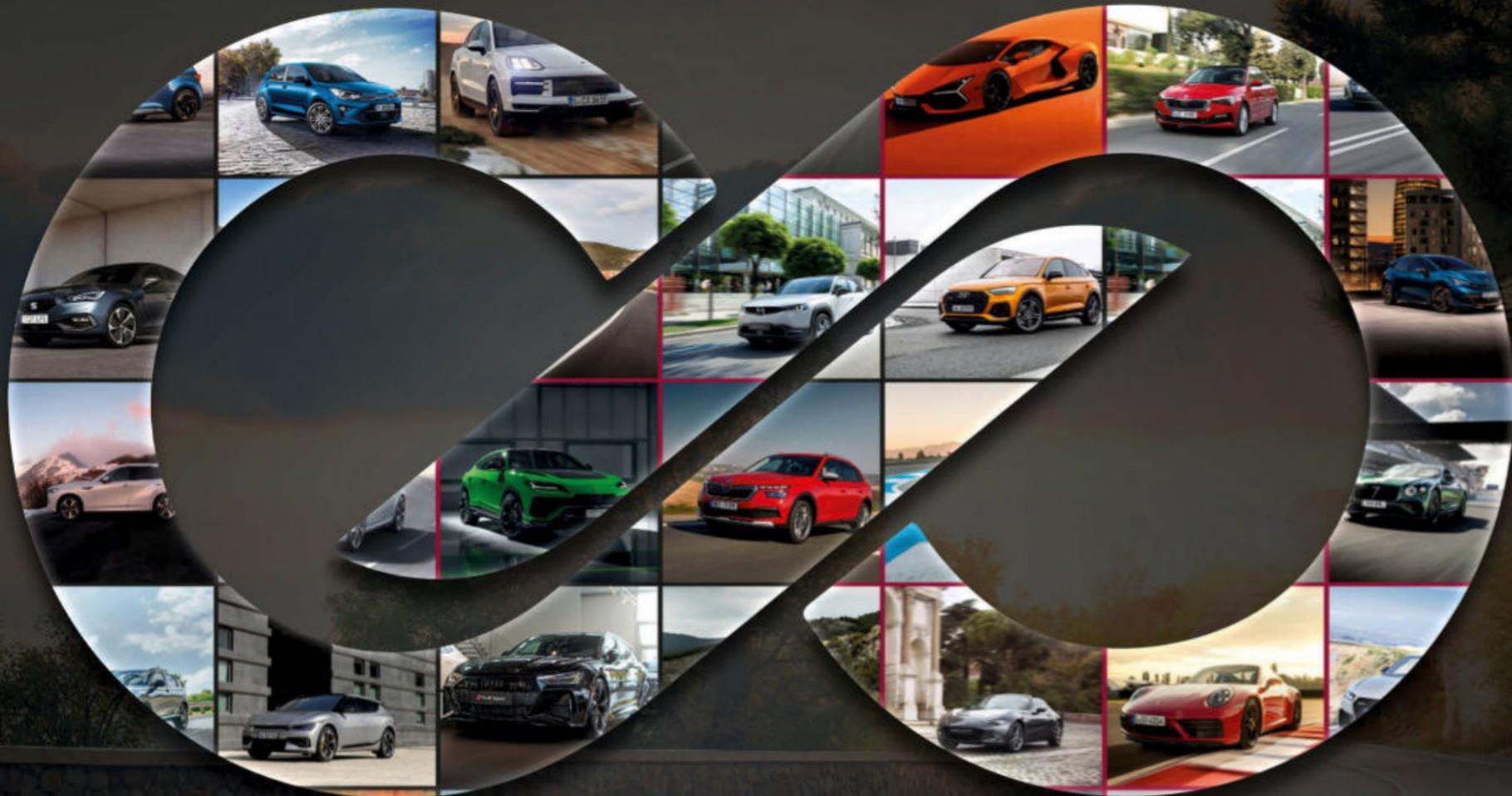
Avenue P.Pflimlin  
68390 Sausheim  
Tel : +33 3 89 314 312  
Mobile : +33 6 80 45 40 41  
emmanuel.cuenot@passionautomobiles.fr  
lamborghini-mulhouse.com

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

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 - Mulhouse  
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

28 CONCESSIONS  
11 MARQUES  
8 VILLES

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

PASSION  
AUTOMOBILES



ACCES • PREMIUM • SPORT • PRESTIGE

[www.passionautomobiles.fr](http://www.passionautomobiles.fr)

Flashez pour voir nos véhicules  
neufs ou d'occasion



RÉSEAUX

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

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

**SVAutomobiles**  
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.femmex.com 03-21



## FOR THE DRIVERS



A

B

C

D

E

F

G

245 gCO<sub>2</sub>/km

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



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



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



**Lotus Emira « First Edition »**  
Neuve, rouge cuir gris, Black Pack, volant  
alcantara - 100.880 €



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



6 - 11 rue Princesse Florestine 98000 Monaco | ☎ + 377 97 97 88 15 | r.meyer@ets-cavallari.mc | [www.cavallari.fr](http://www.cavallari.fr)

## NOUVELLE LOTUS ELETRE

A commander dès aujourd'hui chez Lotus Lille

FOR THE DRIVERS



## INEOS GRENADIER

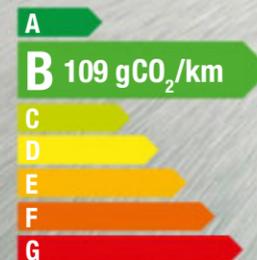
A commander dès aujourd'hui chez Ineos Lille  
Distributeur Officiel pour le Nord de la France



## CATERHAM 170 R

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

CATERHAM



**VERBAERE**  
PASSION & SERVICES

## VERBAERE LOMME

D.VERBAERE AUTOMOBILES

5, rue Lavoisier

03 20 90 52 52

[www.verbaereauto.com](http://www.verbaereauto.com)

## Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



**992 Carrera S**  
08/19, 53 023 km, Vert Aventurine, Tout Cuir Sport-Tex Noir, 146 900 €



**992 Carrera 4S**  
10/20, 26 288 km, Rouge Carmin, Sièges Avant Cuir Noir, 164 900 €



**992 Targa 4S**  
06/21, 9 590 km, Noir, Tout Cuir bicolore Noir & Rouge, 204 900 €



**992 GT3 Pack Touring**  
05/22, 9 983 km, Argent GT métallisé, Sièges Sport Cuir & Tissu Noir, 279 900 €



**991 Carrera S Cabriolet**  
10/15, 59 998 km, Argent GT, Tout Cuir Brun Selle, 119 900 €



**991 GT3 RS**  
04/18, 9 308 km, Blanc, Tout Cuir & Alcantara Noir & Vert, 249 900 €



**991 Carrera S**  
02/12, 53 563 km, Gris Quartz, Sièges Sport Cuir Noir, 104 900 €

**Cayenne Turbo S E-Hybrid**  
10/19, 61 090 km, Gris Quartzite, Tout Cuir Noir, 144 900 €

**Cayenne E-Hybrid Coupé**  
50/21, 49 800 km, Rouge Carmin, Tout Cuir Noir, 99 900 €

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

**Macan Turbo**  
09/19, 49 018 km, Noir Intense, Tout Cuir Noir, 102 900 €

**Macan S**  
06/19, 44 900 km, Bleu Saphir, Intérieur Noir, 77 900 €

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

Retrouvez toutes nos annonces sur [www.centreporsche.fr/toulouse](http://www.centreporsche.fr/toulouse) et [www.centreporsche.fr/perpignan](http://www.centreporsche.fr/perpignan)



PORSCHE

### Centre Porsche Toulouse

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

### Centre Porsche Perpignan

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

# L'ART DE L'AUTOMOBILE



**Lamborghini Aventador S Roadster - 439 000 €**,  
03/18, 12 500 km, état neuf, full PPF, full carbone, carplay



**Porsche 991 GT3 RS - 229 900 €**, 10/15, 7 900 km,  
2<sup>e</sup> m, P. App. 24 m., PPF bloc AV, pneus neufs, SGENS 918



**Ferrari F12 TDF 1/799 Tailor Made - 1 599 000 €**,  
10/17, 11 700 km, Lift, int. cachem. Loro Piana, full PPF



**Porsche 997 Sport Classic BVM n°222/250 - 409 000 €**,  
07/10, 23 900 km, full opt<sup>e</sup>, révision ok, état except.



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



**Rolls-Royce Wraith Black Badge - 359 000 €**,  
02/19, 6 000 km, ciel étoilé, night vis., int. carb., jantes carb.



**Ferrari 458 Italia - 219 900 €**, 11/11, 18 900 km,  
Pozzi, sgs carbone, carbone int/ext, iPod, superbe état



**Ferrari Roma - 281 500 €**, 03/22, 10 150 km,  
Pozzi, full carbone, full PPF, cam. 360, display, carplay



**Mercedes SLS AMG Roadster - 219 900 €**, 03/12,  
17 700 km, 2<sup>ème</sup> m., caméra, cuir Designo brun, sgs chauff., tél.



**Porsche 930 Turbo Flatnose 1/59 300 ch - 350 000 €**,  
11/82, 21 300 km, BVM4, clim, matching, TOE



**Rolls Royce Dawn - 315 000 € (TVA récup.)**, 07/16,  
45 900 km, 1<sup>ère</sup> main, suivi RR à jour, superbe config.



**Porsche 997 GT2 RS Clubsport 246/500 - 385 000 €**,  
12/10, 18 100 km, or. Fr., film bloc avant, 90 L, rév. OK

RECHERCHES PERSONNALISÉES - [lartdelautomobile.fr](http://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](http://www.dealermonaco.lamborghini.fr)

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



**Porsche 991 Turbo S Cabriolet**  
06/17, 581 ch, 48 800 km, BVA, cuir noir, garantie, **159 000 €**



**Porsche 911 T 2.4 Matching Number**  
05/73, 140 ch, 95 800 km, BVM, carnet, garantie, **95 000 €**



**Porsche 991 GT3 Clubsport**  
01/18, 500 ch, 2 800 km, BVA, carnet, garantie, **199 000 €** (TVA récup 17%)



**Porsche 930 Turbo 3.3**  
06/88, 300 ch, 88 000 km, BVM, carnet, garantie, **150 000 €**



**Porsche 928 S**  
06/82, 200 ch, 45 217 km, BVA, cuir blanc, garantie, **60 000 €**



**Porsche 991 4.0 GT3 Touring**  
06/18, 500 ch, 12 400 km, BVM, cuir noir, garantie, **178 500 €**



**Lotus Exige 410 Sport 20th Anniversary**  
12/20 - 11 200 km - 114 900 €  
JA 17' AV et 18' AR, Pack carbone int./ext.



**Porsche 991.2 4S 420 ch**  
04/16 - 61 900 km - 117 900 €  
JA 20' RS, Sport Chrono, TO, cuir cocoa



**Bentley Continental GT Speed 625 ch**  
11/12 - 53 900 km - 92 900 €  
JA 21' Speed, susp. pneu., régl., caméra



**Maserati Granturismo 4.2 BVA 405 ch**  
04/08 - 78 200 km - 44 900 €  
JA 20' Neptune, bi-xénon, odb, cuir beige



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



**Mercedes GLC 63 AMG S 4Matic V8**  
10/18 - 59 900 km - 74 900 €  
JA AMG 20', Pack Chrome ext., Pack Confort



**Mercedes GLE Coupé 63 S AMG**  
03/16 - 53 900 km - 74 900 €  
JA 22' AMG, TO pano., Harman K.



**Porsche Cayenne Coupé E-Hybrid**  
10/19 - 55 900 km - 96 900 €  
JA 21' RS Spyder Design, cuir noir



**Citroën Traction Cabriolet 11BL**  
01/39 - 37 900 km - 94 900 €  
Reconstruction de grande qualité



**Renault Floride BVM4 70 ch**  
03/62 - 96 000 km - 49 900 €  
Histo. limpide, hd-top carros., cuir beige



**Cadillac Allante V8 4.6 Northstar 295 ch**  
07/93 - 45 500 km - 34 900 €  
BVA, DA, Hi-Fi, clim auto, cuir crème



**BMW 330e M Sport**  
10/19 - 82 900 km - 36 900 €  
JA 19', Pack M, TOE, cuir noir



**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, 179.900 €, 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 Black Series**  
11/21, 2.200 km, 500.000 €, AMG Track  
Pack, Orange Magma.



**Mercedes AMG GT-C Roadster V8 4.0 L**  
07/18, 18.500 km, 156.900 €, Pack Sport  
Black AMG, JA Forgées 19/20, Keyless-Go



**BMW M2 460 cv**  
08/23, 4.903 km, Toit Carbone, Pack Exp  
M, Française, 1<sup>ère</sup> Main.



**Chevrolet Corvette C7 Stingray Targa**  
10/14, 38.500 km, Sièges Elec, Echapp  
Perf.

### 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<sup>ère</sup> main - Grigio GTS / Bordeaux, carbone - PSD

**Ferrari F12 Berlinetta - 04/15 - 11 500 kms**  
1<sup>ère</sup> 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

Suivez-nous !



@moteuretsens

# Moteur & SENS<sup>®</sup>

WWW.MOTEURETSENS.COM

NOTRE  
SHOWROOM  
À 30 MIN  
DE PARIS



**Aston Martin V12 Speedster**  
06/23 - 20 km - 1 150 000 €  
Cuir / Alcan. noir, Pk Maverick, JA 21,  
Pk Satin Silver, sgs allégés carbone



**Porsche Carrera GT V10 5.7**  
07/05 - 15 700 km - 1 450 000 €  
Tout cuir noir, diff. arr. carbone, freins  
céramique, Porsche Online Pro



**Mercedes SLR McLaren 722 Edition**  
03/07 - 26 300 km - 549 000 €  
Cuir/Alcantara noir, Edition Spéciale  
722, ceintures rouges, extincteur



**Aston Martin V12 New Vantage Roadster**  
07/23 - 2 900 km - 550 000 €  
Semi Aniline duotone, sgs carbone, int.  
Jewellery Pack, échapp. titanium



**Lamborghini Aventador S Roadster**  
03/19 - 5 900 km - 439 000 €  
Cuir noir, Pack voyage, sgs chauff.,  
caméra, Premium Sound Sensonum



**Ferrari 488 Pista Spider**  
12/20 - 900 km - 685 000 €  
Alcantara Charcoal, sgs carbone, Pk  
carbone int./ext., Lift, caméra



**Mercedes AMG GT Black Series**  
05/21 - 4 500 km - 452 900 €  
Cuir/Alcantara noir, Pk carbone ext.,  
arceau, Burmester, Track Package



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

**AUTOMOBILES D'EXCEPTION | VENTE ET SERVICES SUR MESURE** Tous droits réservés ©2022 Moteur & Sens<sup>®</sup>

**MOTEUR & SENS<sup>®</sup>**

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**



Vendez  
votre auto  
à partir de  
**29€\***

Envoyez votre photo + texte à [pub.sportauto@reworldmedia.com](mailto: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 9 novembre**



**Ferrari SF 90 Stradale**  
07/21, 1.544 km, Giallo Triplo Strato, Pack Asseto Fiorano • **649.900 €**

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



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

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



**Ferrari 488 Spider**  
12/16, 31.374 km, Rosso Corsa, cuir nero, volant carbone, Led, Lift • **249.900 €**

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

ACCESSOIRES & SERVICES



Parcs sécurisés avec places privées, maintenance et réparations  
mécaniques, tâches administratives, courtage...

Disponible sur **Paris, Orléans, Fontainebleau & Bruxelles**



Site internet : [www.carsup.io](http://www.carsup.io)  
Contact : [contact@carsup.io](mailto:contact@carsup.io)  
Téléphone : **+33 (0)1 89 47 00 43**

# 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](mailto:h972081@agents.allianz.fr)

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

RÉSEAUX

N° Orias : 14000184

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

121



**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](http://brightcarcover.com)

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



[carrosserieherve.com](http://carrosserieherve.com)

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





**Range Rover Sport 4.4 L SD V8 340 cv**  
2017, 87.500 km, noir, cuir noir, sièges chauffants, caméra de recul, options • **49.900 €**

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



**Bentley Continental 4.0 L V8 "Le Mans"**  
2014, 63.500 km, bleu clair, cuir beige, Pack full "Le Mans" • **89.999 € TTC**

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



**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



**Lamborghini Gallardo Performante V10 570 cv**  
2012, 22.700 km, Pack carbone int / extérieur, 170 ex au Monde • **185.000 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74  
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr  
www.bordeaux.lamborghini.fr



**Lamborghini Aventador Roadster V12 700 cv**  
2013, Carnet Lamborghini, pack carbone complet Int/Ext, ligne échapp. accessoire Lamborghini, Lift. • **360.000 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74  
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr  
www.bordeaux.lamborghini.fr



**Porsche 911 « 997 » Carrera GTS 408 cv**  
2011, 69.250 km, volant sport alcantara, TO, régul., PK Chrono, carnet complet Porsche, 1<sup>ère</sup> main, FR • **95.000 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74  
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr  
www.bordeaux.lamborghini.fr



**Ferrari California 4.3 L V8 460 cv BVA7**  
09/09, 36.000 km, bleu nuit Pozzi, cuir Cuoio + bleu nuit Daytona, SEC, Magnèride, carnet + factures révision Ferrari • **116.900 €**

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



**Porsche Macan S V6 3.0 L 340 cv PDK**  
2015, 67.000 km, gris rhodium, cuir Espresso, Navi tactile, Pack Alu, TO Pano Navi, PASM, Assist parking, Xénon, Volant multi + palettes, 1<sup>ère</sup> main • **47.900 €**

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



**Mercedes GLA 45 AMG 4 Matic 7G Speedshift 2.0 L 361 cv**  
10/14, 58.000 km, noir Cosmos, cuir gris, TOE Pano, Harmann Kardon, Pot AMG Performance • **34.900 €**

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



**Porsche Cayman S 981 PDK 3.4 L 325 cv**  
2014, 86.000 km, bleu Aqua, cuir gris + surpiques, PSE, Pack Chrono, Volant SD + palettes, JA 20 • **61.900 €**

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



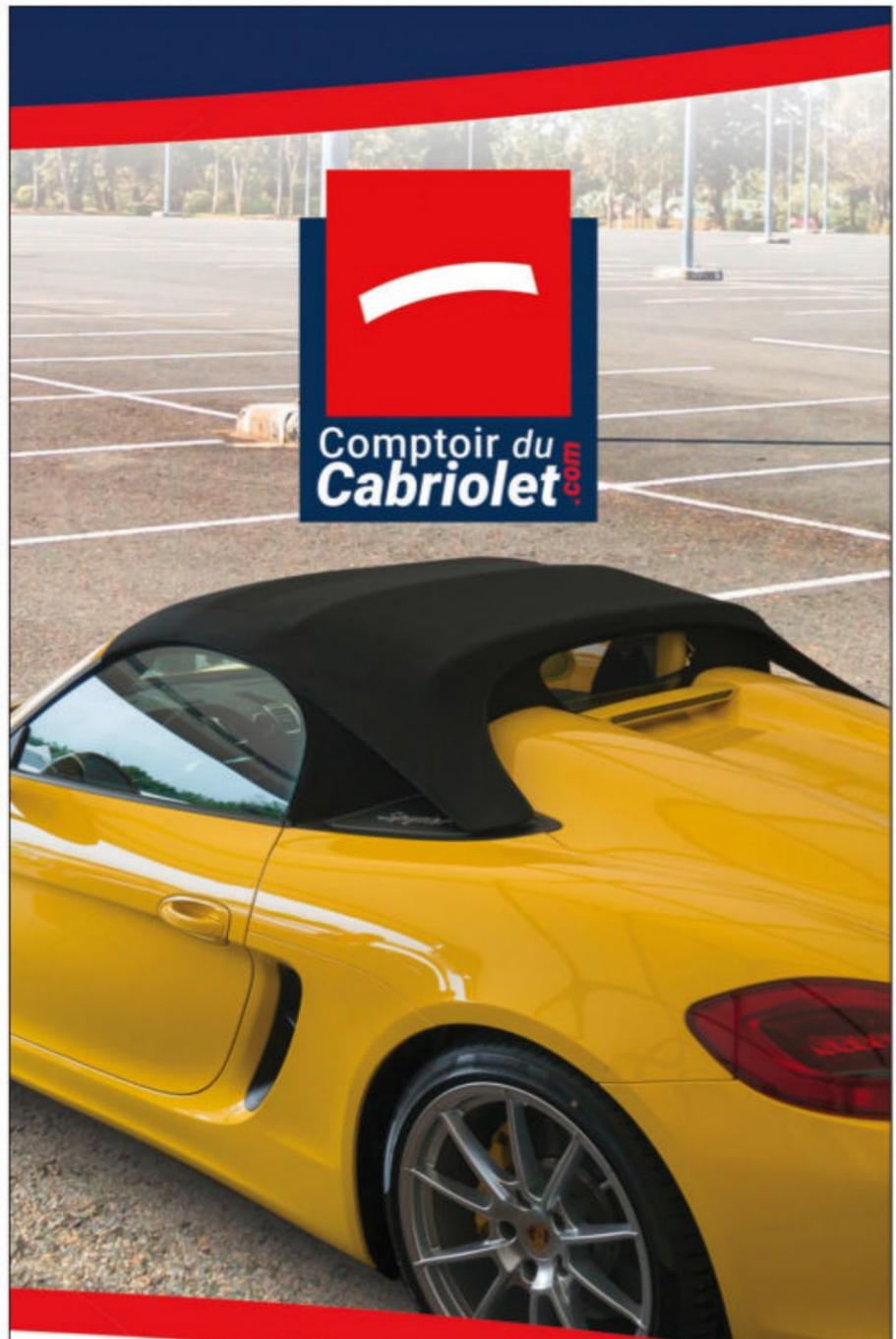
**Porsche Boxster S 981 PDK 3.4 L 315 cv**  
2013, 21.000 km, noir Basalt, cuir + alcantara noir, Apple Car Play, volant SD + palettes • **59.900 €**

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



**Porsche 991 Carrera Cabriolet 3.4 L 350 cv PDK**  
06/12, 82.000 km, blanc Carrara, cuir complet noir, Bose, PASM, Tempomat, JA 20 • **86.900 €**

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



**CAPOTES**



**WINDSCHOTTS**



**BAGAGERIE**



**PORTE-BAGAGES**

Votre Spécialiste Capotes  
et Équipements pour Cabriolets !

www.ComptoirduCabriolet.com



04 68 41 56 01

# ***DOLLART BY YANN DEHAIS***



 @yann\_dehais  
:SITE [www.dollart.fr](http://www.dollart.fr)





**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  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@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  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@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  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@modena-sport.fr



**Ferrari 360 Modena BVM**  
07/00, 50.189 km, Rosso Corsa, cuir nero, sièges électriques, écussons, étriers rouges • **129.900 €**  
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@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  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@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  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@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  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@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  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@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  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@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  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@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  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@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  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@modena-sport.fr



*Papa Maman Papi...*

**MOI**



**MOI, JE RÉVOLUTIONNE**

J'ai pas attendu  
**MAI 68...**

**VULCANET.SHOP**



**ACCESSOIRES & SERVICES**

# Spécialiste Rolls-Royce

Mécanique | Carrosserie | Après-Vente



Prise en charge et restitution du véhicule à votre domicile\*  
Pièces d'origine exclusivement • Services personnalisés

## AUTOHAUS 60

32 rue Victor Hugo, 60500 Chantilly • 03 44 57 01 65



\*Région Ile-de-France, autres régions sur demande.



**Mercedes C400 4 Matic Avantgarde**  
04/15, 103.577 km, gris Ténorite, cuir noir, affichage tête haute, T.O, air matic, ILS, caméra • **29.900 €**

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



**Mercedes-Brabus G550²**  
08/18, 990 km, noir, cuir noir, full Brabus, TOE, Echapp. Sport, double amort., etc... • **219.500 €** (Neuf : 340.000 €)

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



**Lotus Exige Cup 430 (Edition Type 49)**  
12/19, 11.000 km, rouge, liseret or, alcantara noir, full carbone, inserts rouges, préparation complète • **155.000 €**

Asphalte (37) - 0981276013  
contact@asphalte-tours.fr



**Audi RS7 Sportback 600 ch tiptronic**  
11/19, 35 000 km, cuir Valcona noir/rouge, Pk Style carbone/Noir Brillant, Pk Dyn. RS +, Pk Design RS, sgs Sport RS, TO pano. • **159 900 €**

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



**Audi RS e-tron GT S Extended**  
10/22, 8 000 km, cuir noir/rouge, Pk esthétique. noir +, Pk Assist. Route/Ville/Stat., Pk Design RS, sgs Sport Pro, Matrix LED • **139 990 €**

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



**Mercedes A 35 AMG**  
04/21, 43.000 km, Packs (Aero, Premium + et Sport Black AMG), Française • **53.900 €**

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



**Jaguar MK2 3.8 L BVA**  
1965, 80.000 km, vert, cuir vert • **29.000 €**

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



**Peugeot 508 SW PSE Hybrid4 360 E-EAT8**  
06/21, 45.000 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



## Patrim One

assurances

La Référence de l'Assurance Haut de Gamme

Solutions exclusives  
pour les automobiles de prestige & de collections  
sur [www.patrimOne.com](http://www.patrimOne.com)

Contactez Ladislav Palisson  
Tél 01 42 99 60 20  
Fax 01 42 99 60 26  
lpalisson@patrimone.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](http://carrosserieherve.com)

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



**TESLA APPROVED BODY SHOP**  
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla



**Bentley Bentayga Hybrid 449 ch BVA**  
12/2020, 24 500 km, Moonbeam, cuir Beluga, Garantie Certified by Bentley 12 mois • **161 800 €**  
Bentley Lyon - Nicolas Tardy  
nicolas.tardy@bentley-lyon.com  
+33 6 43 57 51 03



**Bentley New Continental GTC W12 Speed 659 ch BVA**  
06/2022, 4 500 km, Noir Midnight Emerald, cuir/alcantara Noir, Garantie Certified by Bentley 19 mois • **339 900 € TTC**  
Bentley Lyon - Nicolas Tardy  
nicolas.tardy@bentley-lyon.com  
+33 6 43 57 51 03



**Bentley New Continental GT W12 635 ch BVA**  
12/2018, 24 500 km, Gris Granite, cuir Gris, Garantie Certified by Bentley 12 mois • **196 800 € TTC**  
Bentley Lyon - Nicolas Tardy  
nicolas.tardy@bentley-lyon.com  
+33 6 43 57 51 03



**Bentley New Bentayga V8 550 ch BVA**  
07/2021, 34 500 km, Noir Onyx, cuir Noir, Garantie Certified by Bentley 20 mois • **229 800 € TTC**  
Bentley Lyon - Nicolas Tardy  
nicolas.tardy@bentley-lyon.com  
+33 6 43 57 51 03



**Lamborghini Urus 650 ch**  
01/2021, 17 500 km, fortement équipé, immat. France, Garantie Constructeur, TVA apparente • **294 900 € TTC**  
Lamborghini Cannes  
lamborghini.cannes@passionautomobiles.fr  
+33 (0) 422 78 78 78



**Lamborghini Gallardo Spyder 520 ch**  
2008, 35 000 km, boîte e-Gear, embrayage neuf • **94 900 €**  
Lamborghini Cannes  
lamborghini.cannes@passionautomobiles.fr  
+33 (0) 422 78 78 78



**Porsche Cayenne Coupé e-hybrid 462 ch**  
2019, 81 500 km, Pack Sport / Carbone, Garantie 12 mois • **79 900 €**  
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



**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)



**Mini Countryman JCW**  
01/13, 101 200 km, 1<sup>ère</sup> main, carnet complet, boîte méca, cuir noir, full options + 4 jantes pneus neige • **17 000 €**  
06 07 42 34 61  
Charret.edouard@orange.fr (dpt 69)



**Collection magazines Sport Auto**  
Vends environ 300 revues Sport Auto de 1962 à 1980. Numéros 1 à 100 complets + 12 numéros Hors-Série de 1979 à 1991 • **Faire offre**  
06 71 41 87 33  
Livraison possible 150 km autour de Paris.



**Porsche Spyder RS 60 série limitée**  
2008, 93 000 km, 1<sup>ère</sup> main, gris argent GT, intérieur cuir étendu gris foncé, état exceptionnel, full options, toujours suivie dans réseau Porsche, carnet d'entretien, garage sous housse • **Faire offre**  
06 12 16 08 76



**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



**Ferrari F430 Scuderia 60th Anniversary Edition**  
2007, 38 500 km, 510 ch, Rosso Scuderia, nombreuses options, très rare, en retraite, cause santé, curieux s'abstenir • **228 000 €**  
06 12 35 40 31 (dpt Var)



**Porsche 991.1 Carrera 3.4 350 ch**  
2012, 43 000 km, dernière version atmo, BVM, cuir noir, 20", échap. PSE, PASM, TO, carnet, config. puriste, état exceptionnel, gar. Porsche Approved • **94 990 €**  
Gauthier 06 13 81 62 73 (dpt 31)  
carswell.gauthier@gmail.com



**BMW M235i 326 ch propulsion**  
2014, 56 500 km, BVM, noir, alcantara, jantes forgées 19", carnet, config. et état exceptionnels • **37 990 €**  
Gauthier 06 13 81 62 73 (dpt 31)  
carswell.gauthier@gmail.com

**POUR UNE PARUTION DANS LE PROCHAIN NUMÉRO, VOS ANNONCES DOIVENT NOUS PARVENIR AU PLUS TARD LE JEUDI 9 NOVEMBRE**

**OFFRE SPECIALE**

1 MOIS **29€\***

2 MOIS + 3<sup>e</sup> MOIS OFFERT **49€\***

**EMAIL** [pub.sportauto@reworldmedia.com](mailto:pub.sportauto@reworldmedia.com)

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

**COURRIER Sport Auto "Petites Annonces"**

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

Marque : \_\_\_\_\_ Modèle : \_\_\_\_\_

Année : \_\_\_\_\_ Km : \_\_\_\_\_ Descriptif : \_\_\_\_\_

Nom / Prénom\* : \_\_\_\_\_ Téléphone : \_\_\_\_\_

Adresse\* : \_\_\_\_\_ Mail : \_\_\_\_\_

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

**RÈGLEMENT**

Chèque à l'ordre de REWORLD MEDIA CONNECT

CB n° \_\_\_\_\_ Validité \_\_\_\_\_ Clé\* \_\_\_\_\_

\*Les 3 derniers chiffres du numéro inscrit au dos de la carte bancaire.

Signature obligatoire : \_\_\_\_\_

Pour tout renseignement concernant le passage de vos annonces : **01 41 33 57 73.**

**PLATIN**  
★★★ WHEELS

**Jantes homologuées TÜV**  
du 14" au 21"

Spécial  
TESLA

TÜV  
CERTIFIED  
Pour votre sécurité

P113

P106

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

**PLATIN**  
★★★ TYRES

NEW



**NOUVEAU**  
**RP 70 WINTER**

**i** Loi montagne :

Equipement hiver obligatoire du  
1<sup>er</sup> novembre 2023 au 31 mars 2024\*

\*Retrouvez toutes les informations sur [www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)



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

f i platinwheelsfrance

www.platin.fr

# PAINT SHIELD France



## FILM DE PROTECTION\* POUR VEHICULES DE PRESTIGE...

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



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

### CONTACT

01 69 41 88 92

[www.paintshield-france.fr](http://www.paintshield-france.fr)

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

ACCESSOIRES & SERVICES

## PAGID

### PAGID RSL



RSL pour utilisation sportive et circuit

### PAGID RSC



RSC pour disques en carbone céramique

## brembo Racing



Disques percés ou rainurés Hautes Performances et Track Day



Kits Gros Freins



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

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

[www.atomix-r.fr](http://www.atomix-r.fr) - Freinage Hautes Performances  
04.94.26.09.36 - Distribution en France - [info@atomix-r.fr](mailto:info@atomix-r.fr)





le nouveau nom de

Rétra  
ASSURANCES

Quattro  
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](http://www.retro.fr)

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéennes S.A.S. Société de courtage en Assurances, siège social : Espace Elysee - 129 Rue La Borde - 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846. N°ORIAS : n°07000752 (www.orias.fr) - Création : Obéigne.fr.

ACCESSOIRES & SERVICES

# Le Club pas comme les Autres !

Le Club Sport Auto a été créé par le magazine Sport Auto pour les propriétaires de GT et Super GT, anciennes, modernes, multimarques. Notre objectif : vous proposer des événements en dehors du commun et diversifiés : Rallye - Trakdays - Testdrive - Roadtrip - Gastronomie - Culture - Sport - Art de Vivre

## STAGE GLACE PRO

**21/12/23.** Un stage intensif de pilotage sur glace en partenariat avec Julien Gedet. Le tout sur la magnifique piste de Flaine (1,7 km) dans une vallée où «le soleil brille par son absence».

Option 2 jours. 995 € TTC/journée



## GP HISTORIQUE DE MONACO

**10 au 12/05/2024.** Le plus beau «SHOW» automobile au monde ! Dans un cadre princier, 8 plateaux de Formule 1 historiques vont rythmer notre grand week-end de 3 jours. Logement et parking à 10 minutes du circuit. Accès VIP, balades et dîners glamour le soir.

Info via [monaco@sportauto.club](mailto:monaco@sportauto.club)

## IN ALIGOT WE TRUST

**29/05 au 01/06/24.** Le rallye épicurien par excellence avec au menu des paysages, des routes à couper le souffle, un subtil mélange de gastronomie locale et de finesse puisque notre QG sera chez Karine et Cyril Attrazic (2 étoiles Michelin). 4 jours esprit «potes» organisés en exclusivité par Viviane de Flers (@vi2flr)

2 480 € TTC/équipage



Inscription et infos : [leclub@sportauto.club](mailto:leclub@sportauto.club) ou [www.sportauto.club](http://www.sportauto.club)



# SPORT

146

COULISSES F1

Les grands prix  
du Japon et du Qatar

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

Red Bull Media



140

## Le roi Max

Sacré champion du monde pour la troisième fois consécutive, Max Verstappen semblait imbattable cette saison. Nous avons suivi sa mutation récente : rapport au risque, influence sur son équipe, aptitude à la mise au point, ... tout ce qui a fait d'un chien fou, le roi de ce début des années 2020.



Laurent Villaron

134

**STUDIO**  
Citroën Xsara (2003)



DPPI

154

**REPORTAGE F1**  
Un grand prix vu de la safety car



LAURENT VILLARON

158

**REPORTAGE**  
La FFSA Academy

# LES CHEVRONS DE LA GLOIRE

Tranquille voiture de papi, la Xsara ? Pas si sûr... Aux mains de Sébastien Loeb, elle s'est transformée en une véritable machine à gagner qui a permis à Citroën de commencer, **voilà vingt ans, une impressionnante moisson de titres en championnat du monde des Rallyes...**

Par Alain Pernet Photos Laurent Villaron





B

on, il faut bien le reconnaître : la Citroën Xsara n'est pas forcément le premier nom qui vient à l'esprit au moment d'énumérer les voitures de sport qui ont le plus fait fantasmer les foules. Pourtant, cette auto étroitement liée à l'ascension de Sébastien Loeb possède un des plus beaux palmarès du WRC. Mais il lui a fallu surmonter quelques obstacles...

Le projet de Citroën Sport d'intégrer le championnat du monde des rallyes a en effet subi quelques fâcheux ralentissements. Comme nous l'explique Jean-Claude Vaucard, alors responsable châssis de l'équipe aux chevrons : « Il y a eu un couac. Chez Citroën, les motoristes ont été un petit peu trop gourmands en certifiant qu'on ne pourrait pas gagner avec le moteur de série, et qu'il fallait faire un moteur spécial à 2 500 exemplaires, étudié par Cosworth, ce qui impliquait une facture assez phénoménale. Du coup, la haute direction a rejeté le projet. Là-dessus, Peugeot Sport a dit : "Nous, on vient, mais avec le moteur de série." Et ils sont passés devant nous ! Je peux dire que j'étais bien remonté. Ce fut dur à avaler parce que, personnellement, j'étais persuadé que nous pouvions y arriver avec le moteur de série. »

Les succès de la Peugeot 206 WRC, dès 1999, l'ont d'ailleurs rapidement confirmé. Citroën Sport s'est donc retrouvé limité à un simple engagement en championnat de France avec une Xsara Kit-Car ●●●

## STUDIO Citroën Xsara WRC (2003)

atmo à deux roues motrices. Une auto diabolique, qui s'est aussi offert des incursions spectaculaires sur quelques rallyes asphalte du championnat mondial. Résultat ? Victoires de Philippe Bugalski au Rallye de Catalogne et au Tour de Corse 1999, devant tout le gratin du WRC... et à la fureur de celui-ci ! « Aussitôt après, se souvient Jean-Claude Vaucard, j'ai été convoqué à la FIA, où je me suis fait remonter les bretelles par tous les autres constructeurs du WRC, y compris les pilotes, Sainz en tête. Pour eux, les victoires de notre Kit-Car dévalorisaient les WRC, et il fallait les interdire ! »

Après deux refus, la direction du groupe PSA a fini par donner son feu vert à la venue de Citroën en WRC, mais de manière progressive afin de laisser du temps à Peugeot pour remporter des titres : quatre épreuves en 2001, onze en 2002, et enfin le championnat complet en 2003. Pour ce faire, Citroën Sport a concocté une nouvelle auto en s'appuyant sur la base de la Kit-Car. « Le bloc avant était presque le même, explique Jean-Claude Vaucard. Nous avons greffé un turbo sur le moteur, mais c'était quand même le même bloc alu. En revanche, nous avons dessiné une boîte spécifiquement adaptée au passage à quatre roues motrices. »

Un gros travail de développement a alors été nécessaire : « Auparavant, notre Kit-Car n'évoluait que sur l'asphalte. Là, il nous fallait rouler sur asphalte, sur neige et sur les différents types de terre ! Notre expérience du Rallye-Raid n'a pas été très utile du fait de la différence des règlements. En WRC, il faut passer aussi vite qu'en Raid, mais avec des débattements de suspensions divisés par deux ! Pour gagner du temps, j'ai reproduit ce que j'avais déjà fait avec la 205 Turbo 16 à l'époque des Groupe B : aller tout de suite au Kenya pour rouler dans les pires conditions, et mettre le doigt sur toutes les faiblesses de la voiture. C'est un accélérateur de mise au point. Ensuite, il restait juste à la faire rouler sur les différents types de sol... »

La montée en action progressive imposée par la direction générale aura au moins eu le mérite de permettre à Citroën Sport de développer

une auto aboutie et fiable. D'abord engagée en championnat de France en 2000 dans une catégorie FRC spécialement créée pour elle (Bugalski champion), la Xsara T4 est devenue Xsara WRC lorsqu'elle a été homologuée par la FIA.

Au cours de sa première saison internationale, en 2001, la Xsara a fait l'objet d'une évolution importante : « Au début, elle était tout juste concurrentielle, reconnaît Jean-Claude Vaucard. Aussi, nous lui avons fait subir une cure d'amaigrissement d'environ 25 kg. Nous avons retrouvé 25 ch, et puis nous avons bien amélioré la rapidité du passage des vitesses, ce qui nous a fait gagner en capacité d'accélération. Ces trois points ont représenté un grand pas en avant. Je dirais même que c'est la plus grosse évolution que la voiture a subie sur l'ensemble de sa longue carrière. Par la suite, ça n'a été qu'une évolution continue sur une multitude de détails. Un travail de fourmi. »

### Une voiture fétiche pour Loeb

C'est en octobre 2001, au San Remo, qu'un jeune Alsacien, tout juste sacré champion de France sur une Kit-Car, se voit confier pour la première fois le volant d'une Xsara WRC. Il en fait bon usage : « Pour ma première épreuve en mondial dans une équipe d'usine, j'ai terminé deuxième, à seulement 11 secondes du vainqueur, Gilles Panizzi, rappelle Sébastien Loeb. Je peux dire que j'ai vraiment gagné ma place en mondial sur ce rallye. J'ai découvert le WRC avec cette Xsara. J'en garde de bons souvenirs, parce que c'est une voiture qui était sympa en pilotage aussi. Elle était assez agile. »

Après une telle prouesse, Loeb est intégré dans l'équipe Citroën pour la saison 2002, qu'il commence de manière impériale en dominant le Monte-Carlo. Seule une pénalité, due à une maladresse de l'équipe dans l'utilisation des pneus, le privera de cette première victoire. Il se rattrapera quelques mois plus tard en remportant le Rallye d'Allemagne. Et pour bien mettre les choses au point, il remporte sans l'ombre d'une contestation sa première « vraie » victoire ●●●

**"AU DÉBUT, LA XSARA ÉTAIT TOUT JUSTE CONCURRENTIELLE. NOUS LUI AVONS APPORTÉ TROIS MODIFICATIONS QUI ONT REPRÉSENTÉ UN GRAND PAS EN AVANT. PAR LA SUITE, ÇA N'A ÉTÉ QU'UNE ÉVOLUTION CONTINUE SUR UNE MULTITUDE DE DÉTAILS. UN TRAVAIL DE FOURMI."**

**Jean-Claude Vaucard**, ex-directeur technique de Citroën Sport



A detailed view of the interior of a Renault Xsara T412 race car. The cockpit is minimalist and functional, featuring a black roll-over protection structure (ROPS) frame. The dashboard is equipped with a central digital display, several analog gauges, and a cluster of indicator lights. A black racing steering wheel with a silver metal center is mounted on the steering column. Behind the wheel, a gear shifter and a handbrake are visible. The driver's seat is a black Recaro racing seat with the brand name clearly visible on the backrest. The floor is covered with a dark, textured mat. The overall design is focused on performance and safety.

La tableau de bord de la Xsara est très dépouillé avec, en vedette, l'indicateur de rapport de boîte engagé, pile dans le champ de vision du pilote, et la palette de changement de vitesses, derrière le volant. Ce châssis T412 s'est imposé au Tour de Corse 2001 (avec Puras), au Monte-Carlo et au San Remo 2003 ainsi qu'à Chypre en 2004 (avec Loeb).

C'est finalement en se contentant d'un 4 cylindres issu de la série et suralimenté par un turbo Garrett que Citroën a rencontré le succès en mondial avec 340 ch sous le capot.





au Monte-Carlo en 2003 (sur la Xsara illustrant ces pages), devant ses nouveaux coéquipiers : Carlos Sainz et Colin McRae ! Alors que Citroën a enfin le droit de disputer une saison complète, la fusée Loeb est lancée. Comme le reconnaît le pilote alsacien, l'arrivée de Carlos Sainz et Colin McRae a apporté beaucoup à l'équipe : « *Sur la terre, je pense que nous n'étions pas totalement au point. Leur venue a été bénéfique. "Revenons à la base. Il y a trop d'électronique dans votre truc !", nous ont-ils dit.* » Il faut rappeler que l'une des particularités de la réglementation de l'époque était d'autoriser des ponts avant, arrière et central, pilotés électroniquement. Une vraie boîte de Pandore ! « *Ce n'était pas si facile que ça à maîtriser, confesse l'ex-directeur technique de Citroën Sport. Il y avait tellement de possibilités et de paramètres qu'on pouvait vite se perdre. A chaque séance d'essai, et même en cours de rallye, nous cherchions l'optimum. Ça pompait une bonne partie de notre énergie. Finalement, en revenant à des fonctionnements plutôt simples, on s'apercevait que ça marchait quand même très bien.* »

Une vision tout à fait partagée par Sébastien Loeb : « *Les trois différentiels pilotés, c'était hyper-compliqué à synchroniser. On pouvait tout intégrer : la pression des freins, la position du volant, la pédale d'accélérateur, le rapport de boîte, etc. On en rajoutait, on en rajoutait, mais finalement, à force d'ajouter des artifices, on tombait parfois sur une caisse plus difficile à conduire sans s'en rendre compte.* »

### **Un premier titre mondial rocambolesque**

Néanmoins, la Xsara WRC confirme son potentiel et, alors que se profile la finale du championnat 2003, en Grande-Bretagne, Citroën occupe la tête du championnat constructeurs, Sébastien Loeb et Carlos Sainz pointant tous deux en tête chez les pilotes, avec 1 pt d'avance sur Petter Solberg (Subaru) et 5 sur Richard Burns (Peugeot).

Ce rallye restera à jamais gravé dans la mémoire de Jean-Claude Vaucard : « *C'est parti à une vitesse de folie. J'ai failli en avoir une attaque cardiaque ! Tout était encore jouable, et puis la caméra embarquée dans la voiture de Sainz a pris feu sur la ligne de départ de l'ES 3. J'ai obtenu que la FIA lui accorde une nouvelle heure de départ, mais Carlos est devenu fou ! Il a finalement pu partir, mais il était tellement énervé qu'il s'est mis dans les arbres dès le premier virage en arrivant avec un rapport de plus que les autres. C'était fini pour lui. C'est à ce moment-là que Claude Satinet, le patron de la marque Citroën, est arrivé sur le rallye : "Si c'est ça, on assure le titre constructeurs et on oublie le titre pilotes", a-t-il lâché. Nous avons alors tous accusé le coup. Colin McRae est d'ailleurs allé voir Loeb : "N'écoute pas, continue à attaquer !" » Mais Loeb a obtempéré, se contentant de la deuxième place derrière Solberg, tant dans le rallye qu'au championnat, et Citroën a remporté son premier titre mondial... en veillant bien à ce que le visage de Sébastien Loeb ne soit pas visible sur l'affiche annonçant au monde entier cette consécration !*

Lors de cette fin de saison, un constat s'est vite imposé : si la voiture était quasi imbattable sur asphalte, il restait encore à la rendre aussi dominante sur terre. « *Après avoir travaillé sur tous les paramètres imaginables de notre côté, restait le pneumatique, analyse Jean-Claude Vaucard. Mon idée était d'accroître la surface de contact au sol dans le but d'augmenter le grip longitudinal et transversal. Le fait d'avoir plus de gomme au sol réduisait l'usure et permettait de passer des mélanges plus tendres et performants. Nous gagnions à deux niveaux. Michelin a travaillé très vite sur cette piste. Du coup, en 2004, la vie est devenue*

**"LORSQUE NOUS SOMMES REVENUS  
AUX DIFFÉRENTIELS MÉCANIQUES  
AVANT ET ARRIÈRE, ÇA M'A CHANGÉ  
LA VIE EN MATIÈRE DE PILOTAGE !"**

**Sébastien Loeb**

### **TECHNIQUE**

Moteur : **4 en ligne suralimenté par un turbo Garrett** Cylindrée : **1 998 cm<sup>3</sup>**  
 Alésage x course : **86 x 86 mm** Disposition : **transversal avant**  
 Distribution : **2 arbres à cames en tête, 4 soupapes par cylindre**  
 Lubrification : **carter sec**  
 Puissance officielle : **340 ch à 5 500 tr/mn** Couple : **53 mkg**  
 Gestion : **Magnetti-Marelli**  
 Transmission : **4 roues motrices, boîte de vitesses transversale à 6 rapports, à commande séquentielle par palette au volant.**  
 Dessin Citroën Sport, éléments X-Trac  
 Embrayage : **tridisque carbone 140 mm**  
 Différentiel : **ponts avant arrière et central pilotés électroniquement (en 2006 : ponts avant et arrière mécaniques)**  
 Châssis : **coque en acier renforcée par des arceaux de sécurité en acier**  
 Suspensions : **combinés McPherson, amortisseur Extreme Tech**  
 Freins : **disques en acier ventilés avec étriers 4 pistons (6 pistons sur asphalte)**  
 Diamètre des disques : **304 mm (368 à l'avant sur asphalte)**  
 Jantes : **OZ 8 x 18** Pneus : **Michelin, puis BFGoodrich en 2006**  
 Empattement : **2 555 mm** L x l : **4 167 x 1 770 mm** Poids : **1 230 kg**

*beaucoup plus facile avec trois jeunes ingénieurs. Alors que j'espérais un gain de 5/10<sup>e</sup> au kilomètre, les premiers tests en Sardaigne ont révélé un gain de 8/10<sup>e</sup> ! » Et Sébastien Loeb a pu remporter le premier de ses neuf titres mondiaux.*

Parti à la retraite début 2005, Jean-Claude Vaucard a quitté les parcs d'assistance avec un regret : « *Le Safari 2002 restera ma plus grande désillusion ! Il était interdit de préparer le rallye sur la zone même de l'épreuve, et notre zone de test présentait un terrain qui s'est avéré moins accidenté que celui du rallye. Bilan : alors que Sébastien menait largement dans toutes les spéciales, les amortisseurs cassaient systématiquement dans les quinze derniers kilomètres ! » Cruel souvenir aussi pour Sébastien Loeb : « *Lorsque les amortisseurs lâchaient, ça devenait insupportable, même à 30 km/h. A un moment, j'ai failli tout arrêter. Lorsque Daniel (Elena, son copilote, NDLR) a proposé de prendre le volant, j'ai continué, mais j'ai dû en partie me déharnacher en conduisant à moitié debout pour amortir les chocs avec les cuisses. L'enfer ! »**

Malgré ce problème, la Xsara WRC s'est taillé un palmarès impressionnant, avec 3 titres mondiaux constructeurs, 3 titres pilotes et 32 victoires sur 52 rallyes WRC. Tirant le maximum de la réglementation, elle a même inspiré une nouvelle génération de voitures, en rupture avec les précédentes WRC qui étaient très typées « propulsion ». « *Je pense que c'est en partie lié à mon pilotage, analyse Sébastien Loeb. A l'époque, Markko Märtin roulait super-fort, avec un style très propre. Il avait commencé à changer les habitudes par rapport aux pilotes qui roulaient tout en glisse. J'ai réfléchi à ça, et j'ai commencé à m'appliquer aussi ce type de pilotage. Ça allait bien avec mon style naturel, qui était déjà plutôt propre. J'ai compris que, même dans les virages très serrés ou les épingles, il ne fallait pas forcément trop glisser. Je me suis inspiré de lui. Et c'est sans doute pour cela que j'ai réussi à faire la différence face à Carlos et Colin, qui étaient peut-être restés sur leur style naturel.* »

Alors qu'il la pilotait depuis déjà plus de quatre ans, Sébastien Loeb a découvert la Xsara sous un nouveau jour lors de la saison 2006. « *Nous sommes revenus aux différentiels mécaniques avant et arrière, et ça m'a changé la vie en matière de pilotage ! Je l'ai trouvée tout de suite bien mieux équilibrée.* » C'est même à regret qu'il a changé de monture en fin de saison... « *C'était une auto très agile et, lorsque nous avons fait les premiers essais avec la C4, je me souviens avoir dit à Daniel : "On ne sera plus jamais champions, parce qu'avec celle-là, on n'y arrivera jamais !" »* La suite lui a donné tort. Au grand dam de ses concurrents ! ●

Remerciements : Conservatoire Citroën DS, à Aulnay-sous-Bois.  
 Ouvert sur réservation aux groupes de 15 personnes minimum.  
 Contact : conservatoire@laventureassociation.com ou 01.56.50.80.20.

Par Lionel Froissart



# Max 3.0

Max Verstappen est en train de gagner sa place dans l'histoire de la F1 en compagnie des plus grands pilotes. Et il y met la manière, s'attribuant au passage quelques records. **Une quête que le Néerlandais mène à grande vitesse et que personne ne semble en mesure de ralentir.**



Red Bull Media



oubliez « Maxou », le chien fou des débuts chez Toro Rosso et Red Bull, qui mordillait tous les mollets passants à proximité, courant dans tous les sens, se cognant parfois dans le décor au hasard de ses dérapages pas toujours contrôlés. Laissez de côté le post-adolescent mal embouché, plutôt désagréable, avec ses interlocuteurs, à l'agressivité mal contrôlée, capable d'aller plus souvent qu'à son tour au contact avec ses adversaires – enfin,

surtout Lewis Hamilton – pour juste prouver (se prouver ?) qu'il était le caïd de la piste. Mettez au rancart ce Max Verstappen-là. Les fans de F1 et les observateurs ont assisté à ce changement qui n'a pas été radical mais fait d'ajustements à la marge. Le temps a fait son œuvre aussi. Verstappen est entré presque par effraction en F1 à un peu plus de 17 ans. Et il vient tout juste de fêter ses 26 ans.

Cette saison, nous avons donc vu s'imposer un Max 3.0. Une sorte d'ordinateur programmé à la perfection, et dont le logiciel semble à l'abri des bugs. Un mélange subtil qui regrouperait la précision d'un Lauda, l'agressivité désormais canalisée d'un Senna, l'harmonie avec sa monoplace à la manière d'un Prost et une vision globale de la course qui lui est propre. Un sacré kaléidoscope qui fait de Max Verstappen, champion du monde pour la troisième fois consécutive, un pilote qui frise l'excellence.

Profitions-en pour évacuer les chiffres et records, qui sont évolutifs et destinés à être égalés, améliorés et un jour battus par d'autres. En effectuant un arrêt du compteur au soir du Grand Prix du Qatar (le 8 octobre dernier), le pilote Red Bull affichait 49 victoires (soit un peu plus de 27 % de réussite) et avait engrangé 10 de ces succès entre le Grand Prix de Miami 2023 et celui d'Italie 2023 : record de Sebastian Vettel effacé. Ils ne sont que 6 pilotes à avoir dépassé les 40 victoires, mais ceux du XXI<sup>e</sup> siècle ont l'avantage d'un plus grand nombre de courses par saison et de carrières à rallonge grâce aux

progrès réalisés en matière de sécurité, qui préservent la santé des pilotes. Ainsi, le champion du monde 2023 dispute déjà sa neuvième saison et détient à peu près tous les records de précocité. Le plus spectaculaire ayant été celui du plus jeune vainqueur, à 18 ans et demi, et à peine plus d'un an après ses débuts en F1.

## Réglages sur mesure

Verstappen a le temps d'améliorer ses propres marques s'il ne se lasse pas trop vite de tourner en rond et aussi autour de ses adversaires. Au-delà des chiffres, il faut se pencher sur ce qui fait désormais de lui un pilote quasi invincible dès lors que sa monoplace répond à ses exigences, avec des réglages spécifiques basés sur un avant très précis, Verstappen s'accommodant d'un train arrière plus baladeur, un peu à la manière d'un Michael Schumacher à son époque. Comme l'ancien champion allemand, le pilote Red Bull est capable d'exploiter à 100 % sa voiture dès sa sortie des stands. Il n'est pas rare de le voir aligner des secteurs en violet (meilleur temps absolu) lors de son tour de mise en action. C'est le résultat d'une immense confiance en son pilotage et d'un engagement total sans jamais se mettre en difficulté. Son contrôle de la voiture est tel qu'il offre à voir une aisance de conduite spectaculaire. On peut ne pas apprécier la personnalité un peu froide de ce jeune homme (même si là aussi les progrès sont notables), mais impossible de ne pas admirer son talent hors norme.

En action, Max Verstappen sait donc se montrer moins radical. Il est désormais capable de prudence dans les phases de départ ou en peloton. Se sachant au volant d'une monoplace supérieure, il accepte de céder un peu de terrain, même si ce cas de figure est rare, Max étant certain de le reconquérir en l'espace de quelques tours ou virages. S'il aime se chamailler avec Gianpiero Lambiase, celui qui est son ingénieur de piste depuis son arrivée chez Red Bull, c'est souvent par taquinerie ou pour maintenir son niveau de concentration. Certes, le Néerlandais est une forte tête, mais sur le muret des stands, Lambiase ne l'est pas moins et sait ramener son pilote à la raison – ou au calme – lors des rares ●●●

Grand Prix de Miami 2023

LES TECHNICIENS DE RED BULL SONT DÉVOUÉS ET À L'ÉCOUTE DE LEUR CHAMPION. CERTAINS AFFIRMENT MÊME QUE TOUTE L'ÉQUIPE AUTRICHIENNE EST AUX ORDRES.



Le "tandem" Pérez/Verstappen



Red Bull Media

Grand Prix de Monaco 2022 : le crash avec Pérez



DPPI



En parfaite osmose avec sa RB19 depuis Miami, Verstappen a enchaîné les succès et atomisé son coéquipier Sergio Pérez. En coulisses, le Néerlandais, revanchard, n'a jamais pardonné la sortie de piste de Pérez, intentionnelle selon lui, en qualification à Monaco en 2022...



Avec son ingénieur piste Gianpero Lambiase

DR



Avec Kelly Piquet

DPPI



Max Verstappen ne semble jamais en difficulté même sur les tracés les plus techniques comme ceux de Spa ou de Suzuka. En dehors du cockpit aussi, le Néerlandais a gagné en assurance et a mûri, capable de tenir tête à son ingénieur de piste comme de se montrer attentionné avec sa fiancée Kelly Piquet.

Red Bull Media

moments de tension. L'une des (nombreuses) forces de Max Verstappen est justement d'être imperméable à toute forme de pression, ou d'en donner l'impression. Ce qui lui confère une sorte de morgue. Là encore, Verstappen aime à répéter qu'il ne se préoccupe pas de ce que l'on pense de lui. Et affirme n'avoir de pression que celle qu'il se met. A l'entendre, la conquête de son premier titre (en 2021) a conforté son immense confiance en lui, jugeant que tout ce qui viendrait après ne serait que du bonus : « *Je me sens plus relax. Mais quand je suis au volant, j'ai toujours autant envie de gagner. Vraiment !* » Et ça se voit, ce qui est réjouissant pour ses innombrables fans.

Pour que le Néerlandais puisse profiter d'une telle domination, il faut rappeler que les techniciens de l'équipe Red Bull sont dévoués et à l'écoute de leur champion et lui ont conçu une monoplace sur mesure. Certains, à commencer par ses coéquipiers, affirment même que toute l'équipe autrichienne est aux ordres. Comme l'a déploré haut et fort Antonio Pérez, le père de Sergio : « *La voiture est faite pour Max. Tout cela a été construit pour que Max soit champion.* »

### A l'écart des grosses fêtes

Ayant longtemps craint de perdre leur perle rare, Christian Horner et ses hommes ont toujours évité de contrarier le clan Verstappen, à la tête duquel Jos, le père, n'a jamais manqué de maintenir la pression.

Le fiston ayant désormais lié son destin avec Red Bull jusqu'en 2028, le paternel se fait plus discret, jugeant que son fils n'a plus besoin de lui pour faire son chemin. A l'évidence, le gamin est devenu un homme, et épanoui. Il est fiancé à Kelly Piquet – déjà mère d'une petite fille née de son éphémère liaison avec Daniil Kvyat, ex-pilote Red Bull – et reste à l'écart des grosses fêtes qu'affectionnent ses camarades du peloton entre les grands prix. Max est plutôt du genre à s'installer dans le baquet du simulateur qu'il a aménagé dans son appartement de Monaco et à participer à des courses virtuelles.

Voilà donc Max Verstappen champion du monde pour la troisième fois. Il intègre ainsi le club très sélect des triples champions du monde en compagnie des Jack Brabham, Jackie Stewart, Niki Lauda, Nelson Piquet et Ayrton Senna. Mais il pourrait égaler Vettel et Prost, quatre fois titrés, dès la saison prochaine. Juan Manuel Fangio avec son quintuplé de couronnes serait alors à sa portée. En revanche, le chemin semble encore long pour viser les 7 titres et rejoindre Michael Schumacher et Lewis Hamilton, l'Anglais pouvant améliorer son propre score. Mais



Grand Prix du Japon 2023

Red Bull Media

Max Verstappen a bien l'intention de contrarier les projets d'Hamilton. De la même façon qu'il a anéanti les espoirs de son coéquipier Pérez. Il faut dire que le Mexicain et son clan ont commis des erreurs fatales. Souvenez-vous de cette sortie de piste de Pérez à la fin des qualifications du Grand Prix de Monaco en 2022. Verstappen, du genre rancunier, lui, n'a pas oublié et n'a jamais pardonné ! Cet « incident » monégasque avait empêché Verstappen d'aller chercher la pole position. De manière étrange, Verstappen s'est persuadé que Pérez (vainqueur le lendemain) avait manœuvré de façon intentionnelle pour lui retirer la pole position. Dans la foulée, des rumeurs d'ordre privé avaient circulé dans le paddock et embarrassé Sergio Pérez. Plus tard dans la saison, le Mexicain avait laissé entendre qu'il avait été une aide précieuse dans la conquête des titres du Néerlandais. C'est en partie vrai pour celui de 2021 (comme le blocage en règle d'Hamilton à Abu Dabi, par exemple), mais pas du tout pour celui de 2022. Quant à son sacre de 2023, Verstappen ne le doit qu'à son talent, Pérez ayant été inexistant une fois qu'il a osé déclarer, dans la foulée de son succès en Azerbaïdjan,



Grand Prix du Japon 2023



Redbull



"IL EST SANS CESSE À LA LIMITE, Y COMPRIS DURANT LES ESSAIS LIBRES. LORS DU PREMIER TOUR DE LA JOURNÉE, **SES TEMPS SONT ANORMALEMENT PLUS RAPIDES QUE CE QUE NOUS SOMMES EN MESURE DE FAIRE.**"

Lando Norris

qu'il se sentait capable de battre son illustre coéquipier pour le titre mondial. A partir du moment – lors du Grand Prix de Miami – où Max Verstappen a enfin pu régler et adapter la fusée RB19 à son style de pilotage, Pérez a disparu des radars. Il a même explosé en plein vol. Verstappen, lui, a enchaîné 12 succès en 13 courses (jusqu'au Qatar). Ce qui vaut au pilote Red Bull une pluie de louanges et des avis toujours plus dithyrambiques. Helmut Marko est l'un des plus qualifiés pour donner son opinion – un poil subjective – sur ce génie du pilotage que le conseiller spécial de Red Bull a eu la bonne idée d'arracher aux griffes de Ferrari. En effet, peu d'observateurs se souviennent que c'est la filière italienne qui a offert au jeune Max Verstappen, alors âgé de 15 ans, la possibilité de disputer ses premières courses de monoplace dans le cadre de la Florida Winter Series au volant d'une Formule Abarth. Ce n'est que l'année suivante, en 2014 (Max réalisait sa première saison de F3), que Marko l'avait intégré au Red Bull Junior Team. Six mois plus tard, Verstappen devenait le plus jeune pilote de F1 de l'Histoire.

### Toujours vite, moins de risques

Neuf ans ont passé, Helmut Marko ne peut que s'en féliciter : « *Max pilote maintenant en prenant moins de risques. Il soigne ses pneus et sa voiture en continuant à rouler vite. Il peut lire la course et est tellement en avance avec ce qu'il fait qu'il pense encore plus loin. C'est une capacité intellectuelle incroyable.* » Et Marko de se souvenir : « *Dans le passé, si quelque chose ne fonctionnait pas le vendredi, il était proche de la panique. Il voit les choses différemment maintenant.* » L'Autrichien ne voit pas qui peut rivaliser avec sa star, d'autant que son jeune âge demeure un atout majeur face aux vieux briscards que sont les Hamilton et Alonso. « *Il n'y a pas d'autre pilote qui puisse rester avec lui à ce niveau à part, peut-être, Fernando Alonso et Lewis Hamilton, mais personne ne peut le battre pour l'instant.* » Christian Horner, plus corporate, apporte une précision pour souligner le rôle de son équipe : « *L'équipe est très forte, mais avec Max, cela facilite les choses. Je crois qu'on n'a jamais vu un tel niveau.* »

Fait rare, même les adversaires directs du champion néerlandais reconnaissent qu'il évolue à un niveau stratosphérique. Sergio Pérez est bien placé pour parler du pilotage de son coéquipier : « *Max peut s'adapter très rapidement, c'est son gros point fort. Il réussit à tirer le meilleur parti de la voiture dans chaque condition et à le faire chaque week-end. C'est quelque chose que j'admire chez lui. Il est très travailleur, toujours et partout au sommet de son art et à 100 %.* »

Le pote de Verstappen, Lando Norris, n'a pas hésité à déclarer devant la presse : « *Il est sans cesse à la limite, y compris durant les essais libres. Lors du premier tour de la journée, ses temps sont anormalement plus rapides que ce que nous sommes en mesure de faire. Il a été vraiment très impressionnant (cette saison, NDLR). C'est l'un des pilotes les plus talentueux ayant été en F1, l'un des plus véloces. C'est semblable à ce qu'a accompli Lewis les années précédentes.* » Hamilton n'est d'ailleurs pas en reste pour complimenter – sobrement – celui qui l'a détrôné : « *Tout ce que je peux dire, c'est que Max fait un travail extraordinaire chez Red Bull. C'est une réussite bien méritée.* » ●



📍 Sacré pour la troisième fois consécutive, le Néerlandais intègre un club très sélect. A Doha, les T-shirt marquant cet exploit étaient de sortie, avant que le triple champion ne quitte le circuit au milieu d'une haie d'honneur bien méritée.

Red Bull Media



DPPI





# FORMULE 1

Dans les coulisses des grands prix



**GP du Japon**

CIRCUIT DE SUZUKA

22 - 24 SEPTEMBRE 2023



**GP du Qatar**

CIRCUIT DE LOSAIL

6 - 8 OCTOBRE 2023

Max Verstappen s'est chargé d'assurer le 6<sup>e</sup> titre de l'équipe Red Bull avec la manière en survolant le Grand Prix du Japon, offrant aux hommes et femmes de la formation autrichienne sa 107<sup>e</sup> victoire sur les terres de Honda.



Par notre envoyé spécial **Lionel Froissart**

146

Red Bull Media



01

McLaren



02

DPPI

Lando Norris et Oscar Piastri, les pilotes McLaren, de plus en plus en verve en cette fin de saison, ont sobrement accueilli leur double podium de Suzuka. Leur sourire un peu forcé montre qu'ils espéraient mieux.

L'année dernière, Sebastian Vettel avait déclaré qu'il aimerait revenir à Suzuka pour y goûter à nouveau au plaisir du pilotage. Invité par les organisateurs, l'Allemand s'est contenté d'y inaugurer, au niveau du deuxième virage, un "village" éco-modèle pour les abeilles.

## GP du Japon

CIRCUIT DE SUZUKA

22 - 24 SEPTEMBRE 2023

### MERCREDI 20 SEPTEMBRE

#### 01 Piastri reconduit McLaren confirme son duo

Après ses débuts très convaincants, McLaren a logiquement prolongé le contrat de son jeune pilote Oscar Piastri (*lire Sport Auto n° 740*). Le jeune Australien, subtilisé à Alpine l'année dernière, a lié son destin à l'équipe anglaise au moins jusqu'en 2026. Lando Norris, lui, très convoité par la concurrence (dont Red Bull), reste normalement sous contrat avec les Orange au moins jusqu'en 2025.

### JEUDI 21 SEPTEMBRE

#### 02 Les abeilles de Vettel Un virage dans sa carrière

L'année dernière, après avoir annoncé qu'il partait à la retraite, l'Allemand Sebastian Vettel avait tout de même lancé un appel d'offres. Si une place se libérait quelque part, il était partant pour courir à nouveau à Suzuka, son circuit préféré. Pour cette édition 2023, Vettel est bien présent dans le paddock japonais, mais pas au volant d'une F1, mais plutôt en apiculteur. Avec l'accord des organisateurs japonais et l'aide d'un charpentier local,

Vettel a participé à la fabrication de onze ruches modèles. Celles-ci ont été installées dans le deuxième virage de Suzuka, rebaptisé Buzzin Corner pour l'occasion et dont les vibreurs intérieurs ont été repeints en jaune et noir. La plupart des pilotes et quelques patrons d'écurie ainsi que Stefano Domenicali, le patron de la F1, sont venus inaugurer ce parc à abeilles. Plus tard, nous croisons Brita Roeske, la fidèle attachée de presse du pilote allemand. Celle-ci nous confirme que son « patron » rêve de revenir en F1, surtout sur un tracé comme celui qui accueille le Grand Prix du Japon. Et que l'idée d'un come-back est vraiment dans l'air.

#### L'oreille interne de Stroll En manque d'équilibre ?

A l'occasion du Grand Prix des Pays-Bas, nous avons appris que Lance Stroll souffrait d'une petite infection à l'oreille gauche. Près de deux mois plus tard, le Canadien apparaît toujours avec un petit pansement. S'il s'agit d'un problème à l'oreille interne, cela pourrait expliquer les nombreuses fautes de pilotage du pilote Aston Martin, et sa perte de rythme surtout lors que ses performances sont comparées à celles de Fernando Alonso. De plus en plus d'observateurs dans le paddock s'attendent à ce que le fils Stroll jette l'éponge. La bonne idée serait de le faire avant que débute la prochaine saison.

### Ryo Hirakawa, vainqueur des 24 Heures du Mans 2022, arrive comme pilote de réserve McLaren. **Surprenant, car il n'est pas un spécialiste de la monoplace et approche déjà de la trentaine.**

#### Le cas Massa peut créer un précédent Mercedes prêt à dégainer une procédure

Le combat de Felipe Massa pour obtenir sur tapis vert un titre qu'il n'a pas gagné sur la piste en 2008 semble perdu d'avance. Mais Toto Wolff a prévenu qu'en cas de très improbable succès devant les tribunaux du pilote Brésilien, Mercedes lancerait aussitôt une procédure pour réviser la conclusion du Grand Prix d'Abu Dhabi 2021. Dans ce cas, Alain Prost serait bien inspiré d'engager lui aussi une action pour son titre perdu en 1983 face à Nelson Piquet, qui pilotait alors une Brabham (alors propriété de Bernie Ecclestone) dont on sait qu'elle était propulsée par un moteur BMW gavé d'un carburant non conforme. Damon Hill pourrait également exiger une révision du Grand Prix d'Australie 1994 lorsqu'il fut sorti de la piste par Michael Schumacher, qui venait de taper le mur et allait abandonner. Et Hamilton aurait tout intérêt à demander des « nouveaux » comptes à la FIA pour la pénalité de 25 secondes (!)

à l'arrivée du Grand Prix de Belgique 2008, alors qu'il avait bien rendu la position à Räikkönen qu'il venait de doubler en court-circuitant la chicane. Sans cette pénalité, il redeviendrait l'incontestable vainqueur de cette épreuve et du championnat du monde.

#### VENDREDI 22 SEPTEMBRE Un Japonais chez McLaren Ryo Hirakawa en réserve

Pour occuper le poste de pilote de réserve, McLaren a sorti du chapeau un Japonais surtout connu des amateurs d'Endurance et de quelques fans japonais. Ryo Hirakawa est en effet l'un des vainqueurs des 24 Heures du Mans 2022 au volant d'une Toyota. Ce choix ne manque pas d'étonner car Hirakawa n'est pas un spécialiste de la monoplace et approche déjà de la trentaine. Il n'a donc pas le profil d'un futur titulaire de la Formule 1. Mais avec Norris et Piastri, l'équipe de Woking dispose d'un duo très prometteur, et sauf accident, Ryo Hirakawa ne verra le volant d'une McLaren de F1 que dans le simulateur.



01

Alfa Romeo Media

L'Australien Daniel Ricciardo et Yuki Tsunoda seront les pilotes AlphaTauri la saison prochaine. Le Japonais semblait sur la sellette, mais ses liens avec Honda et quelques progrès en essais et en course ont fait pencher la balance en sa faveur.



02

Alfa Romeo Media

Malgré des débuts plus que convaincants, le Néo-Zélandais Liam Lawson restera à pied dans les stands AlphaTauri et Red Bull en 2024, dans le rôle de réserviste. Toutefois, une mise à l'écart de Sergio Pérez lui offrirait aussitôt une place de titulaire.

## SAMEDI 23 SEPTEMBRE

### 01 Tsunoda avec Ricciardo Lawson en coulisse

Alors que la veille au soir, Helmut Marko, le conseiller de Red Bull, Christian Horner, le patron de l'équipe autrichienne et Peter Bayer, le P.-D.G. d'AlphaTauri, en étaient encore à se chicaner sur les mérites respectifs de Ricciardo, Tsunoda et Lawson pour déterminer quelle serait le « line up » idéal d'AlphaTauri en 2024, c'est finalement au matin de la journée de qualifications que l'équipe de Faenza a communiqué son choix. L'Australien Daniel Ricciardo (convalescent au pays) et le Japonais seront associés, alors que Liam Lawson, irréprochable depuis qu'il remplace Ricciardo, est relégué en coulisse dans le rôle, peu actif, de pilote de réserve.

### Verstappen en contrôle Et toujours revanchard

Au volant d'une Red Bull à nouveau à son meilleur, Max Verstappen a fait une véritable démonstration en qualifications et adressé un message très clair à ceux qui espéraient voir l'équipe autrichienne rentrer dans le rang : « *Qu'ils aillent se faire foutre !* » A-t-il suggéré (dans la version non bipée) à ceux qui pensaient que la directive technique de la FIA visant à mieux contrôler la rigidité des ailerons avant ralentirait la RB19. Au-delà de cet agacement, le pilote hollandais a répété tout le plaisir qu'ont les pilotes à évoluer sur le magnifique circuit de Suzuka et raconté l'histoire de son tour canon : « *Mon ingénieur m'a dit qu'un tour en 1'28 serait bien. Je lui*

*ai dit : "Ne t'inquiète pas, je vais le faire", et il m'a répondu : "Oui, mais n'accidente pas la voiture, hein ?" J'ai dit : "Oui, évidemment, ce n'est pas ce que je veux faire." Je savais qu'il en restait un peu à certains endroits. C'est ce que j'ai tenté, ce qui a plutôt bien fonctionné.* » L'idée qu'il lui en restait un peu sous le pied a fini d'anéantir le moral de ses adversaires.

## DIMANCHE 24 SEPTEMBRE

### 02 Poor lonesome Lawson Il restera au stand

Alors que l'éventualité d'un prêt de Liam Lawson à l'équipe Williams pour la saison 2024 avait été évoquée, Christian Horner a exclu cette éventualité. Il préfère garder le prometteur Néo-Zélandais au chaud et le préparer pour une titularisation en 2025. A 21 ans, Lawson est impatient mais a l'avenir devant lui. Et surtout, il pourrait être appelé à remplacer Tsunoda, Ricciardo ou même Pérez si l'un de ces trois-là ne donne pas satisfaction la saison prochaine.

### 03 Gasly et Ocon Ça craquelle

Est-ce la première fissure dans la belle unité de façade entre Pierre Gasly et Esteban Ocon ? Les deux Normands avaient des discours très opposés après l'arrivée. Gasly ne cachait pas son mécontentement, qu'il avait déjà bruyamment exprimé à la radio en revenant vers le stand. Plus rapide en qualifications que son coéquipier, et aussi en course, il n'a pas apprécié de devoir rendre la place qu'on avait demandé à Ocon de lui céder en début de

## La FIA a écarté entre autres Lkysunz pour devenir nouvelle équipe en F1. "Lucky Suns" proposait pourtant une somme trois fois supérieure à celle exigée pour déposer un dossier.

course. Le but était alors que Gasly essaye de rattraper l'Aston Martin d'Alonso. Il est parvenu à s'en rapprocher sans toutefois la doubler. « *9 et 10, ou 10 et 9, ça faisait de toute façon trois points pour l'équipe, je ne comprends pas pourquoi on m'a demandé d'intervertir les positions* », pestait Gasly après avoir ostensiblement laissé passer Ocon juste avant la ligne d'arrivée. Ocon, lui, a sèchement rejeté les arguments de son voisin de stand : « *Je suis dans cette équipe depuis quatre ans et la règle a toujours été la même. Si vous échangez la position au départ, ce que j'ai fait avec Pierre, et si vous ne passez pas la voiture devant, alors vous revenez toujours derrière avant la fin.* »

### Andretti y croit En piste dès 2025.

Sur les quatre dossiers d'équipes désireuses de rejoindre le peloton de la Formule 1, la FIA en a écarté trois. Carlin et HiTech, engagées de longue date en F3 et F2, n'ont pas été considérées comme prêtes à faire un tel bond technique, logistique et surtout financier. Quant à la candidature du groupe Lkysunz, qui proposait une somme trois fois supérieure à celle exigée par la FIA pour soutenir un dossier, soit 600 millions de dollars plutôt que 200 millions, elle a semble-

t-il été jugée fantaisiste. Reste Andretti, qui a reçu comme prévu l'aval de la FIA. Mais la future équipe américaine doit encore convaincre Liberty Media, qui elle-même doit négocier avec les dix équipes dans la place, peu désireuses de couper une part supplémentaire dans le gâteau des revenus annuels. Il s'agit donc d'un aspect commercial très complexe, alors que Michael Andretti, soutenu par le groupe General Motors et la marque Cadillac, se dit prêt à disputer le championnat du monde de Formule 1 dès 2025.

## GP du Qatar

CIRCUIT DE LOSAIL

6 - 8 OCTOBRE 2023

## LUNDI 1<sup>er</sup> OCTOBRE

### 04 Pérez doit assurer le doublé Son volant est en jeu

Sergio Pérez est plus que jamais sous pression, et son baquet devenu éjectable. Il est à peu près certain que sa place sera vacante en 2025, mais beaucoup dans le paddock pensent qu'il pourrait



03

Alpine

Alors que les frères ennemis normands, Ocon et Gasly, essayent de sauver les apparences devant les caméras, la tension reste vive entre les deux pilotes Alpine. Gasly n'a pas caché sa colère après avoir dû rendre sa position (9<sup>e</sup>) à Ocon à Suzuka.

bien se libérer dès 2024. Le pilote mexicain, lui-même, est de ceux-là, ce qui est plus étonnant. Alors que les deux titres mondiaux sont assurés, Christian Horner ne manque pas de maintenir la pression en laissant sous-entendre que Pérez pourrait bien perdre sa place s'il ne parvient pas à préserver sa deuxième place au championnat : « *Nous n'avons jamais terminé premier et deuxième avec nos pilotes au championnat du monde, donc ce serait une grande chose à réaliser pour nous.* » Et Pérez sait qu'il doit prendre ce désir pour un ordre.

### Le Haut-Karabagh attaqué Le silence assourdissant de la Formule 1

Au mois de février 2022, la F1 n'avait pas tardé à réagir à l'attaque de la Russie en Ukraine. Le pilote Haas, Nikita Mazepin, et ses sponsors avaient été bannis dès le lendemain et le Grand Prix de Russie aussitôt supprimé du calendrier. A la fin de ce mois de septembre, c'est l'Azerbaïdjan qui à son tour a attaqué le Haut-Karabagh. Mais dans ce cas, le silence est total du côté de la F1 et de Liberty Media qui ne semblent pas vouloir remettre ●●●

Red Bull Media

04



## UN MOIS EN PISTE...

Les trois A, soit les équipes Alpine, Alfa Romeo et AlphaTauri sont les seules à avoir apporté des évolutions (mineures) au Qatar. Pour la plupart des teams, c'est désormais 2024 qui est dans le viseur.



### 1. Red Bull

L'équipe autrichienne a survolé le championnat des constructeurs et conserve logiquement sa couronne, six courses avant l'issue de la saison ! Les ressources sont désormais dédiées à la voiture 2024.



### 2. Mercedes

Rosie Wait, la directrice de la stratégie de Mercedes le dit, l'équipe Mercedes prépare la prochaine saison en mettant sur la piste certains développements spécifiques pour la future W15. L'idée est aussi de rester devant Ferrari.



### 3. Ferrari

Le développement est toujours d'actualité (nouveau plancher au Japon). Pour la Scuderia, la lutte avec Mercedes est une opportunité à saisir. « *On ne sacrifie pas 2023* », affirme Frédéric Vasseur.



### 4. Aston Martin

Malgré la baisse de forme des monoplaces verts, Mike Krack annonce : « *Il y a encore des développements en cours qui apparaîtront sur la voiture jusqu'à Abu Dhabi. Ils seront intégrés dans la nouvelle voiture (de 2024, NDLR).* »



### 5. McLaren

Objectif : 4<sup>e</sup> place des constructeurs à d'Abu Dhabi. En attendant, Woking a inauguré sa propre soufflerie. « *C'est le plus gros investissement de la division Racing depuis la construction du McLaren Technology Center* », dit-on chez McLaren.



### 6. Alpine

La recherche de la performance est désormais la priorité de l'équipe française. Mais le rythme sur un tour est encore très loin du compte et un gros handicap pour aborder la course. Luca de Meo, le P.-D.G. du groupe Renault, s'impatiente.



### 7. Williams

L'usine est en restructuration, le développement va se faire à minima pour préparer au mieux la saison 2024. L'idée est de consolider sa 7<sup>e</sup> place au championnat des constructeurs après cinq exercices achevés en queue de peloton.



### 8. Alfa Romeo

« *Le package fonctionne comme prévu, mais au niveau des réglages, nous devons faire quelques compromis, donc il y a encore plus à en tirer, et cela dépend aussi de la piste.* » Bottas résume ainsi l'apport d'un développement plutôt encourageant.



### 9. Haas

A Suzuka et à Losail, l'équipe américaine a expédié les affaires courantes, espérant un miracle en course. Et surtout en attendant monts et merveilles de son nouveau package programmé pour l'épreuve d'Austin (Texas), à domicile.



### 10. AlphaTauri

Paradoxe : la petite sœur de Red Bull espère échapper à la lanterne rouge du championnat, grâce à l'exploitation de nouvelles pièces qui ont rendu un peu de vigueur aux rétives AT04. Le match avec Alfa Romeo et Haas reste ouvert.



01

Motorsports Images LAT



02

Pirelli

Lawrence Stroll, le père de Lance, principal actionnaire d'Aston Martin, n'est pas contre l'idée de récupérer sa mise en cédant son équipe de F1 au plus offrant (à Aramco, le pétrolier et sponsor titre ?). Il se dit toutefois que Stroll père ne vendra pas tant que son fils acceptera d'en être l'un des pilotes.

On a beaucoup parlé de Pirelli au Qatar. A cause des problèmes engendrés par l'agressivité des vibreurs, mais aussi parce que le manufacturier italien a renouvelé son bail avec la F1 au moins jusqu'à l'issue de la saison 2027.

## Le nouvel enrobé du circuit qatari est parfaitement lisse, mais **les vibreurs très agressifs sont des casse-voiture et plancher, selon certains pilotes. Sans parler du triste sort des pneus.**

en question la tenue du Grand Prix d'Azerbaïdjan, programmé en septembre 2024. Croisé entre deux portes, Stefano Domenicali, le président de la Formule 1, nous confirme que pour Liberty Media et Formula One, tout va bien en ce qui concerne le Grand Prix d'Azerbaïdjan.

### JEUDI 5 OCTOBRE

#### Plus d'essais en 2024 Mais des limites techniques

Hormis les trois jours d'essais d'avant-saison et les séances de simulateur et de soufflerie réglementées par la FIA, les équipes n'ont pas beaucoup d'occasions de faire rouler leurs monoplaces et de procéder ainsi à des essais de nouvelles pièces en conditions réelles. La FIA vient toutefois de leur faire une faveur en doublant la durée des journées de tournage promotionnel. Jusque-là, ces roulages, étaient limités à deux fois 100 kilomètres, et vont donc passer à deux fois 200 kilomètres, sur des circuits situés en Europe, ainsi qu'à Sakhir (Bahreïn), désigné comme piste d'essais d'avant-saison, et avec des pneus spécifiques (des mélanges de gommes différents de ceux apportés sur les grands prix). Et comme rien n'est jamais simple avec les règlements

de la F1, ce kilométrage n'inclut pas des roulages de démonstration, limités, eux, à 50 kilomètres. Ultime précision, mais sans doute la plus contraignante pour les équipes, ces tests ne permettront pas d'essayer des pièces qui n'ont pas encore été homologuées lors d'un grand prix, afin de limiter le développement sauvage. Enfin, 2024 marquera la possibilité d'utiliser des monoplaces à effet de sol de la nouvelle génération, puisque ces « roulages » sont réservés à des voitures vieilles de deux ans.

### VENDREDI 6 OCTOBRE

#### 01 Aston Martin à vendre ? Stroll ne dit pas non

Ce n'est pas la première fois que l'hypothèse de la vente d'Aston Martin est dans l'air. Elle s'est faite plus insistante ces derniers temps, ce qui a contraint Lawrence Stroll à sortir du bois. Pas pour faire plaisir à la presse mais plutôt pour rassurer ses investisseurs et partenaires. L'homme d'affaires canadien a reconnu avoir été approché pour la vente de son équipe, sans confirmer qu'il s'agissait de la puissante société Aramco (le plus gros groupe pétrolier au monde) et sponsor

titre de l'équipe de Silverstone. Mais selon Stroll Senior, Aston Martin n'est pas à vendre. Pas encore ! « La F1 est plus populaire que jamais et la valeur des équipes ne cesse d'augmenter. Rien de tel n'est prévu. » Sous-entendu, la somme d'environ 800 millions de dollars qui lui aurait été proposée ne correspondrait pas à ses objectifs dans le cas d'une vente.

#### Asphalte et vibreurs Tueurs de pneus

Les promoteurs ont fait l'effort de déposer sur la piste de Losail un nouvel enrobé parfaitement lisse, mais les vibreurs très agressifs inquiètent les pilotes : ce sont de véritables casse-voiture et plancher, selon eux. Sans compter le triste sort des pneus. Par ailleurs, les jolies infrastructures sorties du sable autour du tracé ne sont qu'un décor hollywoodien, l'envers est déprimant : poubelles nauséabondes, immenses parkings vides, zones de dégagement grandes comme un aéroport, et ambiance inexistante... Par chance, la course se déroulera de nuit, ce qui est le meilleur cache-misère.

#### Tsunoda suivra Honda Aston Martin à la clé

Protégé de Honda, tout en étant un des membres de la filière Red Bull, Yuki Tsunoda, qui a été confirmé chez AlphaTauri en 2024, pourrait ensuite suivre le motoriste japonais chez Aston Martin. Mais il faudra pour cela que le patron de l'écurie britannique se sépare de son fils Lance ou qu'Alonso se décide à prendre une vraie retraite.

Aucune de ces hypothèses ne semble être d'actualité, même

si la situation de Stroll est de plus en plus fragile. Sa calamiteuse qualification au Qatar et son attitude agressive vis à vis du personnel de l'écurie ajoute des pièces à charge à un dossier déjà bien garni.

### SAMEDI 7 OCTOBRE

#### 02 Pirelli reste L'option sécurité

Le paddock ne parle que de Pirelli. La firme italienne a remporté l'appel d'offres puis le contrat de fournisseur unique de la F1 au moins jusqu'en 2027, avec la possibilité de prolonger en 2028, cette année-là étant pour l'instant en option. Le seul concurrent du marché était Bridgestone. Les Japonais avaient pourtant convaincu la F1 sur le plan technique et l'offre financière était très proche de celle de Pirelli. Stefano Domenicali semble avoir préféré jouer la sécurité et l'expertise récente des Italiens alors que la F1 va connaître un bouleversement technique à partir de 2026.

#### Pirelli soucieux Principe de précaution

Après les premiers essais libres du vendredi après-midi, Pirelli a procédé à l'inspection habituelle sur les pneumatiques utilisés lors de cette séance. Sont alors apparus des problèmes structurels sur la carcasse latérale des pneus. Les vibreurs en « pyramide » du circuit de Losail sont aussitôt mis en cause. La FIA est informée dans la soirée du vendredi de ce grave problème de sécurité et suggère que l'utilisation des pneumatiques soit limitée dans le temps et à une vingtaine de tours.



CIRCUIT DE SUZUKA  
24 SEPTEMBRE 2023

# GP du Japon



Suzuka



Red Bull Media

## Red Bull, Max et... Honda à la fête

L'équipe Red Bull est devenue championne du monde pour la sixième fois de sa jeune histoire au soir de ce Grand Prix du Japon. L'année dernière, c'est sur ce même circuit de Suzuka que Max Verstappen avait assuré son titre des pilotes. Cette fois, devant un public japonais extatique, le Néerlandais a assuré le sacre de son équipe, presque à lui tout seul ; au moins sur la piste, Sergio Pérez ayant été une fois de plus inexistant. Max n'a toutefois pas oublié de remercier le millier

d'employés qui travaillent à Milton Keynes pour concevoir et construire la voiture qu'il a le plaisir de faire triompher les week-ends de course. Verstappen est vénéré au Japon, ses succès étant également ceux de la firme Honda (à laquelle appartient le circuit de Suzuka) qui fournit l'unité de puissance à la formation autrichienne. Mais au-delà de sa réussite sportive, c'est le style et l'état d'esprit de Max Verstappen qui plaisent. Cette manière aussi qu'a l'ogre Max de ne faire aucune concession. Son départ en a encore été la meilleure illustration.

Alors qu'il se savait bien supérieur à tous ses adversaires (voir sa fantastique pole position), malgré un envol « moyen », le n° 1 de Red Bull n'a laissé aucune chance aux pilotes McLaren dans le premier virage, maîtrisant d'abord le jeune Piastri sur sa droite, de manière virile mais correcte, avant de s'occuper du cas de Norris sur sa gauche en retardant son freinage comme il en a le secret. La voie royale vers un 48<sup>e</sup> succès lui était dès lors ouverte. Et le titre des constructeurs pour ses employés.

### TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
<b>1 Max Verstappen</b>	<b>1</b>	<b>Red Bull RB19 (Honda)</b>	<b>1 h 30'58"421</b>
<b>2 Lando Norris</b>	<b>4</b>	<b>McLaren MCL60 (Mercedes)</b>	<b>à 19"387</b>
<b>3 Oscar Piastri</b>	<b>81</b>	<b>McLaren MCL60 (Mercedes)</b>	<b>à 36"494</b>
4 Charles Leclerc	16	Ferrari SF23 (Ferrari)	à 43"998
5 Lewis Hamilton	44	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 49"376
6 Carlos Sainz	55	Ferrari SF23 (Ferrari)	à 50"221
7 George Russell	63	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 57"659
8 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 1'14"725
9 Esteban Ocon	31	Alpine A523 (Renault)	à 1'19"678
10 Pierre Gasly	10	Alpine A523 (Renault)	à 1'23"155

*"Il n'y a pas beaucoup de gens dans le monde qui ont cette chance dans leur vie. Et j'y parviens dès ma première saison. **Ce n'était pas ma meilleure course, mais c'était pourtant suffisant pour obtenir ce trophée.**"*

Oscar Piastri, après être monté sur son premier podium en F1

### POLE POSITION

**1'28"877**

Max Verstappen  
(Red Bull)

### MEILLEUR TOUR

**1'34"183**

Max Verstappen  
(Red Bull)

## LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



DPPI

### Sergio Pérez à la faute

Bousculé au départ par Sainz, Pérez provoque une touchette avec Hamilton, ce qui l'oblige à un arrêt au stand (aileron avant). Reparti en fond de peloton, le Mexicain confond vitesse et précipitation et s'accroche avec Magnussen, avant d'abandonner.



DPPI

### Les Mercedes à la lutte

Proches en performance, les pilotes Mercedes, Russell et Hamilton, vont se retrouver en confrontation directe à plusieurs reprises lors de ce grand prix. Un duel à la limite, finalement tranché en faveur de l'aîné Lewis Hamilton, mieux placé au championnat.



DPPI

### Les McLaren en escadrille

Brièvement en bagarre avec Max Verstappen au départ, les pilotes McLaren se montrent plus sages que ceux de Mercedes dans cette lutte fratricide. Une fois Norris devant Piastri, ils assurent un double podium pour McLaren qui récolte 33 points.



01

Red Bull Media

Max Verstappen a couru au Qatar avec un magnifique casque bleu nuit, orné de trois étoiles (comme autant de titres) et frappé de son n° 1 fétiche.

## DIMANCHE 8 OCTOBRE

### 01 Max triple la mise Casque d'or !

C'est en triple champion du monde que Max Verstappen fait son entrée dans le paddock en début d'après-midi. D'une manière tout à fait inédite, il a assuré son troisième titre de champion du monde la veille, en fin de soirée, à l'arrivée de la course sprint où il s'est classé deuxième entre les deux McLaren. A une époque, la FIA refusait qu'un champion du monde affiche d'une manière ou d'une autre la conquête d'un titre avant la remise des prix officielle intervenant quelques jours après le dernier grand prix. Cette règle assez stupide ne semble plus appliquée. Et si elle est encore en vigueur, Verstappen l'a ignorée superbement en arborant un magnifique casque bleu nuit et or, frappé de trois étoiles, et du n° 1 qui lui tient tant à cœur.

### Trois arrêts imposés Quatre sprints à disputer

Quatre heures avant le départ, la FIA confirme que Pirelli demande aux équipes de n'effectuer qu'un maximum de 18 tours avec chaque train de pneus à leur disposition, qu'ils soient neufs ou déjà utilisés. Malgré le faible nombre de tours bouclés à pleine vitesse (12) lors de la course sprint à cause de l'intervention, à trois reprises, de la voiture de sécurité, les techniciens italiens ont relevé les mêmes micro-craquelures sur les flancs de certains pneus, à la suite de passages répétés et prolongés sur certain vibreurs (malgré la modification apportée sur les virages 12 et 13). Avec 57 tours

à couvrir pendant le grand prix, le calcul est simple : trois arrêts sont obligatoires.

### Stroll dans le viseur La FIA enquête

Ce n'est pas tous les jours que la Fédération internationale de l'automobile s'inquiète de l'attitude d'un pilote hors de sa voiture. Il semblerait que le geste d'humeur de Lance Stroll, jetant son volant et bousculant son physio Henry Howe le vendredi à la suite d'une (nouvelle) qualification ratée n'ait pas plu à la FIA. Et surtout que cette image ait été captée en direct par la télévision. Les réseaux sociaux ont fait le reste, en relayant ce moment de colère. Alors que Stroll tente, devant la presse, de se justifier en affirmant que tout va bien entre lui et son physiothérapeute, l'équipe Aston Martin assure que l'incident sera réglé en interne. Nous apprenons toutefois que la FIA va lancer une enquête à l'encontre de Lance Stroll.

### LUNDI 9 OCTOBRE Limites de piste Le Qatar et l'Autriche en balance

Est-ce une menace qu'il faut prendre au sérieux ? Le président de la FIA Mohammed Ben Sulayem a déclaré que les circuits qui ne régleraient pas les problèmes de limites de piste pourraient perdre leur place au calendrier de la F1. Venu en voisin assister au Grand Prix du Qatar, Ben Sulayem n'a pas apprécié le spectacle. Des vibreurs très agressifs qui ont martyrisés les pneumatiques et l'obligation de durcir les limites de piste ont failli faire tourner à la farce cette épreuve. Le Qatar et l'Autriche sont visés, l'autorité sportive ne voulant plus de classements tardifs ou bouleversés à cause des innombrables pénalités reçues par les pilotes. ●

## LE POINT

# Champion avec un Max d'avance

De la première course de la saison à Bahreïn jusqu'à la conquête de son troisième titre sous les sunlights de Doha, Max Verstappen n'aura jamais quitté la tête du championnat 2023.

**L'**espace de quatre courses, les adversaires de Max Verstappen et son coéquipier Sergio Pérez ont espéré. Et puis, à partir de sa victoire à Miami, une fois qu'il avait compris les subtilités de sa RB19 et en avait la maîtrise totale, le Néerlandais s'est avéré intouchable. A la mi-saison, au soir du Grand Prix de Hongrie, il avait 110 points d'avance sur son premier poursuivant, Pérez. Avance confortable ou pas, il a continué à attaquer, à dégoûter ses rivaux et à humilier son coéquipier. Si le titre lui semblait donc promis depuis longtemps, encore fallait-il l'assurer de manière mathématique. Verstappen a « patienté » jusqu'à cette course Sprint de l'épreuve qatari pour régler ce détail comptable. Les sept points remportés en

se classant deuxième entre les pilotes McLaren lui ont assuré son troisième titre, le faisant entrer dans un club très sélect (*lire page 140*). Il est simplement regrettable que ce sacre mérité soit intervenu dans le presque anonymat d'un samedi soir, la faute à ces courses Sprint, souvent sans saveur, que la F1-Liberty Media tient à promouvoir. Max Verstappen ne pouvait pas rester sur ce petit couac dont il n'était en rien responsable. Le dimanche de ce Grand Prix du Qatar, le pilote Red Bull a tout remis dans l'ordre. Comme ses petits camarades, il est allé au bout de ses forces pour s'offrir une 49<sup>e</sup> victoire, en partant de la pole position et agrémentée du meilleur tour en course, le triptyque préféré de l'insatiable Max. Et la signature d'une domination sans partage.

## CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE 2023

Au 17 octobre

### TOP 10. ÉCURIES

	Ecurie	Points
1	Red Bull	657 pts
2	Mercedes	326 pts
3	Ferrari	298 pts
4	Aston Martin	230 pts
5	McLaren	219 pts
6	Alpine	90 pts
7	Williams	23 pts
8	Alfa Romeo	16 pts
9	Haas	12 pts
10	AlphaTauri	5 pts

### TOP 10. PILOTES

	Pilote	Points
1	Max Verstappen	433 pts
2	Sergio Pérez	224 pts
3	Lewis Hamilton	194 pts
4	Fernando Alonso	183 pts
5	Carlos Sainz	153 pts
6	Charles Leclerc	145 pts
7	Lando Norris	136 pts
8	George Russell	132 pts
9	Oscar Piastri	83
10	Lance Stroll	47 pts

## DANS LES COULISSES LE MOIS PROCHAIN





# GP du Qatar



Red Bull Media

## TOP 3. CLASSEMENT COURSE SPRINT (Samedi)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Oscar Piastri	81	McLaren MCL60 (Mercedes)	35'01"297
2 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	à 1"871
3 Lando Norris	4	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 8"497

## TOP 10. CLASSEMENT GP (Dimanche)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	1 h 27'39"168
2 Oscar Piastri	81	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 4"833
3 Lando Norris	4	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 5"969
4 George Russell	63	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 34"119
5 Charles Leclerc	16	Ferrari-SF 23 (Ferrari)	à 38"976
6 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 49"032
7 Esteban Ocon	31	Alpine A 523 (Renault)	à 1'02"390
8 Valtteri Bottas	77	Alfa Romeo C43 (Ferrari)	à 1'06"563
9 Zhou Guanyu	24	Alfa Romeo C43 (Ferrari)	à 1'16"127
10 Sergio Pérez	11	Red Bull RB19 (Honda)	à 1'20"181 *

\* 5 secondes de pénalité pour dépassement des limites de piste.

**“Je pense que c’est un incident de course. Mais je suis prêt à prendre la faute sur moi, parce que George ne pouvait pas aller plus à l’intérieur à cause de Max.”**

Lewis Hamilton, plaidant coupable après son accrochage avec Russell au départ.

## POLE POSITION (vendredi)

# 1'23"778

Max Verstappen (Red Bull)

## MEILLEUR TOUR EN COURSE (dimanche)

# 1'24"319

Max Verstappen (Red Bull)

## On achève bien les pilotes

**C**'est Max Verstappen qui a gagné. Mais il a fini la course épuisé. Il n'était pas le seul. Tous les pilotes ont souffert comme jamais lors de ce Grand Prix du Qatar. Tous sont allés au bout de leur résistance physique pour en boucler les 57 tours. Les pilotes Williams ont terminé la soirée au centre médical, Sargeant ayant même abandonné, vidé et à deux doigts de s'évanouir. Russell était lui aussi au bord de la syncope, Stroll a été victime d'une baisse de tension, Ocon a vomi dans son casque, Piastri a eu besoin de s'allonger plusieurs minutes pour récupérer. Fernando Alonso, torturé par son siège surchauffé, a commis une faute inhabituelle pour lui, due à un manque de concentration. Tous les pilotes ont terminé cette course mal en point. Lando Norris, qui semblait le plus frais ou le moins touché, a donné de la voix : « *Je pense qu'on a trouvé la limite (physique). Ce n'est jamais agréable quand certains terminent au centre médical ou s'évanouissent. C'est une situation assez dangereuse.* » Plusieurs facteurs expliquent cette hécatombe. La chaleur, bien sûr (environ 40 °C), et le retour d'une humidité ambiante en hausse, le vent des jours précédents ayant disparu. Un asphalte neuf, de plus en plus adhérent, et un enchaînement de courbes rapides. Et surtout, il y a eu cette défaillance des pneus Pirelli en raison de vibreurs agressifs, deux phénomènes qui ont poussé la FIA à limiter à 18 le nombre de tours à couvrir avec un train de pneus. Quel rapport avec l'épuisement et les défaillances constatées? Les pilotes se sont ainsi vus contraints de disputer quatre sprints à la cadence des qualifications. Du jamais-vu !

## LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



DPPI

### Hamilton au tapis

En pneus tendres, et sachant que ceux-ci ne tiendraient pas plus de 3 ou 4 tours, Hamilton, 3<sup>e</sup> sur la grille, savait qu'il lui fallait attaquer d'entrée. Son bon départ était gâché par un excès d'optimisme, sanctionné par un accrochage avec Russell.



Motorsport-images/LAT/Panoramic

### Record du monde de vitesse

Voilà au moins un record perdu par l'équipe Red Bull. Au 27<sup>e</sup> tour, un changement de roues de Lando Norris a été expédié en 1"80 par l'équipe de mécaniciens de McLaren. L'Anglais est ainsi ressorti dans les échappements de son coéquipier.



DPPI

### Piastri et Norris aux ordres

Les stratèges de l'équipe McLaren ont joué la sécurité pour assurer leur 2<sup>e</sup> double podium d'affilée. Quand Andrea Stella a exigé que ses deux pilotes calment le jeu et « ramènent la voiture à la maison », Norris s'est exécuté, mais en bougonnant.



Bernd Mayländer est le pilote de la safety car depuis 1999. En Formule 1, il a pris la tête de plus de 700 tours de piste. C'est plus que n'importe quel pilote en lice aujourd'hui, excepté le septuple champion du monde Lewis Hamilton. Au fil des années, son rôle est donc devenu prépondérant, y compris pour les stratégies des écuries en course.

“

ous voulez que je vous dise, l'une des choses les plus importantes pour moi avant une course, c'est de ne pas oublier d'aller aux toilettes... » Une fois les lumières éteintes, il faut se préparer à tout, et être prêt à détalier comme un lapin à la moindre nécessité. Harnaché, casqué et ceinturé dans sa Mercedes-AMG GT Black Series, moteur tournant, Bernd surveille ses écrans de bord. Il fait très chaud à Monza ce week-end-là.

La température de la piste dépasse les 40 °C. « Heureusement qu'il y a la clim dans ces voitures. Mais c'est le job qui veut ça ! » Et quel job ! Imaginez plutôt. L'Allemand a passé plus de la moitié de sa vie sur les circuits du monde entier, côtoyant les plus grands pilotes de Formule 1, et bridant leurs ardeurs sur la piste lorsqu'un incident intervient. Introduite en 1973 au Grand Prix du Canada, la safety car est devenue un élément incontournable du sport automobile, a fortiori en Formule 1. Une partie intégrante de l'organisation pour la FIA, et un paramètre ô combien important pour les stratégies des écuries. « Mon week-end commence tôt le jeudi matin. Dès la première heure, je fais un track walk. Je surveille les vibreurs, les barrières, les pneus, que tout soit à sa place et en bon état. » La journée du pilote se poursuit avec un contrôle complet de sa monture, dont il dégourdit les pneus sur la piste. « C'est un peu la répétition générale pour la voiture et pour toute l'équipe. On vérifie les systèmes embarqués, les GPS, les radios, les lumières, les communications avec les commissaires de piste... » L'Allemand nous confie également que c'est à ce moment qu'il pousse sa Mercedes-AMG GT Black Series (730 ch) dans ses retranchements, pour mesurer ses limites en conditions réelles. « Et elles sont très éloignées de ce que j'ai pu avoir par le passé. » En 2000, à sa prise de poste en F1, la safety car utilisée était le lourd coupé CLK 55 AMG de 367 ch, puis ce fut le CL 55 AMG l'année suivante. Depuis, cet ange gardien a évolué vers toujours plus de performance. Et cette progression vers des véhicules nettement plus affûtés a notamment été le fruit d'une collaboration entre ●●●



REPORTAGE F1 Un grand prix vu de la safety car

# Sous le drapeau

Les F1 n'attendent qu'une chose, qu'il rentre au stand pour pouvoir en découdre. Mais Bernd Mayländer le sait, il n'y a qu'un boss sur la piste, et c'est lui. Immersion en week-end de grand prix avec le pilote allemand de la safety car. **Un ange gardien qui fête ses 50 ans d'histoire.**

Par Walid Bouarab Photos Xavi Bonilla/DPPI



Lancée en 1973, la safety car a connu des modèles variés. A partir de 1996, elle est exclusivement fournie par Mercedes-AMG. En 2021, elle est rejointe par une Aston Martin. Les deux autos se partagent le calendrier des courses chaque année.



Bernd et le directeur technique d'AMG de l'époque, Tobias Moers.

« J'ai poussé pour qu'il y ait un programme de développement de voitures plus performantes, notamment pour la safety car, et c'est en partie pour cela qu'est née la lignée des Black Series chez AMG. » Un juste retour des choses pour le pilote officiel, qui prend, depuis l'année dernière, les commandes de la plus radicale des créations d'Affalterbach.

Nous sommes désormais en septembre 2023, et Bernd nous emmène justement dans le garage Mercedes-AMG pour nous présenter la bête. En service depuis 2022, la supercar allemande a profité d'un développement spécifique pour répondre aux requêtes de la FIA. Si cette Black Series est techniquement « stock » et repose sur des Pirelli PZero d'origine, elle dispose d'une multitude de systèmes intégrés, à commencer par la signalisation lumineuse. « Comme vous le voyez, l'auto n'a plus de gyrophare sur le toit, c'est pour ne pas altérer l'aérodynamisme. A l'avant, les lumières sont cachées derrière le pare-brise. A l'arrière, tout a été intégré dans cet énorme aileron », nous explique Bernd. Effectivement, l'énorme structure en carbone intègre subtilement les LED de couleur orange (dépassement interdit) ou verte (dépassement autorisé). Des caméras dans les mâts offrent une rétrovision au copilote Richard Darker et un axe de caméra pour le signal international. A bord, un transpondeur met tout le monde sur le même timing, un GPS ultra-précis positionne le véhicule sur la piste, et une télémétrie donne les informations de roulage. Les deux opérateurs ont également accès, grâce à un traceur, au positionnement exact des monoplaces sur la piste, et un indicateur des G encaissés lors d'un choc. « Cette dernière information ne nous sert pas beaucoup. Cependant, elle est cruciale pour la Medical Car (une GT 63 S 4Matic+ 4 portes), que l'on déploie directement si l'on reçoit l'alerte d'un impact très violent. »

### Briefing obligatoire

Le vendredi est habituellement plus calme pour Bernd (pas de safety car sur les essais libres). Ce dernier jour avant les qualifications est tout de même l'occasion du briefing obligatoire avec tous les pilotes, leur directeur d'écurie et la direction de course. « On parle de tout. Souvent de ce qui s'est passé lors de la précédente course. On remet les choses à plat et on s'explique sur certaines choses. Cela peut durer trois minutes comme deux bonnes heures. » Même s'il a de bons rapports avec les 20 pilotes de la grille et échange régulièrement avec eux de manière informelle au détour d'un motor-home, Bernd avoue privilégier ces moments où toutes les parties prenantes sont réunies pour assurer une bonne coordination.

Il faut dire que la safety car a souvent été au cœur des plaintes, pour ne pas dire des polémiques, parfois déclenchées par ses interventions. On pense notamment au Grand Prix d'Australie 2022, au cours duquel Max Verstappen avait conquis les performances médiocres de l'autre safety car, qui partage le calendrier avec la sportive allemande, une Aston Martin Vantage F1 Edition (535 ch). Mais pour Bernd, il n'y a pas de sujet. « Oui, le delta de performance avec les monoplaces est énorme. Et, oui, je suis toujours aux limites pour assurer un minimum de rythme et ainsi ne pas laisser refroidir les pneumatiques des pilotes. Mais je suis là avant tout pour assurer la sécurité. Je parle avec la direction de course en permanence lors de mon déploiement. Je sais ce qui se passe sur la piste, pas eux. Et de toute façon, ils sont tous logés à la même enseigne. »

Quant au dénouement inattendu du championnat 2021 à Abu Dhabi, qui a vu le sacre inespéré de Max Verstappen après une intervention contestée de la safety car, l'Allemand botte en touche : « Pour moi, tout ce qui s'est passé à ce moment-là est normal. » Circulez, rien à voir.

Sur la grille de départ milanaise, l'ambiance est électrique. Les ingénieurs s'affairent pour placer les monoplaces sur leur ligne et échanger une dernière fois avec les pilotes. Au bord de cette fourmilière très concentrée, le D.J. continue d'attiser l'euphorie de la foule, pendant qu'une escadrille dessine le drapeau italien dans le ciel. Mais aux avant-postes, Bernd est imperturbable. Bien qu'il soit aussi à l'œuvre lors des épreuves de F2 et de F3, la tension semble autrement plus palpable pour la catégorie reine. Lors de cette phase italienne du championnat, les tifosi ont vibré au rythme des qualifications menées par Carlos Sainz. Le pilote Ferrari est en pole, suivi par un Max Verstappen remonté à bloc et un Charles Leclerc qui compte bien rapporter une coupe à la maison. « C'est toujours une ambiance très chargée, surtout ici à Monza. Mais je dois absolument rester concentré. Ma voiture est prête à partir, je suis en tenue, et dans quelques minutes, les choses vont devenir très sérieuses. » Pas facile, avec un tel vacarme autour, mais l'impassible pilote semble avoir l'habitude. Il nous confie également qu'une fois la pause toilettes assurée, il est fin prêt.

« Dans une course, le plus important reste la communication avec tout le monde, que ce soit la direction ou les commissaires. Nous avons un contact radio permanent. Et quand il faut y aller, il faut y aller vite. » Les informations reçues à bord de la voiture permettent à Bernd et à son copilote d'analyser rapidement la situation avant de recevoir le « go » de la direction de course. « Souvent, le plus compliqué est de remonter le peloton, surtout si la course est déjà bien engagée. Je dois me positionner le plus rapidement possible devant le leader. Mais entre les 20 voitures, les potentiels arrêts aux stands et ceux qui ont parfois plus d'un tour de retard, ça peut être très piégeux ! »

Finalement, le spectacle a tenu ses promesses dans le « temple de la vitesse » italien. Le rouleau compresseur Red Bull a encore décroché une victoire, mais rien qui n'entame l'euphorie des supporters Ferrari, qui ont envahi la piste au moment du podium... De son côté, Bernd fonce à l'aéroport pour un retour au bercail. Mais son travail n'est pas terminé. S'il n'a pas eu à intervenir en F1, les courses de F2 et F3 ont nécessité plusieurs déclenchements de la Mercedes. Post-course, il doit ensuite analyser, et parfois instruire des dossiers sur divers incidents pour améliorer le travail de la FIA. Une partie tout aussi passionnante, paraît-il. Quant à la question de la retraite, elle ne semble pas encore occuper son esprit. ●

V8 DE 730 CH, AÉRO, FREINAGE  
EN CARBONE-CÉRAMIQUE...  
**LA SAFETY CAR EST STRICTEMENT  
D'ORIGINE. LES SYSTÈMES INTÉGRÉS,  
EUX, ONT ÉTÉ SPÉCIALEMENT  
DÉVELOPPÉS À LA DEMANDE DE LA FIA.**





# L'ÉCOLE DE LA COURSE, PAR **EXCELLENCE**

Par Alain Pernot Photos Laurent Villaron & DPPI

Formant à la fois des pilotes et des mécaniciens de course (entre autres), la FFSA Academy basée au Mans est **un établissement unique au monde que nous envient de nombreux pays. Voici pourquoi...**



Difficile de tenir une comptabilité précise de tous les titres internationaux remportés par des pilotes formés par le « sport études » basé dans le Technoparc du Mans ! De Sébastien Bourdais à Pierre Gasly, en passant par Romain Dumas, Stoffel Vandoorne ou Simon Pagenaud, tous se sont illustrés dans la formule d'accès au sport automobile créée en 1993 par le pétrolier Elf. A l'époque, la Formule Campus cassait les codes en

permettant à des apprentis pilotes de débiter pour une somme raisonnable (100 000 F la saison) au volant de monoplaces préparées au sein d'une même structure par des élèves mécaniciens.

Cette formule, organisée en partenariat avec le lycée Le Mans Sud, a vite abouti à l'ouverture d'un établissement consacré à la formation des pilotes et des mécanos sur le Technoparc du Mans. Créée par Elf à l'initiative de Daniel Tréma et sous l'égide du ministère de l'Education nationale et du ministère de la Jeunesse et des Sports, cette école – alors dénommée « La Filière » – a été reprise en 2001 par la Fédération française du sport automobile, qui a su développer cet outil unique, dès lors baptisé « FFSA Academy ».

La Formule Campus a désormais laissé place à la Formule 4, mais l'esprit reste le même, comme l'explique Christophe Lollier, directeur de la FFSA Academy et directeur technique national : « Par rapport aux championnats italien et espagnol, qui sont ouverts à de nombreuses équipes demandant à chaque pilote des budgets de plus de 450 000 € par saison, le championnat de France de Formule 4 tient à préserver sa singularité basée sur une structure unique garantissant une équité sportive entre tous les pilotes et avec un budget plus accessible. »

Si les monoplaces ne sont plus tirées au sort à chaque course comme à l'époque de la Campus (les systèmes d'acquisition de données permettent désormais de s'assurer du niveau de finition des voitures), les moteurs sont en revanche systématiquement changés dans le cas où un pilote remporterait trois victoires.



A 16 ans, Evan Giltaire (ci-dessus) a remporté le championnat de France de F4 au Paul Ricard. Au Mans, deux mécaniciens (à gauche) passent un examen de réglage de trains roulants alors que l'espoir Lisa Billard (à droite) s'entraîne dans la salle de préparation physique.





En plus de ceux qui entretiennent les Formule 4, des apprentis mécaniciens interviennent aussi sur des voitures de rallye électriques (à gauche) ou sur des véhicules historiques (page de droite). Parmi les pilotes de la F4 se trouve le vainqueur du Volant Feed Racing lancé par Jacques Villeneuve.



Cette année, 26 pilotes se sont affrontés lors de 7 meetings, pour un coût de 134 500 € H.T. 13 pilotes étrangers se sont joints à autant de Français. Une jolie reconnaissance internationale qui se traduit notamment par des partenariats avec certaines fédérations étrangères : « Désormais, le RACB et l'ADAC placent chez nous des pilotes belges et allemands, explique Chloé Blossier, responsable sportive de la F4 et du Karting à la FFSA Academy. Nous accueillons aussi des espoirs de la filière japonaise Honda-Red Bull ou encore le lauréat du Volant Feed Racing, créé par Jacques Villeneuve. Nous avons des passerelles avec le Junior Team de Formule 1. C'est devenu absolument indispensable. C'est ainsi que Pierre Gasly, totalement formé chez nous, a pu accéder à la Formule 1 grâce à la filière Red Bull. Aujourd'hui, c'est Isack Hadjar qui fait partie de ce programme. Mais il y a aussi Théo Pourchaire, qui est aux portes de la F1 dans le Junior Team Alfa Romeo Sauber ou Victor Martins, qui est intégré à l'Alpine Academy. »

Ces trois pilotes font partie du Pôle Espoirs de la FFSA, de même que des jeunes talents du Karting, de la Formule 4 ou encore d'autres formules de monoplace. Tous ces jeunes peuvent bénéficier, s'ils le souhaitent, des structures de la FFSA Academy avec un accompagnement personnalisé sur le plan scolaire ou encore un accès au centre national d'expertise et de préparation physique, animé par un intervenant qui est à la fois coach sportif et kinésithérapeute, et qui opère les mardis et les jeudis. Outre les installations classiques de toute salle de sport, ce centre dispose d'équipements spécifiques comme un mur de temps de réaction, un cockpit entraînement-mémorisation-freinage ou un simulateur de monoplace intégrant une grande banque de circuits digitalisés.

« C'est un gros atout pour la préparation de nos pilotes vers le haut niveau, souligne Chloé Blossier. Ils peuvent à loisir peaufiner leur préparation dans un contexte où les essais sont très réglementés. En Formule 4, par exemple, les pilotes n'ont pas le droit de rouler sur les circuits du championnat à partir du mois de mars. »

### Des débouchés garantis

En tant que sportif de haut niveau, les membres du Pôle Espoirs bénéficient d'aménagements scolaires spécifiques et d'un soutien sur mesure au sein de l'Academy. « Les élèves scolarisés au Mans suivent les cours qui sont dispensés au sein de notre établissement, explique Sébastien Ménard, le responsable pédagogique. Il y a une prise en compte des disponibilités du jeune pilote en fonction de son programme sportif. C'est ainsi que l'on peut se retrouver avec des classes à très faible effectif, avec un professeur en face de l'élève, qui peut alors proposer un enseignement de qualité et adapté. Nous avons des professeurs dans toutes les matières et dans les différentes options choisies par nos élèves. » Le taux de réussite aux examens est de 100 %.

L'une des spécificités de la FFSA Academy est de former des mécaniciens de course, en plus des pilotes. « La formation est ouverte à des titulaires de bac pro ou de BTS, explique Fabrice Catherine, responsable technique de la FFSA Academy. Nous recevons chaque année à peu près 300 demandes pour 42 places. Les formations s'étalent sur treize mois, d'octobre à novembre, et sont dispensées par 6 formateurs ayant chacun leurs spécialités. Il n'y a que le domaine des moteurs que nous ne couvrons pas. »

L'hiver, ils apprennent la théorie et s'initient à la dynamique du véhicule ou encore aux interventions sur le carbone. « Nous avons désormais un atelier spécialisé dans ce domaine, confirme Fabrice Catherine. C'est une vraie plus-value, car c'est très apprécié par les équipes d'avoir un mécano compétent dans ce domaine plutôt que de renvoyer des pièces à un fournisseur, ce qui induit des délais d'immobilisation et des coûts supplémentaires. »

Au printemps, les apprentis mécanos passent à la pratique. « Nous avons une section circuit qui assure, sous notre supervision, l'entretien des monoplace du championnat de Formule 4 et des karts du championnat de France Junior, poursuit le responsable technique de l'Academy. Nous avons par ailleurs une section Rallye et avons créé cette année une section véhicules historiques de compétition qui comprend cinq élèves. »

La section Rallye s'occupe des deux Corsa électriques engagées par la FFSA en ADAC Opel e-Rally Cup pour Sarah Rumeau et Cindy Gudet, dans le cadre de son plan de féminisation. Une excellente occasion de confronter les apprentis mécaniciens à une technologie en pleine expansion : « Nous sommes en mesure de les former pour qu'ils

**LA FORMATION EST RECONNUE  
COMME UNE RÉFÉRENCE,  
ET LES MÉCANICIENS LES PLUS  
PROMETTEURS SONT  
IMMÉDIATEMENT RECRUTÉS PAR LES  
MEILLEURES ÉQUIPES FRANÇAISES.**



obtiennent l'habilitation nécessaire pour travailler sur les véhicules électrifiés, précise Fabrice Catherine. C'est quelque chose de stratégique si l'on considère le développement des véhicules hybrides et électriques en sport automobile. Aujourd'hui, c'est une condition pour pouvoir intégrer des équipes comme Peugeot Sport ou Alpine F1. »

Les débouchés sont garantis : « Il y a plus d'offres d'emploi à la sortie que de mécanos dans nos promotions, confirme Fabrice Catherine. A terme, 80 % d'entre eux restent dans le sport automobile. Certains prennent conscience des contraintes de ce milieu et préfèrent bifurquer. » La formation est reconnue comme une référence, et les éléments les plus prometteurs sont immédiatement recrutés par les meilleures équipes françaises.

La FFSA Academy assure par ailleurs (en anglais !) les modules « compétition » de l'ESTACA (école supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile). Elle forme aussi les futurs moniteurs de pilotage en délivrant les brevets professionnels et diplômes d'Etat JEPS ES SA, certifications obligatoires pour exercer une activité d'animation ou de formation dans le sport automobile. Vous en connaissez beaucoup des établissements à travers le monde qui proposent autant de formations liées au sport automobile ? ●



## Sacerdoce

Par Laurent Chevalier

**M**ichael Leiters, l'actuel P.-D.G. de McLaren transfuge de Ferrari et Porsche, se confiait récemment au micro d'un journaliste de Bloomberg TV qui l'interrogeait sur l'éventualité d'un SUV aux couleurs de Woking. Il explique : « Vous savez, étant donné mon pedigree, que je n'ai pas de problème avec les SUV. Mais je dirais que nous devons plutôt nous concentrer sur notre propre business, c'est-à-dire le fait de concevoir des supercars. Pour ce faire, nous misons sur la technologie hybride, bien évidemment, mais il y aura aussi toujours besoin de moteurs à combustion interne dans certaines régions du monde. » Et lorsque le journaliste le relance en embrayant sur l'éventualité d'un modèle 100 % électrique, M. Leiters poursuit : « J'ai commencé à réfléchir à ce que devrait être un véhicule électrique pour McLaren. C'est-à-dire une supercar qui corresponde à notre vision de l'automobile. À l'heure actuelle, la technologie n'est pas prête.



Laurent Chevalier

## LA TECHNOLOGIE POUR FAIRE UNE VRAIE SUPERCAR ÉLECTRIQUE N'EST PAS ENCORE PRÊTE.

Et je ne m'attends pas qu'elle le soit avant la fin de la décennie. Nous ne voulons pas faire de voiture électrique qui pèse 2 tonnes et qui doit faire 2 000 ch. Il faut arriver à 1 500 kg, surtout chez nous, où l'agilité est absolument primordiale. C'est le noyau de notre marque. Nous ne pouvons pas nous permettre d'avoir une voiture lourde, qui ne soit pas agile et dans laquelle le pilote ne sera pas connecté. » Alors... avec d'impuissance faute de capacité financière, ou véritable sacerdoce ? Qui sait vraiment... ? Ce qui est certain, en revanche, c'est que M. Leiters est plein de bon sens. Et même si j'imagine qu'un SUV électrique McLaren se vendrait comme un petit pain, je ne suis pas pressé d'en conduire un. Pas plus qu'une McLaren de 2 tonnes et 2 000 ch.



## Au pays des abrutis...

Par Sylvain Vétaux

**... les crétins sont rois.** Vous savez à quel point j'aime les influenceurs et autres fournisseurs de contenus dont la capacité à formuler une phrase intelligible est hélas inversement proportionnelle à leur nombre d'abonnés. J'ai récemment découvert l'existence de Cody Detwiler, de la chaîne WhistlinDiesel. Le garçon n'est visiblement pas dans le besoin, et il a pris le parti de démolir son parc automobile. O.K., chacun fait ce qu'il veut avec son fric, et s'il trouve judicieux de bousiller sa Lambo en la propulsant à l'aide d'élastiques géants, grand bien lui fasse. Il n'a de comptes à rendre à personne, moi non plus, et je suis donc aussi autorisé à penser que le jeune homme est un abruti patenté. Passons sur la séquence où il maltraite sa Ferrari sur des pistes en terre ou dans l'herbe ; gardons sous silence l'épisode où Cody estime pertinent de rentrer plein fer dans des arbres à bord d'un Hilux ; ne disons rien de la vidéo où sa Challenger Hellcat



## IL N'A DE COMPTES À RENDRE À PERSONNE. MOI NON PLUS ET JE SUIS AUSSI AUTORISÉ À PENSER QUE CE JEUNE HOMME EST UN ABRUTI.

voit sa transmission fusillée car l'Américain jugea bon de lui greffer des roues à aubes. Concentrons-nous sur la fois où ce prix Nobel emmena sa F8 Tributo dans un champ de maïs fraîchement coupé, par 45 °C. Ce qui devait arriver arriva : le champ brûla. Et l'italienne avec. Ainsi que la voiture de location servant à la vidéo. Mais comme YouTube est friand de ce genre de péripétie, plutôt que d'alerter de suite les pompiers, notre Cody a d'abord pris le temps de se marrer, de tourner des images devant une auto en flammes qui vaut le prix d'une très belle maison et de mettre en péril la campagne alentour. Pas sûr que l'écervelé connaisse Brassens : « Le temps ne fait rien à l'affaire, quand on est con, on est con... »



FERRARI 296 GTB HYBRID 830 - 07/23 - 700 KM



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE  
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



LAMBORGHINI AVENTADOR  
LP 700-4  
Année : 08/12  
Kilométrage : 9.990 km  
315.000 €



AUDI RS3 SPORTBACK 2.5 L  
TFSI 400 CH  
Année : 02/22  
Kilométrage : 10.950 km  
80.000 €



PORSCHE 991 GT2 RS  
WEISSACH  
Année : 05/18  
Kilométrage : 20.731 km  
420.000 €



MERCEDES-BENZ AMG GT-R  
ROADSTER 1/750  
Année : 10/20  
Kilométrage : 13.800 km  
225.000 €



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



# ANGE BARDE

genève

