

SEP M
TOP
ventes

Sport

N° 743 Décembre 2023

auto

R 1 3 5 7
4 4 4
2 4 6



FORMULE 1

Audi en F1?
Le temps
des doutes...



ESSAI

Ferrari SF90 XX Stradale

1 030 ch à Fiorano, c'est comment?



DOSSIER
SPÉCIAL
FERRARI



ET AUSSI...

**Finali
Mondiali**

Ferrari 296
Challenge
Ferrari 499P
Modificata



BEL: 750€ - ESP: 750€ - GR: 750€
DOM S: 750€ - ITA: 750€
LUX: 750€ - PORT CONT: 750€
CAN: 1050€CAN - MAR: 800H
TOM S: 950€CFP - CH: 10€S - TUN: 18DTU

L 15764 - 743 - F: 6,90 € - RD



ESSAI

McLaren 750S
**Au sommet
de son art**



SUPERTEST

**Honda Civic
Type R**
**La traction
ultime?**

ESSAI

Tesla Model S Plaid
**Des perfs (mesurées)
totalement hallucinantes!**



Nouvelle Volkswagen

ID.7

100% électrique.

Grande autonomie.⁽¹⁾
Recharge rapide.⁽²⁾
Sièges massants et ventilés.⁽³⁾

A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

(1) Jusqu'à 620 km d'autonomie maximale WLTP de la Nouvelle ID.7 Pro 77 kWh. L'autonomie dépend de nombreux paramètres comme le type de route, le style de conduite, la vitesse, le nombre de passagers, la charge totale ou encore la température extérieure. Plus d'informations auprès de votre partenaire. (2) Avec une capacité de charge allant jusqu'à 170 kW en courant continu, la batterie de l'ID.7 Pro 77 kWh peut être chargée de 10 à 80% en 30 minutes. La capacité de recharge peut varier en fonction de nombreux paramètres extérieurs dont le type de borne de recharge utilisée. (3) En option.

Cycles mixtes de la gamme ID.7 (kWh/100 km) WLTP 14,1-19,2. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 0 (en phase de roulage). Valeurs au 07/09/2023, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

Photographie réalisée dans un pays avec une conduite à gauche.

Volkswagen Group France – SAS au capital de 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne, Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370.

Pensez à covoiturer



Un supplément
de liberté.



#SeDéplacerMoinsPolluer

⊖
RALF TECH



T H E B E A S T

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

WWW.RALFTECH.COM

Fabriqué en France



36

DOSSIER
SPÉCIAL
FERRARI



44



56



26



50



132

Denis Meunier

Laurent Villaron



Crédits photos
couverture
Kiosques : **DR, Greg,
Laurent Villaron**
Abonnés : **DR**

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

ACTUS

- 6 ÉDITO
- 8 **SPORTIVE DU MOIS**
Ferrari 499P Modificata
- 12 **ACTUS**
 Ferrari 296 Challenge,
Nissan Hyper Force,
Mazda Iconic SP
- 16 ACTU LIVRES
F1, supercars, Fangio...
- 18 CLUB SPORT AUTO
Les dates à retenir
- 20 TOP CHRONOS
Lip Scaphandrier
- 22 HISTOIRES D'AUTOS
Sébastien Philippe,
président de l'écurie ART

GAZ

- 26 GRAND FORMAT
Maserati GranTurismo Trofeo
- 36 **ESSAI**
Ferrari SF90 XX Stradale
- 44 **REPORTAGE**
Ferrari Finali Mondiali
- 50 **ESSAI**
McLaren 750S
- 56 **SUPERTEST**
Honda Civic Type R
- 64 **ESSAI**
Tesla Model S Plaid
- 70 À LA LOUPE
Les moteurs électriques
de la Tesla Model S Plaid
- 72 **RETOUR AUX SOURCES**
Alpina B12 L 6.0 (2000)
- 78 **DOSSIER CADEAUX**
Les tentations de Noël

EN VRAI

- 82 C'EST LA MIENNE!
Porsche 911 Turbo
(Type 997 phase 2)
- 84 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois,
vos photos
- 86 ACHETER
UNE OCCASION
Mercedes-AMG
C 63 (2012-2015)
- 90 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
- 96 PETITES ANNONCES

SPORT

- 132 **STUDIO**
Ford Mustang
GT3 (2024)
- 138 **REPORTAGE F1**
Sauber, d'Alfa
à Audi
- 144 **COULISSES F1**
Grands prix
des Etats-Unis,
de Mexico City
& de São Paulo
- 154 **ENQUÊTE F1**
Dures négociations
autour de l'arrivée
d'une 11^e équipe en F1
- 158 **WRC**
Kalle Rovanperä,
de A à Z
- 162 **BLOG**
Le blog des essayeurs

8



ABONNEZ-VOUS Voir page 157





Jean-Eric Raoul
Rédacteur en chef

WEB

www.sportauto.fr

ABONNEMENTS

Tél. : 01.46.48.47.61

E-MAIL

sportauto@reworldmedia.com

**COMMENT NOUS
CONTACTER ?**

Rédacteur en chef :

jeraoul@reworldmedia.com

Rédacteur en chef adjoint :

lchevalier@reworldmedia.com

Chef de rubrique essais :

svetaux@reworldmedia.com

Mouton noir

D'avance, je sais que cet édito va m'attirer une avalanche de courriers. Que l'on va me traiter de tous les noms. J'assume. Revenons à nos moutons. Tesla, en l'occurrence. Ces braves gens sont infiniment agaçants. D'abord, parce qu'ils ne font rien comme tout le monde. Cela peut être une qualité. Ensuite, parce que cette entreprise, venue de nulle part, est aujourd'hui devenue la référence d'une industrie plus que centenaire. Voire, la marque qui produit le modèle le plus vendu au monde. Oui, toutes technologies confondues. Longtemps, j'ai pensé qu'après une période d'observation raisonnablement condescendante, les constructeurs historiques rattraperaient puis dépasseraient le trublion. Ces décennies d'expérience, tout de même, elles devaient bien servir à quelque chose ! Erreur de jugement, qui n'en finit pas de me laisser perplexe. L'essai chiffré de la Model S Plaid vient en administrer une – grosse – piqûre de rappel (*lire page 64*). Résumons la chose, en tentant de ne pas divulguer. Premier point : rien, dans notre base de mesures, ne résiste aux performances de la tornade noire. Deuxième point : ces prestations démoniaques se dissimulent sous les traits d'une berline, habitable

et totalement passe-partout. A prétendre que toute voiture dépassant les 300 ch avait absolument besoin d'une flopée d'ailerons, d'élargisseurs d'ailes et de sièges baquets en carbone, on nous aurait menti ? Troisième point : à 110 000 €, la Plaid est juste 20 fois moins chère qu'une Bugatti Chiron, seul modèle susceptible de lui tenir tête en performances pures. Je sais, l'exclusivité, l'artisanat, le blason, le W16 quadriturbo, cela n'a rien à voir... Mais tout de même. Pour revenir aux engins à pile, une Porsche Taycan Turbo S, deux fois plus chère, reste beaucoup moins performante et polyvalente. On comprend que Stuttgart se soit fait porter pâle à la perspective d'une confrontation. Mais, direz-vous, nous sommes à *Sport Auto*. Une esseuse à estomacs, même atomique, ne fait pas une sportive désirable. Où sont les sensations, le plaisir de conduire ? C'est là que revient en tête la comparaison avec Bugatti. L'hypercar alsacienne, elle non plus, n'est pas vocalement démonstrative. Pas plus qu'elle n'affiche une agilité de ballerine. Mais son niveau de performances hors norme est, en soi, une source de sensations extravagantes. Aux commandes de la Tesla, très honorablement compétente volant en mains, c'est sensiblement la même chose. Pour les courriers, vous connaissez l'adresse... ●

**RIEN, DANS NOTRE BASE DE MESURES, NE RÉSISTE
AUX PERFORMANCES DE LA TORNADE NOIRE.**





A K I L L I S

JOAILLERIE PARIS

COLLECTION CAPTURE ME - À DÉCOUVRIR SUR AKILLIS.COM



Par Robert Puyal



DOSSIER
SPÉCIAL
FERRARI

Ferrari
499P Modificata

Le Mans, tout le temps

Attention, la photo de cette nouvelle Ferrari va se punaiser dans l'imaginaire de milliers de passionnés. **Avec cette machine, Maranello propose ni plus ni moins d'acheter et de disposer à titre privé de la voiture qui vient de gagner les 24 Heures du Mans 2023, celles du centenaire. Dans une version un peu différente, forcément. Plus puissante, surtout !**





Impressionnant ! L'énorme appendice caudal, calculé dans ses moindres méandres, a de quoi affronter toutes les Hunaudières du monde. La mécanique se dénote en deux temps : on lève le capot et on "déboîte" toute la partie arrière.

B

ien sûr, c'est à un public tout acquis que Ferrari présente sa nouvelle créature. Mais à la levée du voile, il y a dans les applaudissements une ferveur bien spécifique : c'est la voiture du Mans, descendue des Hunaudières

pour nous offrir, à nous, les sensations de conduite éprouvées par les vainqueurs des 24 Heures ! Enfin, à nous... A quelques privilégiés dont le nombre, limité, n'est pas indiqué pour l'instant. Le prix devrait suffire à disperser la foule des acheteurs potentiels : 5,1 millions d'euros. Pas donné, certes, mais c'est la voiture de la 9^e victoire de Ferrari aux 24 Heures du Mans ! Quant aux formes, pas de doute, on les reconnaît parfaitement, inchangées et toujours diaboliques. Une sorte de skate-board ultra-plat, marqué de creux pour les entrées et sorties d'air, et de bosses qui habillent au plus près les roues et, tout de même, l'habitacle. Une silhouette tout entière vouée à pactiser avec l'air des plus hautes

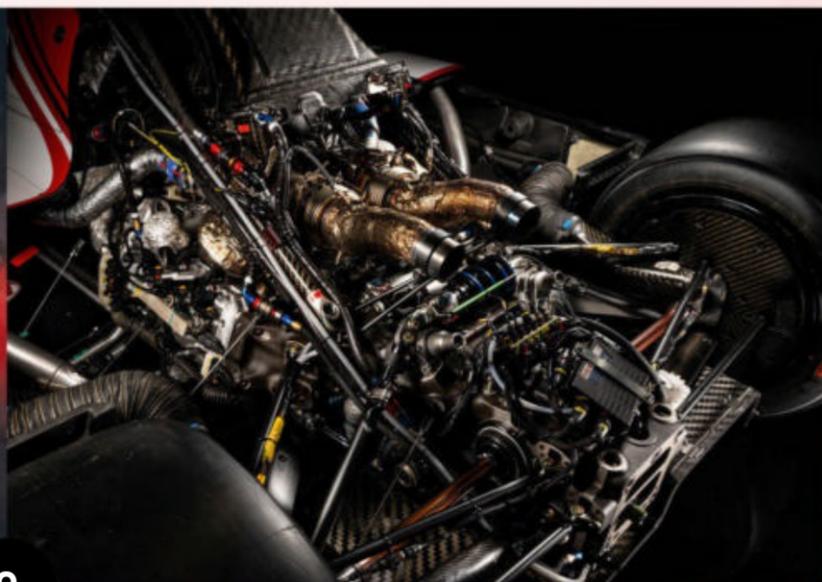
vitesses, parfait compromis entre la pénétration la plus aiguë et le formidable appui qui est nécessaire pour tenir par terre. Là où l'on attendait une nouvelle monture pour la série XX, ce programme réservé aux Piloti Clienti, c'est donc une marche plus haute qui est franchie : l'adaptation pour des track days d'une voiture étudiée pour la course.

Ni WEC ni Mines

Réflexe de journaliste par nature sceptique, on s'attend à ce que la version mise entre les mains des « amateurs » soit très édulcorée. Ce serait oublier que les règlements sportifs tatillons n'ont pas cours ici. Ni les rudes contraintes du Code de la route. C'est une auto libre, pain bénit pour les ingénieurs, qui garde le caractère extrême propre aux technologies de course, comme le moteur porteur ou les suspensions in-board, sans les impératifs souvent assez obscurs d'un règlement ni le souci constant de la Balance of Performance, qui bride la recherche et interdit presque les « trouvailles » d'une course à l'autre.

Elle conserve le nom de « 499 », sa cylindrée unitaire, et le « P » de « Prova », l'italien pour « essai » ou « prototype ». Le terme de « Modificata » est une tradition Ferrari et rappelle notamment, en course, la 512 M, dernier prototype à briguer la couronne mancelle, contré par la Porsche 917.

Première modification, le moteur électrique, dont l'intervention est limitée aux hautes vitesses en course, travaillera ici constamment. Du coup, la Modificata devient une transmission intégrale permanente, et le moteur électrique de 272 ch (200 kW) alimente en continu le train avant. Le V6 biturbo ouvert à 120°, cousin de celui de la 296 mais avec le bloc porteur et en carter sec, s'occupe des roues arrière. Il reçoit un dispositif « push to pass » qui n'accorde pas cette fois-ci une petite quinzaine de chevaux de plus mais carrément 163 ch ! Du coup, le niveau de puissance maxi, limité pour la catégorie Hypercar du WEC à 680 ch, est explosé : 870 cavalli ! Pour un poids qui n'a plus à obéir à la règle des 1 030 kg mais qui ne devrait guère baisser. Pirelli prépare un pneu slick ●●●



LA SPORTIVE DU MOIS Ferrari 499P Modificata



Jadis, les Sport-Proto d'Endurance étaient biplaces, obligatoirement. Aujourd'hui, personne ne pourrait se glisser à droite, et l'habitacle est strictement cloisonné, enserrant le pilote des pieds au casque. Il n'y a place que pour les gestes les plus précis. Ambiance Nasa !



spécifique, plus endurant et plus constant, sans doute aussi assez progressif dans ses décrochages et ses reprises d'adhérence – il ne faut pas perdre tout de suite des clients si précieux. Les chevaux supplémentaires ne se libèrent que pied à fond, pour 7" seulement, mais peut-être plusieurs fois par tour, selon le circuit.

Aéro ultime

Toutes les Hypercar partagent les solutions aérodynamiques qui dictent l'étroitesse du pavillon pris entre deux larges pontons, ainsi que l'aileron géant et l'arête dorsale de saurien mécanique. Pour autant, les stylistes ont été sollicités, et la 499P affiche des traits bien à elle. Quant au feu arrière, il ajoute sa forme rectiligne aux bords de fuite du double aileron géant. Au Mans, même en pleine nuit, même une fois passée, on était sûr de la reconnaître... Au stand aussi, la Ferrari est seule en son genre quand, en plus de soulever son capot (moins immense et moins fragile, du coup), c'est toute la partie en arrière des roues qui se retire comme un tiroir et dénote la boîte et les roues pour faciliter les interventions.

La 499P aura donc son propre programme bien à elle, baptisé Sport Prototipi Clienti. Comme les F1 Clienti, dont certaines, vieilles de quelques années, seront sûrement surpassées, les voitures vont rester basées à Maranello et seront amenées par la marque lors de journées spéciales sur divers circuits du championnat. Le but avoué de Ferrari, puisqu'il n'y a ni adversaire à vaincre en course ni concurrente à mater sur la route, est de « *devenir la nouvelle référence en matière de frissons sur la piste* ». Nous tâcherons de nous faire raconter l'expérience par ceux qui la conduiront. Mieux qu'une F1 ? Différent en tout cas, avec l'habitacle fermé. Certains d'entre eux savent déjà à quoi s'en tenir car il semble que les « clients » les plus avertis ont été associés à la genèse de la voiture et ont participé au développement. Bientôt, ils pourront la conduire, hors compétition mais un contre tous et chacun pour soi, portière contre portière. Au-delà de ces journées que nous leur souhaitons extrêmement jouissives, les propriétaires pourront toute l'année raconter qu'ils disposent de la voiture que des millions de spectateurs ont vu gagner, en juin, dans la Sarthe. Le Mans, 24 Heures sur 24. ●

10

★ EN BREF

Moteur : V6 biturbo AR + 1 électrique AV
Cylindrée : 2 994 cm³
Puissance cumulée : 870 ch
Transmission : intégrale, 7 rapports séquentiels
Poids : 1 030 kg (à sec)
Rapport poids/puissance : 1,2 kg/ch
Pneus AV & AR : 310/710 & 340/710 R 18 (Pirelli PZero spécifiques)
Prix de base : 5 100 000 €
(avec deux saisons de track days comprises)

★ NOTRE AVIS

Au pays des superlatifs, chiffres et mots, Ferrari dégage un argument de feu : c'est la voiture du Mans. C'est évidemment dommage qu'elle soit destinée seulement à quelques fans d'un rouge très argenté. Dommage surtout qu'elle soit réservée à un usage piste, contrairement à l'Aston Martin Valkyrie, par exemple. Mais ça ne nous empêchera pas d'en rêver.



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 Robert Puyal



DOSSIER
SPÉCIAL
FERRARI

Ferrari 296 Challenge

32^e rugissant

Le Challenge Ferrari accueille de plus en plus de jeunes pilotes désireux de faire carrière. **Cette version dédiée de la 296 poursuit la course aux armements, mais elle vise aussi à une meilleure constance du comportement tout au long d'une course.**

Trente-deux dents et tout son allant ! Le Challenge Ferrari déroule depuis 1993 ses fastes de formule monotype fast and chic, et en 2024 les concurrents vont changer de monture pour la 9^e fois. Depuis la 348 Challenge, presque identique au modèle de série, la voiture s'est permis de plus en plus de modifications à chaque génération. Cette fois-ci, le pas est décisif car elle s'éloigne nettement de la 296 GTB. Plus d'hybridation par exemple, au profit de la légèreté, un moteur thermique poussé à 700 chevaux (soit 234 ch/litre !) grâce notamment à des turbos tournant 10 % plus vite (180 000 tr/mn)

et à un échappement simplifié et placé plus haut, qui génère moins de contre-pression. L'aérodynamique doit beaucoup à la version GT3. En arrière des radiateurs, à la disposition revue, la sortie en « col de cygne » d'un air prélevé sous le spoiler procure une forte charge aérodynamique supplémentaire, que les ingénieurs auraient cherché à rendre très constante quelle que soit l'assiette. Autrement dit, on risquera moins de voir des pilotes tout de même amateurs perdre subitement l'avant, la trajectoire et parfois la voiture au moment d'attaquer les freins. Freinage by-wire, lui aussi orienté vers une meilleure constance d'un tour à l'autre, avec un nouvel ABS et de nouveaux disques

au carbone trois fois plus résistant. Tout en augmentant les performances (par rapport à la 488 Evo qui équipe le Challenge depuis 2019 et qui boucle le Mugello en 1'56" environ, la voiture gagnerait deux secondes au tour !), la nouvelle monture devrait donc être plus facile à manier. Les bousculades inhérentes au nombre de voitures qui veulent prendre le même virage en même temps constituent sûrement déjà une difficulté bien suffisante. Pour ceux qui n'ont pas tout de suite les 390 000 € TTC, les 488 Evo actuelles pourront disputer le Challenge l'an prochain, une catégorie leur étant dédiée. ●



Pour disputer le Challenge 2024, la 296 se simplifie et s'allège : adieu moteur électrique et batterie. Restent le V6, très en forme à 700 chevaux, de nouveaux freins et une aéro très travaillée. Top auto-école !



CINQ ANS
5+
DE GARANTIE



VICTORINOX



I.N.O.X. CHRONO DÉDIÉES À L'EXCELLENCE

Témoignage de la précision suisse, les montres polyvalentes I.N.O.X. sont fabriquées avec le plus grand savoir-faire dans notre usine en Suisse

PAR LES CRÉATEURS DU COUTEAU SUISSE ORIGINAL™
FONDÉE EN 1884

Par Sylvain Vétaux



Nissan Hyper Force

C' est au Salon de Tokyo que Nissan a révélé ce concept car que d'aucuns voient comme la future Skyline GT-R, génération R36. L'Hyper Force a un patronyme de super-héros mais aussi une carrure de super-vilain. Sa carrosserie n'est que lignes tendues et arêtes saillantes. La poupe rappelle ses aïeules mais l'avant est plus inédit. « Il s'agit, annonce Nissan, d'une supercar 100 % électrique hautes performances procurant le summum du

plaisir de conduire tout en offrant des performances environnementales élevées et un confort d'utilisation optimal au quotidien. » Une logorrhée bien sous tous rapports qui cache mal le manque cruel d'informations techniques. On sait juste que la carrosserie, tout comme les jantes à flasques, sont en carbone. L'Hyper Force développe 1 360 ch, transmis aux quatre roues. Deux programmes sont disponibles. En R, le cockpit se drape de rouge et quatre écrans satellites autour du volant affichent

le niveau d'adhérence, la pression des pneus, la température des freins et la répartition de la puissance. En mode GT, ce sont des loupiottes bleues qui prennent le relais et les écrans affichent désormais des fonctions plus standard comme la climatisation, la radio mais aussi un contrôle, en temps réel, de la suspension et des barres anti-roulis. Bref : l'Hyper Force est une déclaration d'intention intéressante qui laisse plus de questions en suspens qu'elle n'apporte de réponses. ●



Mazda Iconic SP

"Nous aimons la MX-5 et le monde aime la MX-5. A l'ère de l'électrification, nous sommes déterminés à préserver ce plaisir de conduire et l'Iconic SP, avec son groupe propulseur électrique intégrant un moteur rotatif, constitue une solution de rêve. » Ces propos, nous les devons à Masahiro Moro, patron de Mazda, et ils inspirent un brin d'optimisme dans un segment automobile en pleine mutation. Premier enseignement : le bannissement progressif des blocs thermiques ne signe pas l'arrêt du plus vendu des roadsters. Deuxièmement : la solution envisagée par Mazda, à savoir un moteur rotatif, qui a fait ses preuves par le passé en matière de répartition des masses et de poids contenu, est attrayante. Sous le capot long et bombé de la japonaise, un bloc avec deux

pistons triangulaires ne servant pas de force motrice mais de générateur d'électricité pour remplir les batteries. En plus du sans-plomb, le constructeur promet une compatibilité avec l'hydrogène, histoire de peaufiner le bilan carbone. C'est le genre d'initiative qui nous séduit, à Sport Auto, d'autant que la plastique de ce concept car est aguichante et moderne, tout en respectant l'ADN de la MX-5. La puissance de 370 ch devrait sans peine mouvoir les 1 450 kg de l'engin. S'il existe un jour tel quel... ●

EN BREF

Moteur : **rotatif + électrique, 370 ch**
 L - l - h : **4 180 - 1 850 - 1 150 mm**
 Empattement : **2 590 mm** Poids : **1 450 kg**

B.R.M.

.. Chronographes ..



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



brm-chronographes.com



Plein les mirettes

- **Porsche icônes, au sommet de la course automobile**
- Par René Staud & Jürgen Lewandowski
- Editions Glénat ■ 240 pages ■ 59,95 €

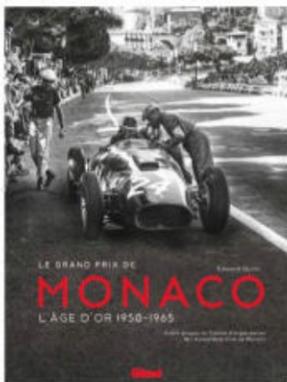
Enfin un livre Porsche qui change. Photographe et auteur ont réuni, en studio, les plus emblématiques voitures de course de la marque. Ce qui donne naissance à un livre-album sublime. De par les autos mises en avant, qu'elles soient légendaires (917K, 550 Spyder, 962 Dauer, McLaren Tag MP4/2) ou plus atypiques (Kremer 997 K3R, Typ 64, Carrera 4x4 Typ 953, 911 Andial) mais aussi en raison d'une mise en page simple et très efficace. Certes, les textes sont courts mais chaque auto dispose d'un tableau technique concis. Un livre très réussi, certes un peu cher, mais qui plaira autant aux porschistes qu'aux amateurs de prises de vues soignées.



Du beau monde

- **Supercars, 200 voitures d'exception de 1980 à nous jours**
- Par Serge Bellu ■ Editions Glénat
- 224 pages ■ 39,95 €

On pourra toujours reprocher à cet ouvrage un manque de cohérence, avec la présence de voitures « fantômes » (Panoz Abruzzi Spirit of Le Mans, Marussia B1), ou de modèles n'ayant rien de supercars (992 Turbo S, McLaren 765 LT, Ferrari F12tdf, Aston Martin DB4 GT Zagato). On pourra aussi regretter l'abus de clichés déjà vus à maintes reprises ou le manque d'intérêt de certaines légendes de photos. Mais il faut louer le travail de collecte, l'auteur associant à chaque voiture une fiche technique, le nombre d'exemplaires, quelques dessins techniques. Certaines merveilles ont droit à un laïus plus étoffé (F50, EB110, SLR). Le papier, au grain marqué, confère à l'objet un aspect haut de gamme.



Voyage dans le passé

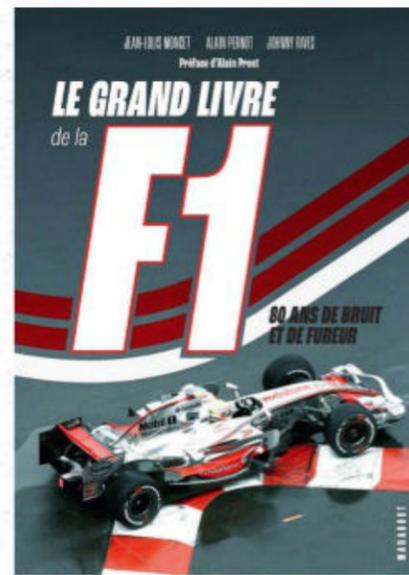
- **Le Grand Prix de Monaco, l'âge d'or 1950-1965**
- Par Edward Quinn
- 240 pages ■ Editions Glénat ■ 49,95 €

Compte tenu de la thématique choisie, on aurait pu croire que ce très bel ouvrage ne s'adressait qu'à un très petit comité. C'est tout l'inverse. Amateur de F1, de voitures, de Monaco... ou non, vous trouverez au fil des pages des images émouvantes, aux cadrages soignés et à l'atmosphère poignante. Articulé sous forme de photos-légendes, le livre nous remémore cette ère révolue, où les pilotes sortaient très souvent de la piste, effectuaient eux-mêmes les réparations, s'échangeaient les volants, et payaient hélas trop souvent un lourd tribut à leur passion du pilotage. On retrouve Moss, Clark, Chapman, Fangio, Hawthorn, le prince Rainier, Ascari et tout ce qui fait de la principauté cet endroit légendaire pour la jet-set et la course automobile.

A la page...

2023 tire sa révérence et cette année fut riche en sorties littéraires. **Voici notre sélection finale, avant d'attaquer 2024.**

Par Sylvain Vétaux



Sainte trinité

- **Le grand livre de la F1, 80 ans de bruit et de fureur**
- Par Jean-Louis Moncet, Alain Pernet et Johnny Rives
- Editions Marabout ■ 288 pages
- 42 €

Oser un récapitulatif de l'histoire de la Formule 1 : il faudrait être fou pour tenter le coup. Sauf lorsque trois des plus éminents spécialistes de la discipline unissent leurs talents. Moncet, Pernet et Rives signent un bouquin qui frise le sans-faute, notre seule réserve concernant le détournement parfois hasardeux et osé de certaines photos. Le reste se boit comme du petit lait. Portraits de pilotes de légende, évolution technique des monoplaces au fil des années, comptes rendus des faits marquants de chaque saison, palmarès constructeurs et pilotes, clichés inédits : manquerait plus que ce lourd pavé soit accessible financièrement. Et c'est le cas !



Le précurseur

- **Les mille vies de Fangio**
- Par Sylvain Reisser ■ Editions du Rocher ■ 218 pages ■ 18,90 €



Ce fut le premier pilote star de la Formule 1, au point qu'aujourd'hui encore, son patronyme est synonyme d'as du volant. Juan Manuel Fangio, l'Argentin quintuple champion du monde de la discipline, n'a pas connu une carrière reposante. Entre son enlèvement à La Havane en 1958, ses relations conflictuelles avec Ferrari en passant par ses échecs au Mans, le Maestro est le héros d'un bouquin fort en rebondissements. C'est ce que notre éminent confrère du Figaro, Sylvain Reisser, se charge de nous rappeler au fil de ces pages qui se dévorent sans temps morts, tant la vie de Fangio tient de l'excellent scénario. Et comme l'auteur alterne savamment entre faits de course, anecdotes plus personnelles et aléas du quotidien, c'est presque à regret qu'on tourne la dernière page de cet excellent livre de poche.



SIMULATION AUTO : COMMENT SE FAIRE LA GAMING ROOM ULTIME ?

Le merveilleux monde des jeux vidéo regorge de pépites, mais encore faut-il savoir en profiter et opter pour la configuration parfaite. Entre les meilleures simulations automobiles et le matériel adéquat à choisir, voici les quelques paramètres à savoir pour une *gaming room* à faire saliver n'importe quel adepte des courses virtuelles.

Avec toutes les sorties récentes, autant dire que les amateurs de jeux de course ne savent plus où donner de la tête – ou du casque, c'est selon. Le premier point à savoir est donc tout simplement... le titre qui vous convient le plus ! L'avantage, c'est que les sports automobiles sont abordés sous deux angles dans le jeu vidéo : l'arcade ou la simulation. D'autres jeux, encore, offrent suffisamment d'options dans les paramètres pour proposer l'un comme l'autre : parfois, il est même possible de se tailler sur mesure une jouabilité à mi-chemin entre ces deux styles.

De plus, pensez à bien acheter la console adéquate, car certains constructeurs possèdent des franchises exclusives que vous ne retrouverez pas ailleurs.

La luminosité au cœur de l'immersion

Évidemment, et surtout si vous êtes un curieux du *sim racing*, l'achat d'un volant et d'un pédalier

semble primordial. Le choix est vaste, mais l'on ne pourrait que vous conseiller de vous tourner vers les grandes marques et les différents guides. Hélas, dites-vous que le budget suit souvent la qualité. Quant à l'écran, le mieux est encore de se tourner soit vers un modèle ultra-large incurvé, soit vers un autre à l'excellente fluidité... ou alors vers trois écrans, que vous allez réunir en un seul si vous jouez sur PC.

Un autre paramètre encore est d'opter pour un casque de réalité virtuelle : pour l'immersion, il n'y a pas mieux ! Et n'oubliez pas un casque audio digne de ce nom, c'est encore mieux qu'un *home cinema* dans certains cas.

Et si vous n'avez pas le budget, pensez dans ce cas à l'obscurité afin de maximiser l'immersion : après tout, la lumière est l'une des clés d'une atmosphère prenante et permet d'obstruer tous les éléments externes pour que vous puissiez vous concentrer sur la route... et rien que sur la route.

Une gaming room est assurément une pièce dans laquelle on reste... longtemps.

De facto, il est plus qu'important d'avoir à la fois une belle aération et de la lumière, tout autant qu'une obscurité rapide et parfaite lors des sessions de jeu. Avec les verrières VELUX 2en1 et 3en1, il est alors possible de profiter d'une ventilation naturelle tout en réglant la température de la salle. De plus, vous pouvez facilement optimiser un espace sous les combles et le transformer en gaming room idéale. Du confort et de la facilité d'utilisation : qui pourrait refuser ?

VELUX®



ET AUSSI...

Photos dans le rétro

La période hivernale approche : retour en images sur nos derniers événements, de Maranello à Stuttgart en passant par le lac de Côme. Merci à toutes et à tous pour ces magnifiques moments de partage passés ensemble !



In Aligot We Trust!

Il n'est pas obligatoire de traverser la moitié de l'Europe pour découvrir des routes sublimes, vides de tout trafic, enchâssées dans des décors somptueux. **Du 29 mai au 1^{er} juin prochains, venez donc explorer la Lozère avec le Club.**

Sincèrement, qui sait situer (sans hésitation) la Lozère sur une carte de France (sans offense pour ses charmants habitants) ? Et pourtant, quelle magnifique région ! Quelle diversité de paysages, alternance d'étendues d'un vert profond, de granit gris, immuable, omniprésent, brutal ! Quelle claque quand on découvre pour la première fois la vallée de l'Enfer, les gorges du Tarn ou les plateaux de l'Aubrac ! C'est là, dans sa région natale, que Viviane de Flers nous emmène pour ce premier rallye exclusif qui alliera

à la fois routes accueillantes pour nos sportives, paysages hors du commun et gastronomie. Gastronomie locale (l'aligot), mais également haute cuisine puisque notre Q.G. ne sera autre que le restaurant doublement étoilé de Cyril et Karine Attrazic, à Peyre, en Aubrac. Amis hédonistes et amateurs de petites routes incroyables, bloquez vos agendas du 29 mai au 1^{er} juin 2024. Pour rappel, ce département est celui qui compte le moins de radars en France. Non, on ne vous l'a pas dit...

Par Jérôme Kuehn



Pour un complément d'infos, contactez : clement@sportauto.club. Et pour l'inscription, c'est par là : www.sportauto.club.



VOUS MÉRITEZ BIEN UNE BONNE DOSE DE RÉCONFORT *AL DENTE* !

Après une journée passée à un rythme effréné, une soirée pluvieuse, une semaine à jongler entre le travail et la famille, il est enfin temps de se poser. Profitez d'un repas réconfortant et savoureux.

Un goût intense pour un plaisir inattendu

Ce soir, vous n'avez envie que d'une seule chose : vous faire plaisir... Au programme : soirée *cocooning* avec un bon repas chaud qui fait du bien au corps et au cœur. Pourquoi ne pas déguster un plat tranquillement installé(e) entre les coussins de votre canapé moelleux ? Mais pas n'importe quel plat ! Des pâtes Barilla Al Bronzo*, au goût et à la texture uniques, à la douce couleur ambrée et à la rugosité incomparable... Vous vous sentez déjà mieux.

Une rugosité incomparable pour une accroche parfaite de la sauce

La sélection soignée de grains de blé dur de haute qualité et une méthode de fabrication exclusive font de ces pâtes Barilla Al Bronzo* un produit d'exception. Le secret d'un goût si intense vient de moules en bronze qui dessinent des microgravures sur les pâtes. Résultat : une rugosité exceptionnelle qui accroche parfaitement la sauce préparée avec attention. Prêt(e) pour une aventure gustative hors du commun qui va vous changer de l'ordinaire ?



LA RECETTE

SPAGHETTONI AL BRONZO À LA TOMATE

PRÉPARATION 20 MIN – CUISSON 12 MIN

Ingrédients pour 4 personnes

Pour les spaghettini : • 300 g de spaghettini Al Bronzo

• 4 g de sel • 10 ml d'huile d'olive vierge extra • 200 ml de tomates mûres mixées

Pour les spaghettini croustillants :

• 100 g de spaghettini Al Bronzo • 1 l d'eau • 2 g de sel de table

• 200 ml d'huile de tournesol à 160°C

Pour les tomates confites :

• 6 tomates mûres pelées • 3 ml d'huile d'olive vierge extra • 3 g de sel de table • 3 g de sucre • 2 g de feuilles de menthe (optionnel)

Pour la touche finale : • 15 g de feuilles de menthe (optionnel)

• 50 ml d'huile de tournesol

1. Pour les spaghettini : cuisinez les spaghettini *al dente* dans une grande casserole d'eau bouillante salée, égouttez et servez avec une sauce à base de tomates.

2. Pour les spaghettini croustillants : cuisinez les spaghettini dans une grande casserole d'eau bouillante salée pendant 12 minutes, égouttez et laissez reposer. Faites frire les spaghettini jusqu'à ce qu'ils soient dorés.

3. Pour les tomates confites : coupez les tomates en quatre lamelles et retirez les graines. Assaisonnez les lamelles de tomates avec du sel, de l'huile d'olive vierge extra, du sucre et de la menthe (optionnel). Faites-les dorer au four à 57 °C pendant 3 heures.

4. POUR LA TOUCHE FINALE (optionnel) : faites chauffer l'huile dans une poêle à 60 °C, mélangez avec la menthe et laissez infuser pendant 30 minutes. Retirez la menthe.

Disposez les spaghettini avec la sauce tomate dans un plat, ajoutez la menthe infusée d'huile (optionnel), les tomates confites et les spaghettini croustillants sur le dessus.



* À retrouver dans les grandes et moyennes surfaces près de chez vous.



Par Sylvain Vétaux

Lip Scaphandrier

Diamètre : 39 mm Mouvement : automatique G100 La Joux-Perret
Prix : 1 099 € Site : www.lip.fr

Lip est désormais l'horloger officiel de la Fédération nationale des sapeurs-pompiers de France. Pour célébrer ce partenariat, la marque présente la Scaphandrier, sur la base de la réédition de Nautic 3. D'accord, pour briller aux soirées de l'ambassadeur, il existe des montres plus élégantes, mais pour celui qui envisage cet objet comme un compagnon du quotidien, c'est à coup sûr une bonne pioche. Étanche à 200 m, verre saphir bombé de 3 mm d'épaisseur, costaud mais rétro, index rectangulaires orangés

fleurant bon les seventies et bracelet Tropic chatoyant : cette petite française (39 mm) a beaucoup de charme. Car oui, plutôt qu'un mouvement nippon ou le sempiternel Sellita, Lip équipe sa plongeuse d'un calibre de La Joux-Perret, assemblé à Besançon. Sa réserve de marche est plus confortable que celle de ses rivaux directs : soixante-huit heures. Le fond transparent vissé permet d'admirer le soin apporté à la finition : vis bleuies, perlage côtes de Genève, biseau diamanté. Dommage que la date, sur fond blanc, altère l'homogénéité de ce joli cadran noir.

POUR ALLER PLUS LOIN...

L'histoire de Lip

En voilà une marque au passé haut en couleur ! Emmanuel Lipmann (1844 - 1913) fonde un atelier d'horlogerie en 1867. En 1904, Lip réclame aux époux Curie les premiers cadrans phosphorescents de l'horlogerie (au radium). Ce n'est qu'en 1908 que la marque est déposée. En 1931, Frédéric Lip, petit-fils du fondateur, intègre

la société qui deviendra, sous sa responsabilité, une entreprise florissante. En 1954, Lip emploie 1 500 personnes et assemble, en France, 300 000 montres par an ! On doit à cet homme la première montre électrique au monde (1952). Il sera aussi à l'origine de la première plongeuse dotée d'une lunette interne et

étanche à 200 m (Nautic Ski, 1967). Aujourd'hui, Lip dispose de deux sites en France. A Besançon sont développées, assemblées, réglées et entretenues les montres. A Lectoure, les employés s'occupent de la vente et de la distribution. Les boîtiers en acier 316L viennent de Chine (comme les verres minéraux) alors que cadrans, aiguilles et verres saphir sont suisses.



MeisterSinger

■ 43 mm ■ 4 390 €
■ www.meistersinger.com/fr

Voici la Stratoscope en version Lune dorée. Cette montre, dévoilée en 2021, affiche notre satellite de la plus belle des façons, sur un cadran au dégradé noir-bleu. Comme il est de coutume chez MeisterSinger, une seule aiguille indique l'heure, par incréments de cinq minutes. Le mouvement Sellita retravaillé réduit l'écart entre mécanisme et véritable cycle lunaire d'un seul jour en... cent vingt-deux ans !



Victorinox

■ 43 mm ■ de 695 à 1 095 €
■ www.victorinox.com

L'I.N.O.X. Chrono choisit ses porteurs par le physique. Une belle tranche d'acier, des poussoirs massifs, un verre saphir épais, une protection antimagnétique ISO 764, une étanchéité à 200 m, des cornes saillantes : mieux vaut avoir le poignet adéquat. Plusieurs versions existent : acier/lunette acier, titane/lunette carbone et carbone/lunette carbone. Le mouvement est à quartz.



Hanhart

■ 39 mm ■ à partir de 2 400 €
■ <https://shop.hanhart.com>

Marque allemande au passé très riche, Hanhart est spécialisée dans la montre d'inspiration militaire. La 417 ES 1954 Flyback Panda dispose d'un calibre avec fonction retour en vol, roue à colonnes, bracelet en cuir avec plaque américaine, verre saphir convexe et boîtier alternant le poli et le satiné. Le fond est gravé du logo originel de l'horloger.

**AUJOURD'HUI,
TOUS LES
EMBALLAGES
ET LES PAPIERS
SE TRIENT.**

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement
au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement.

Cet encart est élaboré par CITEO.



Propos recueillis par Alain Pernet
Portrait Laurent Villaron



Sébastien Philippe

Président de l'écurie ART Grand Prix

Passage de relais

Cet ancien champion du monde de Karting a pris le relais de Frédéric Vasseur à la tête de l'équipe ART Grand Prix, dont il a été l'un des premiers pilotes. **Il met son expérience à profit pour aider de jeunes pilotes à atteindre le sommet et porte un regard lucide sur la nouvelle génération.**

“Quand tu te retrouves à faire rouler un Charles Leclerc ou un George Russell et que tu vois ce qu’ils te font tout de suite, volant en mains, tu te dis : « Il me manquait vraiment quelque chose à l’époque ! »”



Quel est votre premier souvenir automobile ?

Je pense que ça doit être quand mon père avait acheté un kart. Il n’y connaissait rien et a galéré pour le démarrer la première fois. Nous étions dans l’allée, le kart posé sur des parpaings, moi au volant. Après de multiples essais, il a fini par le démarrer, et je me rappelle des vibrations du kart. Ça m’avait terrorisé ! Je devais avoir 7 ou 8 ans.

Mon père rêvait de faire les 24 Heures du Mans, mais il n’a jamais couru si ce n’est une saison de 4L Cross, avec ses premiers boulots. Ma passion est venue à travers lui. Je me rappelle avoir regardé mes premiers grands prix au début des années 80. Il y avait Piquet sur Brabham, Prost, puis Senna est arrivé.

Comment avez-vous commencé à courir ?

C’est mon père qui m’a proposé. Il m’avait acheté un vieux kart d’occasion. J’ai commencé à rouler à 10 ans. Ce serait mentir de dire que c’est venu de moi. Ce qui fait que j’ai aimé ça, c’est le fait de réussir sportivement. Avec beaucoup de recul et en voyant un petit peu tous ceux que j’ai pu côtoyer et comment sont certains aujourd’hui, je ne me considère pas comme un archi-passionné de sport auto. Je suis davantage un fanatique de compétition, de sport en général. Quand tu gagnes des courses, tu te prends au jeu, forcément. Mais j’aurais pu tout aussi bien tomber dans un autre sport.

Quelle a été la réaction de votre mère ? Était-elle plutôt favorable ou pas trop ?

Au début, je pense qu’elle avait le sentiment que mon père et moi étions toujours absents à cause du Karting. Ça a changé le jour où j’ai gagné le titre de champion du monde junior en 1991. Elle a senti que j’étais peut-être un peu fait pour ça. Elle m’a alors vraiment encouragé. De mes 12 ans à mes 16 ans, cette passion était partagée par toute la famille. Mes parents mettaient tout ce qu’ils avaient là-dedans. Le week-end, on prenait le fourgon pour se rendre à une course de Karting et on dormait dedans. Avec du recul, je trouve très beau ce qu’ont fait mes parents.

Vous imaginiez-vous vous lancer dans une carrière en monoplace ?

Je pense que forcément, à ce stade-là, bien sûr que l’idée était d’être pilote de Formule 1... mais ce n’était pas très réaliste. Tu finis par t’en rendre compte assez vite, mais pas à 15-16 ans. Moi, je pense que le moment clé dans ma carrière, ça a été de gagner ce titre de champion du monde qui m’a permis d’être soutenu par le groupe Moulet en Karting. C’est le moment où Elf créait la Formule Campus. Ça m’a permis d’accéder au sport auto avec des moyens archi-limités. J’ai commencé en monoplace à presque 18 ans. J’ai remporté le premier championnat de Campus... il y a trente ans ! J’ai souvenir d’un peu de frustration car je m’amusais plus en kart qu’en monoplace. Cela dit, j’ai pris aussi beaucoup de plaisir en monoplace et dans tout ce que j’ai pu faire.

En 1996, vous accédez à la Formule 3, au sein de l’écurie ASM animée par un certain Frédéric Vasseur...

Je me rappelle encore comme si c’était hier la première fois où j’ai rencontré Didier Panissier et Fred Vasseur. Ça devait être en novembre 1995. Leur projet m’avait beaucoup plu. C’est le moment où j’ai compris qu’il fallait commencer à modifier le rêve et que je ne ferais pas de F1. J’avais sûrement un niveau pour devenir pro mais pas pour aller en F1. Je pense que j’ai eu cette lucidité beaucoup plus tôt que bien d’autres pilotes.

Est-ce pour cela que vous vous êtes tourné vers le Japon ?

Oui. A un moment, il y a eu un blocus au niveau de l’argent, il faut être clair. Dans le même temps, j’ai eu cette opportunité de partir au Japon et je ne me suis même pas posé la question. C’était un peu ça ou rien. Ça m’a permis de vivre de ma passion pendant une dizaine d’années.

Comment s’est présentée cette opportunité ?

J’ai été invité par Elf à participer à des courses dans certains pays comme l’Inde ou Cuba. J’y ai rencontré Pierre-Henri Raphanel, qui roulait au Japon en Super GT à l’époque. Nous avons sympathisé. Il m’a expliqué que celui qui le faisait courir en Super GT montait une équipe de F3 et que si ça m’intéressait, il me fallait prendre un avion le lendemain pour faire un test à Suzuka. C’est parti comme ça. J’ai été champion du Japon F3 dès ma deuxième saison.

Cela a-t-il été difficile de s’adapter ?

En fait, je n’ai jamais réussi à totalement m’adapter. J’avais du mal à me projeter pour vivre à plein temps là-bas. C’est un peu pour ça que j’ai fait du Super GT et que je n’ai pas vraiment poussé les portes de la Super Formula, parce que je ne me voyais pas passer mon année complète là-bas. J’en reviens sur le fait d’être mordu ou pas. Ça me plaisait, je gagnais bien ma vie, mais je n’étais peut-être pas motivé au point de sacrifier la vie que j’aime en France.

Comment en êtes-vous arrivé à raccrocher votre casque ?

Ça a été un long process. Déjà, au Japon, c’étaient tout le temps des contrats d’un an. Chaque saison, je pensais que ce serait la dernière. Sur les quatre années finales, j’étais rentré dans une sorte de confort. Je l’ai peut-être plus fait comme un métier que comme une passion. A un moment, j’ai eu un peu l’impression que je tournais en rond. J’ai décidé de raccrocher le casque à 34 ans. Je ne suis jamais remonté dans une voiture de course et n’en ai pas l’envie. Je pense que je fais partie des rares pilotes à avoir complètement coupé avec le pilotage. J’en vois plein, des gars de mon âge qui sont encore en transe dès qu’ils peuvent rouler. Pas moi.

Comment avez-vous rebondi ?

Je rêvais de bosser de l’autre côté de la barrière. J’avais très envie d’entreprendre et de gérer une équipe. Je me suis dit qu’il ne fallait pas faire ce saut trop tard. Quand j’ai pris la décision d’arrêter, je suis allé voir deux personnes. La première, c’est Fred Vasseur, avec lequel j’ai toujours eu un bon feeling. Nous avons maintenu le contact. Nous avons même fait un peu de business ensemble au Japon. Quand je lui ai expliqué que je voulais monter mon équipe, il m’a dit que c’était un peu suicidaire de partir de zéro. J’étais un brin déçu. Et puis, je suis allé voir François Sicard, qui m’a proposé de le rejoindre au sein d’Oak Racing. Je me suis dit que c’était une bonne idée de commencer dans une équipe existante pour apprendre le métier. Et lorsque François est parti, j’ai eu la chance de lui succéder à la direction de l’écurie. J’ai passé quatre superbes années avec Jacques Nicolet et toute l’équipe. J’ai énormément appris.

Un retour aux sources s’est alors présenté...

Oui, Fred Vasseur m’a reproposé de venir bosser à ses côtés chez ART. J’ai été l’un des premiers pilotes de l’équipe alors qu’elle s’appelait encore « ASM ». Quand je suis arrivé en 1996, il y avait 5 ou 6 personnes. Aujourd’hui, nous sommes une soixantaine. La comptable de l’époque est toujours au sein de l’équipe ! Le chef d’atelier d’ART était mon ancien mécano n° 1, etc. J’ai vu construire début 1996 le bâtiment qu’on a quitté en fin d’année dernière. C’est vraiment mon équipe de cœur. Aussi, quand Fred m’a proposé de le rejoindre, je n’ai pas hésité une seconde. Ensuite, quand il est parti en F1, il m’a offert la possibilité de devenir actionnaire et président de l’équipe. Avec le recul, je me rends compte que c’était bien mieux d’intégrer une structure déjà existante et de la développer plutôt que de partir de rien, comme je le projetais au départ.



Formule 3 (2000)



Théo Pourchaire & Sébastien Philippe

Photos : DPPI

Après un beau parcours de pilote ponctué par un titre mondial en Karting et un titre de champion du Japon de Formule 3, Sébastien Philippe veille à étoffer la collection de trophées de l'équipe ART Grand Prix pour laquelle Théo Pourchaire a longtemps mené le championnat de Formule 2 cette saison.

ART est une équipe qui a formé les plus grands et qui possède l'un des plus beaux palmarès en monoplace. Quelle est sa recette ?

C'est une équipe qui a été bâtie sur des fondations très saines par Fred, avec un personnel d'une grande qualité. Mais il n'y a jamais d'acquis en sport auto. C'est une remise en question permanente. Entre la réussite et le flop, ça tient souvent à l'épaisseur du trait. L'ADN d'ART, c'est de détecter et développer de jeunes pilotes et de leur fournir une chance de se former pour accéder à la F1. Je crois qu'il y a 28 pilotes passés à un moment donné chez ART qui ont réussi à le faire.

Quels sont vos souvenirs les plus marquants à la tête de l'équipe ?

Je pense que le premier temps fort, c'est le titre F2 qu'on a gagné avec Stoffel Vandoorne en 2015. Pour moi, c'était le premier titre dans l'équipe. Nous avons vécu une aventure fantastique avec lui sur deux ans. D'autres pilotes passés chez nous m'ont aussi marqué. Quand tu te retrouves à faire rouler un Charles Leclerc ou un George Russell et que tu vois ce qu'ils te font tout de suite, volant en mains, tu te dis : « Il me manquait vraiment quelque chose à l'époque ! » Nous avons raflé beaucoup de titres ces dix dernières années, mais avec Charles et George ou encore avec Nyck de Vries, nous avons vécu en plus une véritable aventure humaine. Le projet qu'on a pu mettre en place avec Victor Martins et Théo Pourchaire cette saison est aussi un moment fort.

Dans ce milieu où la technologie prime, la dimension humaine a-t-elle sa place ?

Oui, à mort ! La technique est essentielle. C'est sûr qu'il faut avoir de bons ingénieurs et faire du bon boulot, mais la partie humaine dans l'accompagnement du pilote est capitale. C'est ce qui me fait vibrer.

Parmi les pilotes passés chez ART, y a-t-il un talent gâché ?

Il n'y a pas de secret : les très, très bons sont tous allés en F1. A la limite, le seul pour lequel j'éprouve de la frustration, c'est Stoffel Vandoorne. Je ne m'explique toujours pas pourquoi il a une carrière en dessous de ce qu'il mérite. Quand je vois le niveau du mec et que je vois qui est en F1 aujourd'hui, je me dis qu'il a largement sa place.

“Il faut avoir de bons ingénieurs, mais la partie humaine dans l'accompagnement du pilote est capitale. Ça me fait vibrer.”

Avoir un duo français en F2, comme cette année, ça change la donne ?

Non, la nationalité ne joue pas. Théo (Pourchaire) et Victor (Martins) sont deux bons mecs avec de vraies valeurs intelligentes et qui se posent de bonnes questions. Cette saison est une de nos meilleures en matière de performance, d'entente et tout ça. C'est rare en F2 d'avoir les deux voitures au top comme nous l'avons vécu cette année. Mais, d'un autre côté, c'est une des pires saisons parce que nous aurions dû remporter le championnat bien avant terme. Il y a eu trop de petits couacs.

Pensez-vous qu'aujourd'hui, il est plus compliqué ou plus facile pour des pilotes de progresser dans la pyramide du sport auto qu'à votre époque ?

Je pense que c'est plus facile pour les pilotes exceptionnels, parce qu'aujourd'hui, il y a beaucoup de possibilités d'être soutenu. La fédération française, de nos jours, défend bien les pilotes français. Les équipes de F1 financent des baquets pour les très, très bons. On a quand même de nombreux pilotes qui sont en F1 et qui n'avaient pas un sou. En revanche, pour les pilotes qui sont juste bons, je pense que c'est plus compliqué car ça coûte beaucoup trop cher.

Il y a aujourd'hui une prime à la précocité avec des pilotes débutant dès 14 ou 15 ans. Est-ce vraiment une avancée ?

Je vais peut-être faire mon « vieux con », mais j'ai l'impression que c'est un peu trop tôt. En fait, je suis partagé. Le truc que je regrette maintenant, c'est surtout que tous les pilotes veulent monter beaucoup trop vite. Parfois, ils en oublient les fondamentaux. A une époque, pour valider un niveau, c'était important de gagner, certes, mais aussi de vivre certaines situations. Aujourd'hui, ils ont tous un peu tendance à vouloir passer à l'étape supérieure sans forcément avoir complètement validé. Pour certains, ça ne se passe pas bien à cause de ça. Et l'effet Verstappen n'a pas aidé. Sauf que Verstappen est exceptionnel et qu'il n'y en a pas 10 millions comme ça.

ART est essentiellement axé sur la monoplace. Avez-vous de nouveaux défis en tête ?

Nous avons plein de projets. Ça fait des années qu'on s'est ouvert à d'autres possibilités. Nous avons fait du DTM avec Mercedes puis BMW, de l'Endurance avec des McLaren GT et Le Mans avec SMP en LMP1... C'est toujours un souhait pour ART de refaire de l'Endurance, d'aller explorer d'autres choses.

Le contact avec Fred Vasseur est-il toujours aussi fort ?

Fred est quand même pas mal occupé avec la F1 aujourd'hui, mais nous sommes toujours très proches. Il nous fait confiance. ART reste le bébé qu'il a créé, alors il suit ce qu'il se passe, c'est sûr. ●

**LE BLOG DES
ESSAYEURS**

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

GAZ!

DOSSIER
SPÉCIAL
FERRARI

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

Lorenzo Marcinno/Ferrari

44

Ferrari Finali Mondiali

Le temps d'un week-end,
le Mugello se drape de rouge
et devient l'hippodrome
du Cheval Cabré. Sport Auto
en a pris plein les yeux... et
les oreilles !

36

Ferrari SF90 XX Stradale

Sur la piste de Fiorano, rencontre
avec la plus puissante des
Ferrari. A voiture exceptionnelle,
il fallait un pilote idoine. C'est
Yann Ehrlacher, champion
WTCR, qui nous a accompagnés.

**ET AUSSI...**

Tesla Model S Plaid
Alpina B12 L 6.0 (2000)



26 Maserati
GranTurismo Trofeo

Denis Meunier



50 McLaren
750 S

McLaren



56 Honda
Civic Type R

Laurent Villaron





GRAND FORMAT Maserati GranTurismo Trofeo

APPELLATION CONTRÔLÉE

Le grand tourisme, quelle belle notion ! Une sorte d'automobilisme au superlatif. La machine choisie doit offrir tous les services ordinaires d'une voiture, plus l'élégance. Et un niveau de performance qui raccourcisse les trajets et donne l'envie d'allonger le voyage. **Vérifions si cette Maserati voit le grand tourisme comme nous, de Bruxelles à Paris, avec force zigzags.**

Par Robert Puyal Photos Denis Meunier



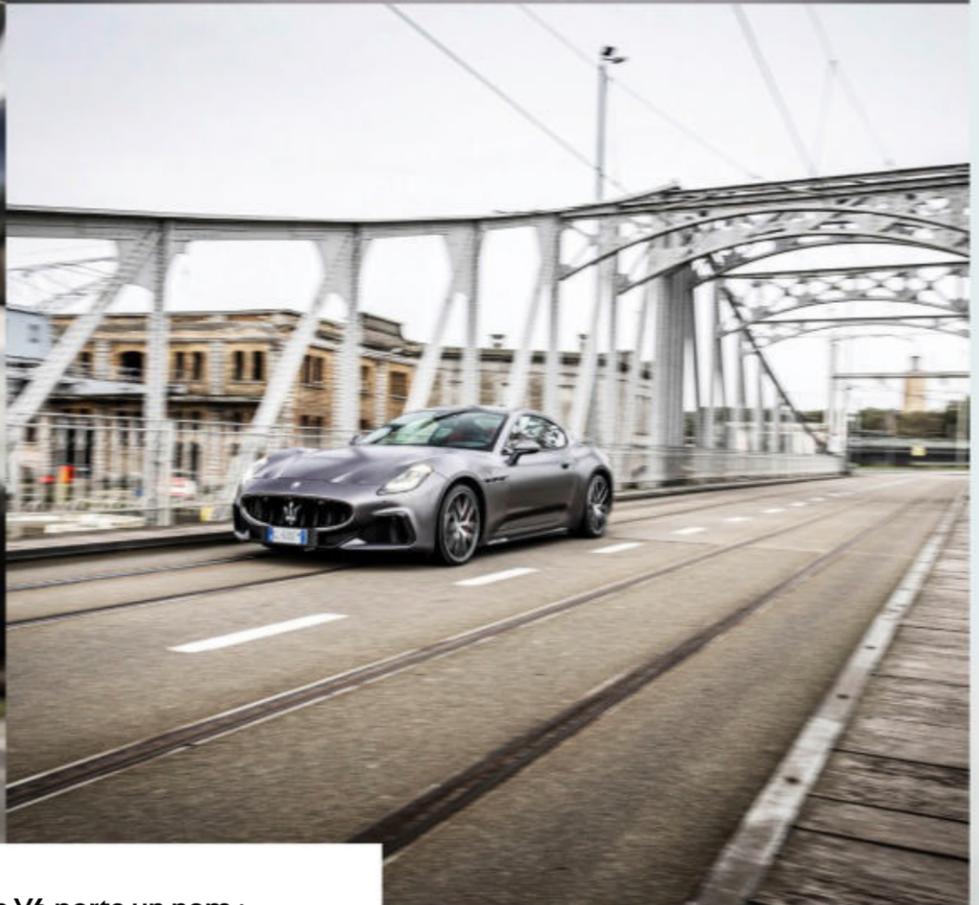
Très belle finition. Un écran pour le tableau de bord, deux autres, tactiles, au centre, sans oublier la montre, désormais digitale ! L'écran du bas est destiné à la clim, il arrive qu'on l'effleure sans le vouloir en intervenant sur celui du haut. Ne vous inquiétez pas, la boîte à gants dépourvue de bouton s'ouvre quand même, électriquement.



CURIEUX, CE ROMANTISME MÉCANIQUE, **COMPOSANTE LA PLUS MYSTÉRIEUSE DU PLAISIR DE CONDUIRE.**



Plus rapide que son ombre ? Une voiture est également un personnage, celle-ci est toujours prête à faire parler la poudre. La visite de Bruxelles, rues étroites comprises, se fait sans encombre, la grande Maserati se montrant aussi à l'aise au ralenti que, tout à l'heure, en plein galop.



Le V6 porte un nom : Nettuno (Neptune, dieu des mers, dont l'emblème est le trident, adopté pour blason par les frères Maserati, voici plus d'un siècle). Forcément plus court que le V8 qu'il remplace, le V6 est encore plus reculé, niché tout contre la cloison pare-feu, bien au bout de l'immense capot.



E

Il nous attend dans le hall de l'importateur belge, garée entre un Levante et une MC20 Cielo, opportunément bleu ciel. Les concessions Maserati sont redevenues des endroits bien intéressants à fréquenter. Aux côtés de la Cielo qui ravive le souvenir des Bora et Merak, aux côtés également des Quattroporte qui succèdent à une longue lignée de limousines à mécanique noble et des Ghibli qui la déclinent en taille

plus raisonnable, aux côtés enfin des SUV Levante et Grecale sculptés pour la *dune party* aux Emirats, c'est bien la GranTurismo qui matérialise le mieux la tradition Maserati. Je suis bien curieux de voir comment les ingénieurs d'aujourd'hui l'interprètent.

Le Trident a doté de trois pointes la gamme GranTurismo : la Folgore 100 % électrique, la Modena « normale » (490 ch) et cette Trofeo, elle aussi thermique mais plus puissante et plus sportive (550 ch). L'équipe de designers (Klaus Busse à la baguette) n'a pas cherché à renverser la table, et cette voiture à 100 % nouvelle reprend silhouette et proportions de son aînée à la longévité presque inextinguible (2007-2019). Encore plus large et longue (de 7 cm, soit près de 5 m : mesurez votre garage et surveillez les voituriers !), de ligne subtilement plus fluide, elle change surtout de visage, avec des phares verticaux qui s'harmonisent avec ceux de la gamme précitée et une signature lumineuse toute simple mais élégante – les modèles les plus banals ayant piraté tout le bizarre, on se replie sur le basique, avec bonheur en l'occurrence. Si vous avez un souci pour identifier la « nouvelle », remarquez le capot très vaste, qui englobe aussi les ailes (les Italiens l'appellent *cofango*, un mélange de *cofano* et de *parafango*, soit capot et aile).

Le grand tourisme, c'est...

Entre-temps, la voiture s'est engagée en ville sans autre histoire que l'hommage des regards. A son passage, tout le monde baisse les yeux, mais c'est pour mieux la voir. Une sorte de curiosité déférente est la réaction habituelle. Pour l'instant, nous arpentons les très petites rues, à la recherche de fresques façon bande dessinée, dont Bruxelles est la capitale mondiale, je dirais même plus : la capitale, heu... mondiale. Reptation au ralenti, angles de trottoir, passages piétons : le métier d'un grand tourisme est d'enchanter ces inévitables parenthèses lentes que d'autres machines davantage vouées à la seule performance transforment inmanquablement en moments d'inconfort. Quand il s'agit de faire la queue, à 3 km/h de moyenne sur un boulevard ou à 130 km/h sur une chaussée plate et ultra-surveillée, le pilote d'une sportive

trop radicale peut en venir à envier le conducteur d'un banal déplaçoir, où il pourrait au moins étendre ses bras et bavarder avec les passagers arrière. La GranTurismo reste aussi serviable qu'elle est évocatrice. J'y prends place sans me plier, j'y case mes valises sans trop manquer d'espace, voire une paire de skis, j'y accueille même trois copains à condition de ne pas fréquenter plus d'un basketteur à la fois. A bord de la GranTurismo, je ne vois pas à quel moment un Renault Scénic pourrait me faire envie...

Le moteur est absolument présent partout. Sur circuit, notre camarade émérite Christophe Tinseau regrettera peut-être les envolées à plus hauts régimes de la MC20, mais sur route, la constance du couple est savoureuse. Il faut regarder à deux fois quelle est la vitesse enclenchée pour admettre que la reprise qui est en train de vous emporter en toute sérénité au-dessus du trafic ordinaire, c'est en 5^e que vous l'avez obtenue. En croisière, c'est encore plus convaincant : en laissant faire la boîte 8, une vitesse établie à 200 km/h s'accompagne d'un régime juste inférieur à 3 000 tr/mn, la consommation instantanée chute sous les 10 litres (13,6 sur la totalité de notre essai, où la « sérénité » n'était pas exempte de relances vigoureuses et de démarrages détonants), le conducteur a tout ce qu'il faut pour rester exceptionnellement détendu tandis qu'il survole un trafic dangereusement moutonnier, où la prétendue paix routière se transforme en assoupissement et en crispations agressives entre ceux dont le régulateur de vitesse est sur 129 et ceux qui ont osé le coincer sur 132. D'une accélération, la Maserati adapte son passage sans jamais gêner personne.

Quant au confort, pour qui l'apprécie un peu ferme, fait de maintien plus que de mollesse, le siège aussi est remarquable, et les multiples changements de posture que permettent les réglages – y compris celui, très généreux, de la colonne en profondeur – donnent à chacun sa position idéale. Ou plutôt ses positions, car en changer légèrement au cours d'un long voyage prévient bien mieux les lombalgies que tous les messages comminatoires de la sécurité routière, qui voudrait bien nous imposer ses pauses toutes les deux heures, au profit des aires d'autoroute, si poétiques et parfumées. Sortons. Curieux, ce romantisme mécanique, composante la plus mystérieuse du plaisir de conduire. Mais c'est comme ça, il m'est précieux de savoir tout le mal que se donne le beau V6 dans la salle des machines. Le bel animal a même un nom fièrement affiché, Nettuno, et il revendique un pedigree pur de toute bâtardise avec le concurrent Ferrari. De fait, avec un angle de V de 90° contre le plus original 120° de Maranello, toute confusion est impossible. Le fureteur sourcilieux s'étonnera tout de même d'un rapport alésage/course rigoureusement identique des deux 3 litres (88 x 82)... Et il n'y aurait pas d'économies d'échelle là-dessous, ●●●

**"L'ENNUI NAQUIT UN JOUR DE L'UNIFORMITÉ."
UNE VOITURE QUI FAIT L'EFFORT D'ÊTRE BELLE ET RARE ENCHANTE
TOUS LES DÉCORS ET PARVIENT MÊME À DISTRAIRE LES CYCLISTES.
COMME À OSTENDE ET COMME PARTOUT...**



genre pistons communs et autres fantaisies ? A suivre de plus près, car Ferrari, longtemps tuteur de Maserati, n'a pas été intégré par Stellantis, dont le Trident est la figure de proue... En tout cas, même si le beau V6 renonce ici à son carter sec, apanage de la MC20, il ne fait pas dans la mesquinerie et conserve son système innovant de préchambre de combustion. Une sorte de double allumage échelonné qui vise à brûler plus complètement les gaz admis, au bénéfice de tout, sobriété et performances. 4 arbres, 24 soupapes, 12 bougies : on n'est pas dans la lésine. Et le niveau sonore est raisonnable. Mon camarade et estimé essayeur en chef Laurent Chevalier déplorait dans ces mêmes pages (voir SA n° 734) que la noble Maser fût par instants aphone et que l'on pût alors la confondre avec une Clio. Forcément, puisqu'à bas régime et en accélération légère, un banc de cylindres se désactive. De façon très sophistiquée : on ne se contente pas d'éteindre les bougies des cylindres concernés, les soupapes restent fermées. Personnellement, je ne suis pas choqué par ce genre d'effort, pas frustré non plus, aussi longtemps que je détiens le pouvoir, d'une pression magique du pied droit, de solliciter la belle ferveur de cette mécanique très entière. Quant au bruit... Les Maserati de naguère avaient besoin de claironner leur puissance, quitte à vociférer dès le régime de ralenti, et ne pas pouvoir entrer ni sortir de chez moi à leur volant sans que tout le voisinage en soit avisé, fût-ce à 3 heures du matin (mes rapports avec les routes ne regardent que moi), troublait mon propre repos. La GranTurismo 2023 fait preuve de plus de maturité et réserve ses plus belles vocalises aux moments privilégiés, ce qui me va mieux. Célérité, oui, célébrité, non merci.

Arrêt Ostende

Certes, la réaction du public fait partie du spectacle, et le gris mat du fauve ne passe pas inaperçu. Nous voici à Ostende, quand sur la ville tombe la pluie... La voiture se pose dans l'image, on a Ostende plus la GranTurismo, plaisir esthétique raffiné que d'observer la voiture adaptant son charme à l'atmosphère des lieux. Ça me rappelle un vrai film de vrai cinéma, tourné ici même dans un grand hôtel près de la jetée : *Les Lèvres rouges* (ou *Blut an den Lippen*). Deux raisons de s'en souvenir : d'abord, l'actrice principale était Delphine Seyrig, ensuite, elle roulait dans

une Bristol 406 rouge. Cette belle dame était pour l'occasion un très beau vampire, mais elle est aujourd'hui bel et bien morte. Qu'a donc bien pu devenir sa Bristol ?

Il pleut, oui, et même très fort, mais la voiture reste rivée au fil de sa trajectoire. La transmission, désormais intégrale, y est pour beaucoup, épargnant du travail à l'attirail des antipatinages électroniques. La distribution du couple privilégie les roues arrière, jusqu'à 90 %, et ne monte à 50/50 qu'exceptionnellement. L'équilibre, en tout cas, est bien patent. C'était déjà le cas de l'ancienne GranTurismo, mais le maintien des trains était moins sûr, et une certaine imprécision dans les réactions réussissait à se glisser là. Cette fois, la rigidité de la grande auto semble inattaquable, et on le ressent dès qu'on hausse le rythme. Longue, large, à grand empattement, l'auto pointe son capot géant en avant du virage, s'équilibre naturellement dans un léger sous-virage qui se corrige aussitôt sous la vigueur de l'accélération. La direction reste agréablement ferme, l'assistance n'est sûrement pas invasive, mais non, malgré les Pirelli PZero à taille très basse, la GranTurismo n'égale évidemment pas la précision de conduite de ses cousines à moteur central. Pas grave, elle supporte l'attaque avec le plaisir d'une bête de race. Bémol : il peut arriver que l'électronique confonde un freinage appuyé avec un freinage d'urgence, déclenchant warning et prétension des ceintures. Changer de mode de conduite pallie le problème.

Waze est joueur et nous entraîne par des routes étroites et bombées où nous ne nous serions pas aventurés de nous-mêmes. La belle ne va-t-elle pas se racler dangereusement le carter ? Non. Les débattements mesurés de la suspension pneumatique continuent de maintenir la caisse bien à plat sans que la machine se transforme en un ridicule tape-cul. De la bien belle ouvrage.

Au détour d'un chemin où nous étions simplement venus tester les capacités d'accélération en sous-bois sur feuilles mortes, nous butons sur un spectaculaire barrage superbement photogénique. Pêcheurs et promeneurs improvisent spontanément une pause moins bucolique en hommage à la mécanique. S'arrêter quand on veut, sans plan de vol ni organisation collective (on a vu assez d'horaires pendant la gare), seule la voiture vous offre ça. Et le vélo, certes, mais le défilement ●●●

**LA GRANTURISMO 2023 FAIT PREUVE DE PLUS DE MATURITÉ
QUE LES MASERATI DE NAGUÈRE ET RÉSERVE SES PLUS BELLES
VOCALISES AUX MOMENTS PRIVILÉGIÉS, CE QUI ME VA MIEUX.
CÉLÉRITÉ, OUI, CÉLÉBRITÉ, NON MERCI.**





Une visite au circuit de Spa, jour de track-day dont nous avons retrouvé les participantes dans un hôtel de Francorchamps. Et puis encore un peu de porte-à-porte dans un petit village allemand ; la maison rouge a l'air d'écarquiller les fenêtres sur le beau coupé.

GRAND FORMAT Maserati GranTurismo Trofeo

des paysages sera moins rapide, normalement. Donc, on arrête la Trofeo, on écoute refroidir le métal des grands disques acier, tout en rendant hommage au paysage. On regarde, on hume si l'on aime humer, on ouvre ses chakras en pleine zénitude, avant de se jeter un autre petit 0 à 100 km/h en 4 ou 5", ce qui est aussi une façon d'habiter le paysage. Et que ceux qui tiennent absolument à opposer l'automobile à la nature me jettent le premier gravillon.

Le voyage se poursuit, la voiture me séduit, et le seul bémol qui me sépare de la signature d'un bon d'achat, ce sont les sacrifices à une modernité que je ne peux évidemment pas reprocher à ce modèle-ci à longueur de paragraphes. Alerte de portière ouverte (même quand elle est grande ouverte et la voiture arrêtée, moteur tournant), alerte d'angles morts, alerte de distance de sécurité insuffisante : l'équipementier du XXI^e siècle a inventé la voiture qui klaxonne à l'intérieur... Fatigant. Un passage par les menus du grand écran vous délivre de quelques agacements (alerte de dépassement de ligne, alarme sonore d'angles morts), mais pas de tous. Les rétros, par exemple, persistent à s'incliner pour surveiller le sol quand vous aimeriez juste veiller à ce que « ça passe ». Il est vrai que le grand écran central vous donne alors une *eagle view* toujours aussi magique. Plus intrusif : en manœuvre, la voiture prend les freins elle-même si elle croit le contact inévitable. Utile ? Pénible : l'obstacle en question peut être une bordure de trottoir ou un simple seuil de garage que vous comptiez bien franchir. Ce qui donne envie de garder pour soi les 4 200 € d'un pack Assistance qui en comporte de si agaçantes. Autre économie possible, les 3 000 € de l'obsédant écran tête haute.

Coût de maître ?

Princier, l'essayeur de *Sport Auto* bénéficie en général de la version la plus chère et la mieux équipée. Mais ici, est-ce bien nécessaire ? Trofeo ou pas ? Sa sœur Modena ne lésine pas sur la qualité des cuirs ni sur l'étendue de l'équipement, et les quatre dixièmes concédés sur le 0 à 100 km/h (3"9 contre 3"5) sont-ils vraiment décisifs ? Pas si sûr, et l'écart est tout de même de 45 000 €.

Le grand tourisme, c'est quand, d'hôtel en hôtel, de pauses restau en moments de contemplation du paysage, la voiture devient le domicile principal, le camp de base, le prolongement à l'étranger de votre appartenance à un lieu fixe, dont la plaque fait foi. Italienne, la plaque, en l'occurrence. J'entends d'ici pester les Belges, les Allemands et les Français qui nous ont successivement évalués du coin de l'œil, voiture voyante, probablement bien trop rapide, et qui se sont empressés de briquer leurs généralités toutes prêtes : « Ah, ces Italiens ! Toujours le goût de la frime et de la vitesse ! » Eh non, encore raté, sous cet élégant déguisement, nous sommes bel et bien de l'Hexagone. Et, petite conclusion philosophique à notre trop éphémère partie de grand tourisme, il y a sans doute bien plus de points communs entre amateurs de conduite de tous pays qu'il y a d'accointance avec ceux qui les coïncent et les tancent, leurs compatriotes sanglés dans leurs principes et dans leurs uniformes. ●



L'avis de Robert Puyal

On le dit des grands crus : la saveur est longue en bouche... Jamais inutilement inconfortable, capable de supporter les conditions les plus tue-l'amour, dans un habitacle dont la qualité s'apprécie à chaque instant, la Maserati distille à toutes les vitesses un charme sûr. Un moteur fervent, un châssis compétent qu'aucune exigence ne parvient à désunir, une finition remarquable : il ne lui manque rien. Et comme elle sait émailler le voyage de quelques fulgurances tout à fait exclusives, cette Maserati porte décidément bien son nom.



TECHNIQUE

Moteur : **V6 à 90°, biturbo, 24 S** Cylindrée : **2 992 cm³** Puissance maxi : **550 ch à 6 500 tr/mn**
Couple maxi : **66,3 mkg à 3 000 tr/mn** Transmission : **intégrale, 8 rapports automatiques**
Antipatinage/autobloquant : **de série/de série piloté**
Poids annoncé : **1 795 kg** Rapport poids/puissance : **3,2 kg/ch** L - l - h : **4 966 - 1 957 - 1 353 mm**
Empattement : **2 929 mm** Pneumatiques AV & AR : **265/30 ZR 20 & 295/30 ZR 21**
Réservoir : **70 l** Prix de base : **225 650 €** Prix des options/malus : **7 200/50 000 €**
Prix du modèle essayé : **282 850 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **320 km/h** 0 à 100 km/h : **3"5** 0 à 200 km/h : **11"4**

C'EST PARTI POUR LA SAISON 2024!



BILLETTERIES OUVERTES

@PIERREBRUNOPHOTOGRAPHY



Sport
auto
EXPERIENCE

SAISON 2024!

TRACK DAYS

18 MARS MAGNY-COURS F1

4 SEPTEMBRE BUGATTI LE MANS



NEWSLETTER

<https://bit.ly/SportAutoExperience>

Restez informé des
événements Sport
Auto Experience



BILLETTERIES

<https://bit.ly/BilletwebSAE>

Portail unique des
billetteries de tous
les événements





ESSAI Ferrari SF90 XX Stradale



POUR ADULTES CONSENTANTS

Le pitch est le suivant : venir essayer, sur la piste de Fiorano, la première Ferrari XX... pour la route. Pas très logique. Ça vire même au bizarre lorsqu'on nous annonce qu'il faut venir en binôme : un journaliste et un pilote pro. Ça tourne à l'ubuesque quand on apprend que le but de cette prise en main est de **s'approcher du temps du metteur au point maison, qui tentera de battre, devant nous, le record de la piste. Alors comme tout cela est très étrange et que nous sommes des garçons curieux, nous avons accepté.**

Par Sylvain Vétaux
Photos Lorenzo Marcinno/Ferrari



La SF90 XX Stradale a beau être plus puissante qu'une Formule 1, sa conduite ne réclame pas de talent particulier. Mais pour arriver à la maintenir en glisse de la sorte, mieux vaut quand même toucher sa bille car l'italienne, très équilibrée, déborde de couple.

P

ourquoi ne pas être accompagné de Christophe Tinseau, notre pilote référent, maître ès Supertest ? Parce que celui-ci était déjà pris le 16 octobre. Celui qui m'accompagne est donc Yann Ehlacher, le champion WTCR (la coupe du monde des voitures de tourisme) en 2020 et 2021, pilote réserviste chez DS et tout aussi alsacien que son oncle, Yvan Muller. C'est mon négatif : blond, souriant, les yeux bleus, pas

un pet' de graisse. Manquerait plus qu'il soit affable et ait la tête bien faite. C'est le cas... Yann ne sait pas trop comment ça va se passer, moi non plus. Nous sommes dans le saint des saints, à Fiorano (une première pour lui), la piste privée Ferrari avec la maison du padre, Enzo, trônant au milieu. La SF90 XX Stradale, lancée en coupé (799 exemplaires) et en Spider (599), se prête au jeu de l'essai automobile. Mais cette fois-ci, elle sera trébuchée par un glandu (moi) et essorée par un pilote pro (pas moi). Conduire une Ferrari est un moment privilégié. Conduire plus de 1 000 ch derrière Raffaele de Simone, pilote de développement, est une offrande des dieux. Conduire la plus puissante des Ferrari de route à Fiorano revient à cocher tous les bons numéros du Loto... deux fois de suite. Avant qu'on nous apprenne qu'il manque la petite étoile mystère sur la grille cochée : « *Vous aurez quatre tours dans l'auto.* » C'est tout ? « *Oui.* » Bon, nous avons réussi à grappiller deux tours supplémentaires pour Yann, mais au prix des gros yeux des responsables. « *C'est notre lot de consolation : on vient de perdre au rugby* », me hasardé-je. L'argument ne fait même pas esquisser un sourire...

Une XX de piste pour la route...

... mais pas pour la piste. Contrairement aux FXX, 599 ou encore FXX-K, Evo ou pas, la SF90 XX a le droit de se garer devant la boulangerie. En revanche, elle n'est, a priori, pas éligible au programme XX Corse Clienti, lancé en 2005. Première XX homologuée, nous nous attendions donc à dompter les 1 030 ch dans la campagne d'Emilie-Romagne. Eh bien, non. Ce sera uniquement de la piste. Yann s'en réjouit, moi moins. Qu'est-ce qui différencie cette auto d'une « pas XX » ? Principalement ●●●



L'avis de notre pilote



Yann Ehlacher

Champion de WTCR en 2020 & 2021

Quand un pilote pro découvre le circuit de Fiorano

“Evidemment, je regrette de n'avoir pas pu faire davantage de tours et c'est dur, en si peu de kilomètres, d'être catégorique, mais je peux dire que c'est une voiture très équilibrée, que ce soit dans le lent, le moyen ou le rapide. Elle n'est pas piègeuse et prévient en amont. C'est bien sûr plus rassurant vu la puissance. La motricité, sur les tours vraiment rapides, peut être compliquée. J'ai préféré faire des V dans les virages : sortir large, donner beaucoup de volant pour remettre les roues droites rapidement. Si tu ne fais pas ça, tu conserves trop de "V. min." et, puisqu'il y a beaucoup de couple à l'accélération, tu perds du temps. Le mode CT Off est bien fait. Comme la SF90 XX est bien équilibrée, le passage du sous au survirage est facile à gérer. Il n'y a pas de coup de raquette. J'ai été séduit par l'arrivée de l'électrique sur le train avant. Ce n'est pas un système qui vient perturber la trajectoire mais qui aide vraiment à sortir plus fort de la courbe. Les freins aussi sont extraordinaires. Il y a zéro jeu entre le moment où tu touches la pédale et celui où ça mord. C'est instantané. Pour une auto de série, elle se comporte réellement bien à l'inscription. Je me servais un peu de la boîte, sur la fin des freinages, pour l'aider à mordre la corde et pivoter, mais compte tenu du couple, elle accepte tout à fait de repartir sur le rapport supérieur sans

pour autant saborder ton tour chrono. Il faut d'ailleurs féliciter Ferrari là-dessus. Les freins tiennent très bien le coup, même si nous avons peu roulé. En matière de régularité, je n'ai pas senti de différence entre le premier et le dernier tour. Le seul souci que je pointerais, ce sont les palettes fixes. Il y a des moments où j'aurais aimé, pour la progressivité de ma sortie, pouvoir "upshifter", mais le volant étant braqué, c'était compliqué. La position de conduite est pourtant remarquable. Si le volant pouvait s'approcher encore de 3 cm, je serais ravi, mais le conducteur est bien installé, sans crainte de fatigue, et le fait d'avoir les harnais "en gilet" et pas à six points, c'est quand même plus simple. Enfin, il faut louer la facilité de l'auto, qui développe plus de 1 000 ch. Lorsque la puissance électrique déboule, ça ne perturbe pas son équilibre et il n'y a vraiment aucune appréhension à avoir. Cette SF90 XX se comporte véritablement comme une propulsion qui bénéficie d'une aide à la sortie, mais sans rien qui générerait des réactions parasites au volant. »

“COMME LA SF90 XX EST BIEN ÉQUILIBRÉE, LE PASSAGE DU SOUS AU SURVIRAGE EST FACILE À GÉRER.”



Yann s'apprête à suivre le rythme effréné de Raffaele de Simone, qui termine d'expliquer (ci-dessous) l'effet vectoriel sur la SF90 XX Stradale.



de l'aéro. Beaucoup d'aéro. Enormément d'aéro. « C'est la première Ferrari à aileron fixe depuis la F50 », s'enorgueillissent les responsables du projet. Ça fait cher le déplacement pour venir essayer un accoudoir en carbone. « Rien qu'à l'arrière, ce sont 350 kg d'appui. » Cool.

A l'avant (toujours pas de coffre), le radiateur subit une rotation, optimisant ainsi le refroidissement et les flux d'air. Ces derniers percent de toutes parts. La prise centrale dans le bouclier les dirige ensuite vers les deux événements (en carbone ou peints de façon dissociée) qui les canalisent pour épouser la forme du pare-brise puis les expédier vers le fameux aileron. Les trous à gauche et à droite (S-Ducts) à la base du capot permettent d'accélérer l'air qui vient alors lécher (et appuyer) les montants du pare-brise avant de prendre la direction des écopes arrière alimentant en air frais le V8 biturbo. Ajoutons à ça le Shut-Off Gurney, une trappe mobile en aval du compartiment moteur et qui s'ouvre ou se clôt (sur une hauteur de 45 mm) en fonction des besoins. Fermée, elle réduit la traînée. Ouverte, elle augmente l'appui. A l'avant aussi, le spoiler plus proéminent génère davantage de déportance : + 45 kg à 250 km/h. Le fond plat est légèrement redessiné, accentuant ainsi le phénomène de succion.

« Quand est-ce que je roule ? », questionne Yann. Attends : ce n'est pas fini ! Les branchies dans les ailes favorisent l'extraction d'air, et le fait d'avoir inversé l'implantation du radiateur frontal, destiné au refroidissement des batteries et moteurs électriques, explique en grande partie les 13 ch supplémentaires développés par les trois rotors. Ces derniers sont identiques à la SF90 normale : deux à l'avant et le troisième coincé entre le V8 et la boîte de vitesses. « Je peux mettre mon casque et ma combi ? », s'impatiente l'Alsacien. Bientôt. A 250 km/h, la SF90 XX Stradale générerait 530 kg d'appui, soit deux fois plus que la normale. Grimée de son treillis de combat, l'italienne galope moins vite : 320 au lieu de 340 km/h. « Et maintenant, je peux y aller !! » Je ne tiens plus mon champion. « Allez, vas-y... » Son débrief, vous le retrouvez sur la page ci-contre. Sachez que, contrairement à ce qui nous avait été annoncé, Yann n'a hélas pas pu tenter sa chance pour approcher

le chrono (1'17"309) de Raffaele de Simone. A l'inverse de ce dernier, notre pilote a dû relâcher son effort à l'approche des stands. Explication : il y a un sonomètre à Fiorano et les riverains sont tatillons. Malgré ça, je l'ai chronométré en 1'19"63. Ceux qui railleront que c'est plus de 2" derrière l'essayeur maison seront ravis d'apprendre que celui-ci jauge la perte de temps, en levant dans la ligne droite, à une grosse seconde et demie. Bilan des courses : notre blondinet talentueux, qui découvrait la voiture et la piste de Fiorano, colle quasi aux basques d'un gars qui a probablement le plus grand nombre de tours effectués ici. Pas mal, non ?

Pas bien installé

Et Averell, il en pense quoi ? J'avais eu la chance, il y a deux ans, de faire mon baptême de piste ici à bord d'une SF90 Stradale pack Assetto Fiorano. Pour rappel, celui-ci adjoint la suspension passive Multimatic et quelques parements vestimentaires qui font grimper l'appui à 390 kg à 250 km/h. Soit presque 40 % de moins que la XX. Vais-je m'en rendre compte ? Pas du tout ! Fiorano n'est pas une piste vélocé et la seule portion dans laquelle la déportance serait vraiment sensible est le gauche rapide avant d'exploser les freins pour le dernier virage. Comment se sent-on à bord de la Ferrari de route la plus puissante de tous les temps ? Engoncé. Anxieux. Impatient. Fébrile. Chanceux. A l'ouest. Casque oblige, et malgré les nouveaux baquets parfaitement dessinés, j'ai la nuque qui tire à droite et la colonne vertébrale qui vrille à gauche. C'est Raffaele de Simone qui ouvre la piste. Pas eu le temps de lui préciser que je n'avais pas le même coup de volant que Yann Ehlacher. Tour de chauffe. Les Cup 2 R montent péniblement en température. Je comprends que les autres constructeurs aient du mal à s'approvisionner chez Michelin : le manufacturier auvergnat semble avoir livré toutes ses gommes ici, à Maranello. Le circuit est court mais technique. Partir à la faute y est facile, notamment entre les virages 2 et 3 ou en décalant son freinage sur le pont, le bac à gravier vous attendant de pied ferme. Et cette épingle gauche, je ne sais toujours pas la prendre : ●●●

COMMENT SE SENT-ON À BORD DE LA FERRARI DE ROUTE LA PLUS PUISSANTE DE TOUS LES TEMPS ? **ENGONCÉ. ANXIEUX. IMPATIENT. FÉBRILE. CHANCEUX. À L'OUEST.**

Yann Ehlacher découvrait la piste de Fiorano ainsi que le volant d'une Ferrari. Le jeune pilote a démontré l'étendue de son talent avec un chrono officiel très proche de celui de Raffaele, l'essayeur maison.



il faut arriver à délester la SF90 XX pour pouvoir accélérer roues droites tôt. Je parviens laborieusement à mordre la corde avant d'élargir et mettre la louche. Devant, Raffaele est déjà loin...

Le Météore de Pégase

O.K. : *Sport Auto* est plus lent qu'un pilote pro et à la ramasse pour suivre le rythme du metteur au point Ferrari. Mais au volant, ça donne quoi, une SF90 XX Stradale ? Gamin, j'adorais *Les Chevaliers du Zodiaque*. L'un des protagonistes, Seiya, envoyait une boule d'énergie (le Météore de Pégase) lorsqu'il était un peu furax. Pourquoi vous dis-je ça ? A votre avis... Soyons honnêtes : entre une Aspetto Fiorano et une XX, je ne ressens pas les 30 ch de plus. Si les trois moteurs électriques ajoutent 13 ch, le bloc thermique développe 17 ch de plus. Les conduits du F154FB (l'appellation officielle du V8 biturbo), que ce soit à l'admission ou à l'échappement, ont été polis. Le taux de compression augmente (de 9,5 à 9,54:1) grâce à de nouveaux pistons. De plus, la suppression de tubulures allège le bloc de 3,5 kg. En parlant poids, la XX serait 10 kg moins lourde que la « pas XX ». Pour la modique somme de 300 000 € de plus... No comment car pour l'instant, je cherche à avoir les idées claires. Raffa a remis les gaz devant les stands. La sonorité est retravaillée. Le conduit d'admission est plus proche de la cabine et le résonateur jouxte le moteur, dont les turbos sont toujours à l'extérieur du V. Le tout est mixé pour offrir une acoustique plus rauque. Les matériaux de l'échappement n'évoluent pas : Inconel et titane. Ce n'est pas la partition

la plus réussie de Ferrari, avec une prévalence des basses et un timbre de voix qui ne fait pas dresser les poils. Les sensations fortes, le conducteur les trouve ailleurs. Et m..., encore braqué trop tard dans le droit avant la passerelle. Ça va trop vite ! Il n'y a pas d'uppercut vous assommant. Pas de tête qui tourne à chaque accélération. Pas de voile noir. Dans la XX, ce n'est pas brutal comme dans une Chiron, mais c'est sans fin. Impossible de vous donner la vitesse d'entrée en virage : le regard est trop concentré sur ce qui lui saute à la figure. L'effet vectoriel sur le train avant est sensible dans l'épingle et dans la courbe à bâbord rapide qui suit. Il y a un léger sous-virage, un peu de roulis mais sans aucune perte de motricité. La XX tire, pousse, comprime, tasse, expédie, catapulte et n'attendez pas un quelconque essoufflement de la mécanique. Lorsque le contrôle de traction est éteint, l'arrière devient volage mais bien éduqué. Sincèrement, compte tenu de la déferlante de couple, le programme Race, castrateur à la remise des gaz, m'allait bien car, même si la XX est prévenante et accessible au commun des mortels, elle nous rappelle rapidement sa puissance de F1.

L'une des nouveautés réside dans l'Extra Boost. Une trentaine de jetons gratuits qui, accélérateur écrasé, ajoutent 13 ch de façon temporaire. Cette fonctionnalité est uniquement disponible en mode Qualifying, qui optimise la recharge de la batterie. L'Extra Boost est rendu possible grâce au meilleur refroidissement qui permet aux accus de délivrer davantage de puissance (+ 20 % comparé à la SF90) sans surchauffer. Ressent-on ce surcroît d'énergie ? Oui, non, je ne sais pas. Ça va trop vite, je vous ●●●



TECHNIQUE

Moteur : **V8, biturbo, 32 S** Cylindrée : **3 990 cm³**
Puissance maxi thermique : **797 ch à 7 900 tr/mn**
Couple maxi : **82 mkg à 6 250 tr/mn**
Puissance électrique : **233 ch**
(2 moteurs AV/1 moteur AR)
Capacité batterie : **7,9 kWh**
Puissance totale cumulée : **1 030 ch**
Transmission : **intégrale non permanente**
(essieu AV débrayable au-delà de 210 km/h),
8 rapports double embrayage
Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/**
de série électronique + torque vectoring AV
Poids annoncé : **1 560 kg (à sec, avec options légères)**
L - l - h : **4 850 - 2 014 - 1 225 mm**
Empattement : **2 650 mm**
Pneus AV & AR : **255/35 & 315/30 ZR 20**
Prix de base : **770 000 €**
Prix des options/malus : **NC/NC**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **320 km/h** 0 à 100 km/h : **2"3**
0 à 200 km/h : **6"5**

**PAS LA PEINE D'ATTRAPER LES
8 200 TR/MN DE LA ZONE ROUGE
POUR ALLER TRÈS VITE.
À FIORANO, LES VIRAGES LES PLUS
LENTS SONT EN 3^e ET SI VOUS
N'AVEZ PAS EU LE TEMPS DE
RÉTROGRADER, LA RELANCE NE
SERA PAS MOINS SPECTACULAIRE.**

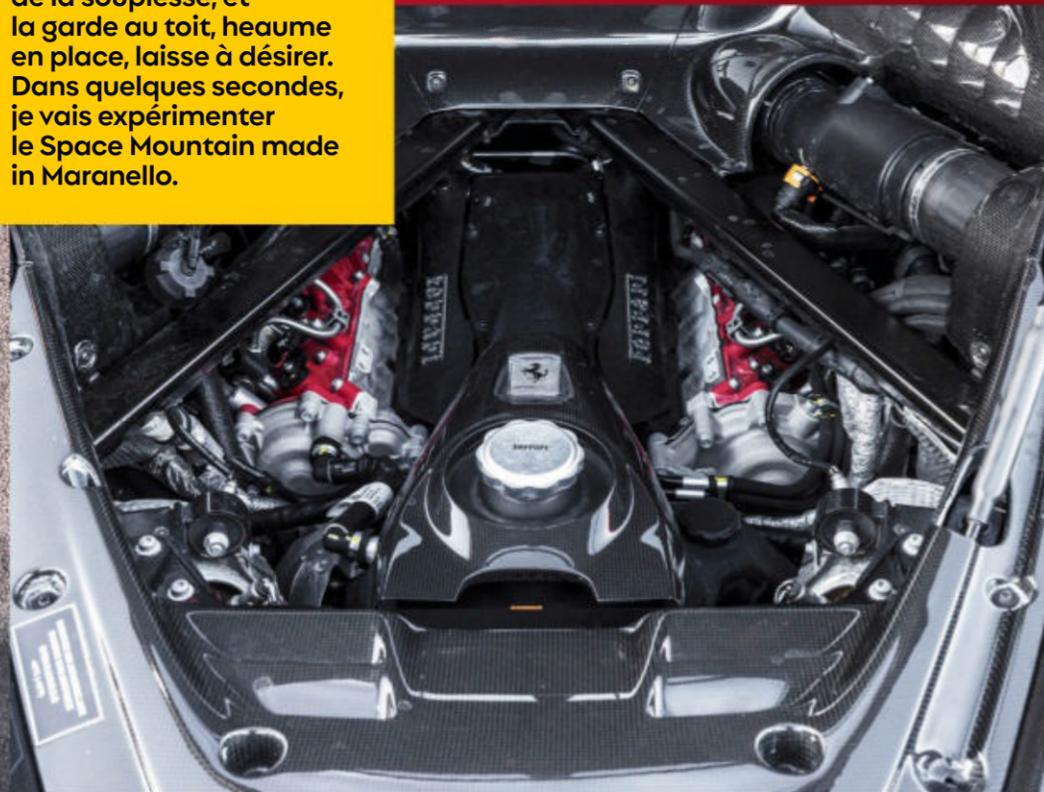


L'habitacle, à l'exception des nouveaux baquets et du logo XX, est calqué sur celui de la SF90. Ferrari ne s'est pas contenté d'équiper son missile sol/sol d'un aileron fixe. Cette version est pourvue d'une aérodynamique entièrement repensée. Dommage que la piste de Fiorano ne nous ait pas permis de nous en rendre compte.





La Ferrari est deux fois moins haute que moi. Accéder à bord réclame de la souplesse, et la garde au toit, heaume en place, laisse à désirer. Dans quelques secondes, je vais expérimenter le Space Mountain made in Maranello.



ESSAI Ferrari SF90 XX Stradale

LE CONDUIT D'ADMISSION EST PLUS PROCHE DE LA CABINE ET LE RÉSONATEUR JOUXTE LE MOTEUR. LE TOUT EST MIXÉ POUR OFFRIR UNE ACOUSTIQUE PLUS RAUQUE.

dis ! Pas la peine d'attraper les 8 200 tr/mn de la zone rouge pour interrompre la connexion entre les méninges. A Fiorano, le deuxième rapport ne sert à rien. Les virages les plus lents sont en 3^e et si vous n'avez pas eu le temps de rétrograder, pas grave : la relance ne sera pas moins spectaculaire. La boîte de vitesses, toujours logée à l'arrière toute, est recalibrée. « *Au moment de passer la vitesse, nous avons fait en sorte que la combustion dans la chambre soit aussi proche que possible de l'ouverture des soupapes d'échappement. Cela permet une sonorité plus sportive* », explique Valentin Marguet, responsable Powertrain de la SF90 XX. Ce ne sont plus des rétrogradages mais des rafales d'arme de guerre. Ferrari est le maître incontesté des transmissions qui s'exécutent plus vite qu'on leur en intime l'ordre.

En toute franchise, ce n'est pas avec les quatre petits tours qui me sont alloués que j'ai pu me faire une idée précise de cet engin hors norme. Pour bien faire, Ferrari aurait dû nous mettre à disposition des SF90 normales, histoire de peaufiner notre avis. Mais ce galop d'essai ne fait que souligner ce qu'on savait déjà : à Maranello, on ne s'endort jamais sur ses lauriers et nos amis italiens ont une vision de la voiture hypersportive tout à fait en adéquation avec la nôtre. La SF90 XX Stradale est un plat de grand chef, alliant aboutissement technique sans intrusion excessive, performances affolantes mais parfaite maîtrise de la puissance. Et dire que je n'ai pas eu le temps d'évoquer l'ABS Evo et son capteur six axes, issu de la compétition, qui permet de garder

les freins sans déclencher l'antiblocage et dont le mordant instantané incite à décaler ses repères. Et dire que je n'ai pas parlé de cette réussite indéniable qu'est l'intégration du bandeau lumineux façon SP3. Et dire que j'ai gardé le silence sur le grip sans faille des Michelin. Et dire que je n'ai fait que quatre tours avec une auto dont je ne reprendrai probablement jamais le volant... ●



L'avis de Sylvain Vétaux

S'il fallait résumer en un mot cette trop brève prise en main, ce serait « maîtrise ». Ferrari fait-il les meilleures voitures au monde ? Peut-être pas, mais la SF90 XX Stradale est probablement ce qui se rapproche le plus, en cette fin 2023, de l'engin homologué le plus à son aise sur la piste, devant une Porsche GT3 RS. Mais comme il est doté de plaques d'immatriculation, nous aurions aussi aimé le juger sur la route.



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



Atmosphère, atmosphère...
Ci-dessous, la parade
des Piloti Clienti. Derrière
les nouveautés de l'année,
499P Modificata et
296 Challenge,
le rassemblement unique
de vingt et une F1
puis les voitures du
programme XX : Enzo FXX,
599 XX et LaFerrari FXX K,
chacun de ces modèles
en version "normale" ou Evo.
Pour aligner aussi les 488
du Challenge, la ligne droite
n'aurait pas suffi.





DOSSIER
SPÉCIAL
FERRARI

REPORTAGE Finali Mondiali 2023

FERRARI EN SON ROYAUME

Imaginez un pèlerinage à La Mecque pour les musulmans, à Compostelle pour les catholiques, au Festival de Bayreuth pour les wagnériens... **Les Finali Mondiali de Ferrari en sont l'équivalent pour les adeptes du cheval cabré, dont la religion n'est pas la moins exigeante !**

Par Robert Puyal Photos Laurent Villaron





Kaléidoscope à dominante rouge. En haut à gauche, la 246 SP de 1961, précieuse relique qui se gagne de nouveaux adorateurs à chacune de ses sorties. Puis, en haut à droite et ci-contre à gauche, les 488 Challenge qui disputent leur dernière course en vedette. A droite, les deux voitures révélées au Mugello : la 296 porte le n° 32 pour rappeler que le Challenge a 32 ans ! À ses côtés, la 499P Modificata, n° 24... ben, pourquoi ? Ci-dessous, deux Enzo FXX prêtes à en découdre amicalement. Dans ce genre de réunion, peindre sa voiture en rouge ne va peut-être pas suffire à se faire remarquer.



UNE SEULE MARQUE À L'HONNEUR, CE SERAIT ENNUYEUX ? S'AGISSANT DE FERRARI, LA GAMME CLIENT NE DESCEND PAS TRÈS BAS ET GRIMPE TRÈS, TRÈS HAUT !



REPORTAGE Finali Mondiali 2023

R

isquons une hypothèse, mais assez solide puisque vous êtes lecteur de *Sport Auto* : vous êtes comme moi. La vue d'une voiture étonnante vous fige en mode contemplation, une réunion de club vous donne matière à palabre pour toute l'après-midi, une course de bagnoles vous enchante la semaine, la visite d'un musée de marque fait événement dans votre vie...

Eh bien, ne manquez pas l'occasion d'assister aux Finali Mondiali, parce que c'est tout cela à la fois. Vous allez vous épuiser, mais vous ne le regretterez pas.

Sur fond de Challenge

Le noyau central, le motif officiel, le prétexte de ce rassemblement, c'est le Ferrari Challenge, qui depuis plus de trente ans oppose entre eux les possesseurs des berlinettes V8, sur le modèle de la Porsche Cup qui amusait les jeunes gens et faisait vendre beaucoup de Porsche. Le succès ne s'est jamais démenti, et ce sont aujourd'hui quatre championnats qui sont disputés tout autour du monde : Japon, Amérique du Nord, Europe et Grande-Bretagne, qui tenait sans doute là aussi à faire son Brexit et où, surtout, les ferraristes sont si nombreux (Londres est la première concession de la planète) qu'il a fallu organiser un championnat spécial. Ces quatre championnats donnent lieu chacun à quatre classements, Trofeo Pirelli et Pirelli Am, Coppa Shell et Shell Am, il va y avoir du monde à fêter. Le peloton est un mélange de jeunes gens qui utilisent la discipline comme une vraie filière de promotion (le Danois Nicklas Nielsen, pilote officiel Ferrari en WEC, a commencé en Challenge) et de vieux briscards. Personne n'est là pour faire semblant, et d'assez nombreuses 488 Evo reviennent au paddock froissées dans leur amour-propre et leur carrosserie. Les amateurs de souvenirs pourront arpenter demain les bacs à gravier, et remplir leur musette de petits bouts de carbone garanti Ferrari. Pas grave, c'est la dernière course de l'année, et beaucoup de concurrents ont déjà passé commande

de la 296, neuvième monture du Challenge, la première à se passer du V8, mais aussi la plus puissante de toutes (voir page 12).

A l'auberge du cheval cabré

Surréaliste, la conférence de presse ! Orateurs et auditeurs tâchent de s'accommoder du bruit ambiant qui déferle brutalement : le Formula 1 Clienti vient de démarrer, V12 et V10 hurlent leur joie de vivre et de se disputer. Les érudits aiment bien placer la phrase de Sacha Guitry : « Ô privilège du génie ! Lorsqu'on vient d'entendre un morceau de Mozart, le silence qui lui succède est encore de lui. » Là, pas besoin d'avoir l'imagination si sensible, la bande-son est bel et bien signée Ferrari !

De ce fait, les interviews se perdent un peu. En vedette, Antonio Giovinazzi, celui des vainqueurs du Mans le plus à l'aise devant les micros internationaux, et manifestement enfant chéri des tifosi. La jeune Lilou Wadoux, pilote officielle AF Corse elle aussi, s'attire des questions plus personnelles que techniques, sempiternel écueil sur la route des femmes pilotes. L'important, c'est qu'elle a signé cette saison à Spa sa première victoire en WEC, catégorie GT, et qu'elle a essayé l'Hypercar 499P, trente tours à Bahreïn, en vue de 2024 si jamais il y avait une troisième voiture aux 24 Heures, et plus si affinités.

Mugello City

Les divers lieux du circuit sont tous colonisés, celui-ci par une cantine géante, cet autre par un salon privatif, les multiples chapiteaux par les acteurs du Challenge et leurs mécanos du monde entier, qui parlent tous le Ferrari couramment. Ailleurs, toute une concession éphémère est installée, où l'on vous explique avec des gestes et de l'enthousiasme chaque modèle de la gamme ; on connaît déjà tout ça. Mais sous le grand hall qui abritera bientôt le grand banquet d'honneur (très, très bon, mais pas copieux : prévoyez un sandwich), on découvre... le musée. Dur moment pour l'amateur, qui ne vous infligera pas l'énumération des merveilles exposées, mais qui est un peu pris de vertige ; chaque voiture vaudrait six pages, et l'on renonce à les compter. Quant à estimer leur valeur, ce serait mesquin, et passé un certain nombre de zéros, ça déprime. ●●●





Les voitures destinées au programme XX sont interdites de route et ne livrent pas de vraies compétitions. Raconté comme ça, elles semblent assises entre deux chaises, posées entre deux goudrons, nées pour frustrer leurs propriétaires. Mais conçues tout exprès et préparées à Maranello, elles ont pour les track days un sacré coup d'avance sur la version de série ! Et les pilotes des FXX K, ci-contre à gauche, ne nous ont pas paru manquer de quoi que ce soit... Si ça ne leur suffit pas, ils peuvent grimper une marche pour faire partie des F1 Clienti.





REPORTAGE Finali Mondiali 2023

Le photographe flashe sur la 246P de 1961, première Ferrari à porter un V6 central arrière, première auto surtout, toutes marques confondues, à arborer un becquet arrière, fruit des recherches de l'ingénieur Carlo Chiti, et aussi de l'intuition du pilote Richie Ginther. Une auto, une histoire... Et près de soixante sont là, qui se laissent détailler sous toutes leurs coutures presque trop neuves. Sur une estrade séparée, seule à porter fièrement sa crasse noble gagnée en course, il n'y a que la 499P n° 51 victorieuse aux 24 Heures, dont tous les discours parlent, et qui venge bien Maranello des déceptions relatives de la Formule 1 saison 2023.

Montrer patte rouge

Soudain, un certain silence se fait : on pousse devant les stands la crème de la crème, les Formule 1 démarrent. Les happy few qui souscrivent le programme F1 Clienti retrouvent sur chaque événement leur monture prête à tourner. Certes, les voitures ne sont pas toutes de la même année, il y a un peu moins de mécanos pressés autour du pilote, et le pit-stop va vraisemblablement durer plus de deux secondes et trois dixièmes, mais le circuit est bien là, bien réel, qui étend en vraie grandeur ses pièges devant le musée de la Formule 1, bien là, bien réelle elle aussi. Installation à bord, couvertures chauffantes, ballet des mécanos, c'est le tout grand manège ! Mais contrairement au grand huit, il n'y a pas de rail, et la trajectoire ne dépend que de vous... Et si jamais il vous arrivait l'affreux malheur d'abîmer votre stradivarius, l'immédiate sanction financière ne serait peut-être pas la pire... L'un des Clienti, que l'on ne dénoncera pas, s'est offert un tête-à-queue en pleine ligne droite, avant de taper le rail au pied de la grande tribune, et d'abandonner piteusement la voiture sur la petite bande de pelouse, demi-train avant droit arraché par l'impact. La rumeur que l'on entendit alors n'était pas que de compassion. Bien sûr, la machine lui appartient, et il sait combien elle lui a coûté, mais le public de tifosi pardonne mal la maladresse : au service d'une Ferrari, il convient de se montrer à la hauteur ! Imaginez le gardien de musée qui fait tomber la *Vénus de Milo* en prétendant l'épousseter... Eh oui, ces voitures appartiennent à tous, nous avons vibré de les voir vibrer, habitées des plus grands pilotes pour un titre de champion du monde ; il ne faut pas qu'un maladroit brise bêtement le rêve. En tout cas, une après-midi à les écouter chanter ravive la nostalgie du bel canto mécanique, dont la Formule 1 fut longtemps le grand conservatoire. Certains gentlemen se bornent à appuyer en grand dans la ligne droite, pour s'offrir une montée chromatique d'émotion par les tympans et le pied droit, puis se contentent de « tenir » la voiture dans les courbes, sans doute effrayés de son potentiel de ruade. Mais d'autres profitent à plein du tour de leur terrible machine.

Nous retrouvons Peter Mann, qui se rend plusieurs fois par an sur les divers événements organisés pour donner libre cours à sa F2008, une auto conduite en son temps par Räikkönen, Massa et Badoer. Propriétaire depuis 2017, à raison de quatre ou cinq événements par an, il a parcouru 12 000 km à son volant ! « *J'ai conduit toutes sortes*

de machines, mais celle-ci, c'est le privilège ultime, le kif absolu. J'ai d'abord beaucoup progressé, mais maintenant, avec l'âge, la courbe commence à s'arrondir ! » Simon Mann, son fils, a eu l'occasion de la piloter au Castellet. Pilote professionnel pourtant habitué aux GT3 modernes, il avoue sa passion pour cette voiture âgée de 15 ans. « *Bien que les GT aient beaucoup progressé, une F1, même ancienne, représente un énorme step. En aéro surtout : l'appui dont on dispose au freinage est extraordinaire, et les vitesses en virage semblent météoriques.* » Le V8 de la F2008 grimpe à 19 000 tours, quelque chose comme 800 ch pour environ 600 kg, pilote compris...

Projection privée

Le soir tombe, la première des trois journées de la fête à Feffe se termine, ça se calme sur la piste, les rideaux des stands s'abaissent. Les responsables de la com nous attirent avec un air de confiance vers un bâtiment bien gardé. « *Computers, tablettes et centralline ("tcentraliné", les portables) doivent être sous clé. Mandatory !* » L'ordre tombe, dans ce sabir caractéristique des journées internationales, nous abandonnons nos portables dans un casier fermé à clé, avant d'être introduits dans une salle à l'atmosphère très suggestive, sorte de backroom où vont bientôt se déchaîner les stroboscopes. Sans doute va-t-on nous présenter une nouveauté qui s'inscrirait dans le prolongement du programme XX. Eh bien, c'est tout autre chose, une machine extraordinaire et, pour tout dire, inespérée, qui devient instantanément notre « Sportive du mois » (à lire page 8 !). Si je vous en reparle ici, c'est pour évoquer l'ambiance de ces présentations en avant-première à quelques journalistes seulement, triés sur le volet ; mes beaux yeux n'y sont pour rien, c'est *Sport Auto*, en relation étroite depuis 1962 avec Ferrari, route et sport, que l'on n'oublie pas à Maranello, merci. C'est également dans ce cadre que sont dévoilées à une clientèle tout aussi sélectionnée les *few-off*, les modèles en très petite série du programme XX ou celles, plus exclusives encore, de la collection Icona : les SP1 et SP2 Monza de 2018, la SP3 Daytona de 2021, dont quelques exemplaires sont visibles en ce genre d'occasion.

Atmo-sphère et turbo-sphère

Retour vers l'aéroport, tandis que les moteurs refroidissent et que la logistique commence à défaire les calicots. Nous revenons d'un meeting sportif et commercial, organisé par une marque de voitures. On en a vu d'autres, assurément... Mais il flotte là une atmosphère tout à fait à part. Même sur les routes attenantes, la proportion de Ferrari de tous âges est inégalée. On s'en doutait, cette grand-messe le confirme. Avec toujours plus de fidèles, à raison sans doute des 13 000 autos produites chaque année, mais aussi étant donné sa présence inextinguible en course, sa position dans l'histoire du sport automobile, sa quête d'excellence technologique, Ferrari, plus qu'une marque, c'est aujourd'hui une religion. ●

ET SI TU N'EXISTAIS PAS...

... Il faudrait probablement t'inventer. La McLaren 750S vient à nouveau rehausser les standards d'une catégorie déjà chamboulée par la 720S qu'elle remplace. **Une efficacité extrême et un caractère bavard à nul autre pareil, que cette nouvelle version vient à nouveau magnifier. Un must.**

Par Walid Bouarab Photos Patrick Beadyeye/ McLaren





"B

of... On nous parle d'une nouvelle génération, mais ils ont à peine repeint le bouclier, et remplacé la sortie d'échappement. » Ou encore : « 30 ch de plus ? Mouais, à ce niveau de puissance de toute façon... » Que les mauvaises langues aillent déverser leurs déprimantes réactions plus loin.

Quand McLaren annonce une nouvelle itération de l'une des plus excitantes et fantastiques supersportives du marché, on s'arrête et on écoute,

basta ! Alors oui, les ingénieurs anglais ne font pas dans l'esbroufe, et aiment travailler méticuleusement ce qui nécessitait – ou pas – de l'être. Il faut dire que malgré ses six années de carrière, l'impressionnante anglaise n'a pas perdu une once d'efficacité face à des rivales plus modernes, et souvent hybrides désormais. Jouvissive tout en étant particulièrement adroite, la 720S fut la première à faire sourciller quelques cadres de Maranello. Dès lors, que peut amener de plus cette 750 S, sur une table déjà bien garnie ?

D'abord, et c'est marqué dessus, la puissance est en hausse de 30 ch et le couple grimpe à 81,6 mkg. Ce V8 4.0 biturbo, le M840T (vilebrequin plat et carter sec) se voit souffler dans les bronches par des turbos à la pression augmentée, réutilise à son compte les bielles et pistons allégés de la méchante 765LT pour réduire davantage l'inertie, et profite d'une nouvelle pompe à carburant pour une injection optimisée.

Le tout étant orchestré par une cartographie moteur revue. A cela vient s'ajouter un rapport final raccourci de la transmission double



ESSAI McLaren 750S

embrayage sept rapports. Voilà pour la partie théorique. En pratique ? *Oh my God !* La 720S savait déjà se téléporter, la 750S gagne juste ce qu'il faut pour taquiner une Ferrari 296 GTB hybridée, et 80 ch plus puissante. Les mises en vitesse sont toujours hallucinantes, même à l'ère des électrons transformant la moindre berline en voyageur interstellaire. 2"8 pour atteindre les 100 km/h, à peine 5" de plus pour doubler la mise... La 750S fait toujours partie des plus rapides, avec un comportement mécanique qui plus est jouissif. Elle ne délivre pas tout en bas, et préfère construire progressivement une puissance inaltérable jusqu'à percuter le rupteur perché à plus de 8 000 tr/mn. Parmi les modifications finalement nombreuses, McLaren nous explique également que la ligne d'échappement a été revue pour améliorer les qualités vocales de ce V8. Probant ? Pas vraiment. Ce fut l'un des rares écueils reprochés à une 720S diablement convaincante. Ici, la nouvelle venue semble s'être éclairci la voix. Une partition un peu mieux maîtrisée, mais l'air joué ne confine toujours pas à l'extraordinaire comme sait si bien le faire une Lamborghini Huracán, par exemple.

Affinée, raffinée

Plus puissante donc, cette 750S, mais aussi plus légère, elle qui officiait déjà parmi les ballerines les plus fluettes de la catégorie. La McLaren annonce une masse économisée de 30 kg (jantes ultra-légères, ligne d'échappement, épaisseur du pare-brise, tableau de bord simplifié et monté directement sur la colonne de direction, etc.). On peut également économiser 17,5 kg de plus avec des sièges Racing en carbone. De quoi encore améliorer son rapport poids/puissance extraordinaire : McLaren annonce seulement 1,85 kg/ch. C'est bon pour les performances, mais aussi pour le comportement routier. Même si on

a du mal à imaginer comment McLaren peut encore perfectionner sa copie. Sans suspense, la 750S gagne davantage en facilité et en maturité plus qu'en réelle efficacité. Les trains roulants en aluminium bénéficient de nouveaux composants plus légers et d'une géométrie revue. Les voies avant ont été élargies de 6 mm (là aussi, comme la 765LT) pour améliorer le grip de l'essieu directeur, et l'équilibre se veut plus neutre (on y reviendra). La belle de Woking fait toujours confiance à son système Proactive Chassis Control, avec des suspensions liées entre elles par un conduit hydraulique. En principe, il permet d'éradiquer les mouvements parasites et d'assurer un contrôle total du roulis, tout en préservant un véritable confort de roulement. Sur ce dernier point, la 750S conserve son statut de référence, avec un niveau de filtration toujours étonnant au vu de l'efficacité de l'engin.

Sur la route, la 750S exhale un talent quasi-surnaturel pour évoluer dans toutes les conditions sans que rien ne vienne déstabiliser l'équilibre quasi parfait le l'auto. C'était déjà le cas avec la 720S, mais la 750S perfectionne l'art, typiquement McLaren, de ne faire qu'un avec son conducteur. Qu'il s'agisse de la direction (à assistance électrohydraulique), de la pédale de gaz, ou du très performant système de freinage carbone-céramique, le délicieux ressenti des commandes et leur fine calibration permet toujours de mettre juste ce qu'il faut, là où il faut. Les corrections de trajectoire sont rarissimes, la puissance se gère aussi facilement qu'avec un moteur atmosphérique, et le ressenti des freins rassure tout le temps, et partout. Bref, une précision de conduite magnifiée et un ressenti toujours inégalable sur le marché. Une efficacité toujours bluffante, qui lui permet de conserver son statut de référence en la matière. ●●●

**C'ÉTAIT DÉJÀ LE CAS
AVEC LA 720S, MAIS LA 750S
PERFECTIONNE L'ART, TYPIQUEMENT
McLAREN, DE NE FAIRE
QU'UN AVEC SON CONDUCTEUR.**





Les impressionnantes portes en élytre s'ouvrent toujours sur un habitacle relativement étroit. Les sièges baquets Racing n'iront pas aux physiques replets. L'original tableau de bord rotatif de la 720S laisse place à un nouveau bloc directement monté sur la colonne de direction. Les satellites placés de part et d'autre permettent de basculer entre les différents modes de conduite.





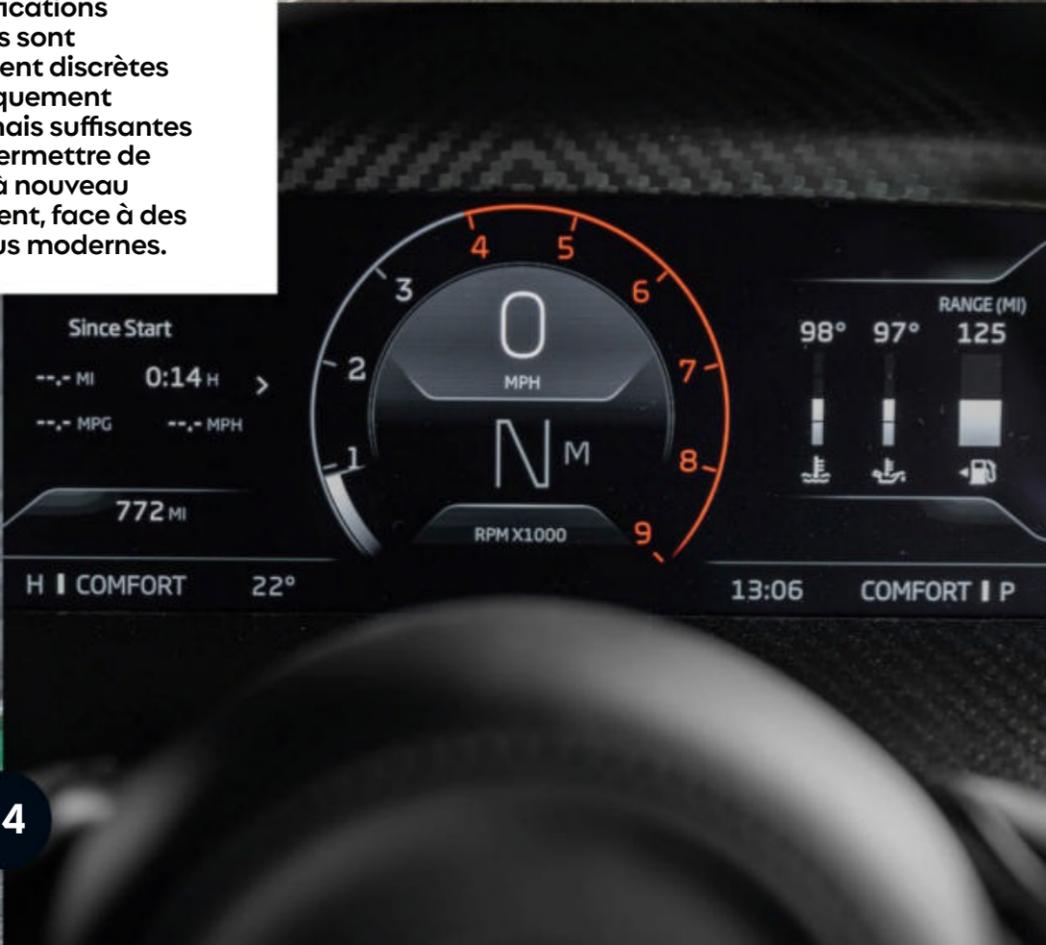
TECHNIQUE

Moteur : **V8, biturbo, 32 S** Cylindrée : **3 994 cm³**
Puissance maxi : **750 ch à 7 500 tr/mn**
Couple maxi : **81,6 mkg à 5 500 tr/mn**
Transmission : **roues AR, double embrayage à 7 rapports**
Antipatinage/autobloquant : **de série/non (Brake Steer)**
Poids annoncé : **1 389 kg** Rapport poids-puissance : **1,85 kg/ch**
L - l - h : **4 569 - 1 930 - 1 196 mm** Empattement : **2 670 mm**
Pneus AV & AR : **245/35 ZR 19 & 305/30 ZR 20** Réservoir : **72 l**
Prix de base : **282 400 €** Prix des options/malus : **77 570/50 000 €**
Prix du modèle essayé : **409 970 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **332 km/h** 0 à 100 km/h : **2"8** 0 à 200 km/h : **7"2**

La 750S reste fidèle à l'esprit McLaren. Peu d'esbroufe, aller directement à l'essentiel, et offrir un feeling de conduite unique sur le marché des supersportives. Les modifications apportées sont visuellement discrètes et techniquement ciblées, mais suffisantes pour lui permettre de batailler à nouveau sereinement, face à des rivales plus modernes.



ESSAI McLaren 750S

Un « *benchmark* », comme aime à l'appeler McLaren. Loin de nous l'idée de relayer les discours marketing, mais il serait vain de discuter lorsque la messe est dite.

Pour s'en faire une idée plus précise, direction le circuit d'Estoril, au Portugal. L'ex-tracé de Formule 1, à la fois rapide et technique, semble tout indiqué pour le monstre de performances qu'est cette 750S.

Notre modèle est désormais équipé des baquets Racing en carbone, du système de freinage carbone-céramique perfectionné de la Senna, et des très collants Pirelli PZero Trofeo R. Ligne droite des stands, la pédale de droite plaquée au sol fait tomber trois rapports d'un coup et la catapulte 750S se presse d'aller chercher le premier droite. Au point de freinage, les 280 km/h ont été atteints avec une facilité rare. Le freinage qui s'ensuit, aussi mordant que stable et facile à doser, permet de viser la corde avec une intuitivité déconcertante. Le grip phénoménal, bien aidé par les conditions idéales (piste sèche, température modérée, Trofeo R chauffés juste ce qu'il faut) incite à augmenter le rythme.

Précision, émotion

D'autant plus que la 750S effectue un travail encore plus remarquable pour éliminer les moindres mouvements parasites. Sur les longues courbes en appui, absolument rien ne vient perturber une trajectoire ridiculement facile à tenir. C'est d'ailleurs à ce petit jeu que la 750S évolue le plus. Une stabilité encore meilleure que feu la 720S, et surtout, une progressivité plus prévenante une fois les limites tutoyées.

L'amortissement à l'avant a été très légèrement adouci (3 %), alors que l'arrière gagne un peu en autorité (4 %). En découle un équilibre qui « téléphone » davantage quand l'adhérence devient précaire. Plus facile donc, sans avoir perdu un semblant de ce qui a fait sa renommée, la supersportive de Woking déclenche à nouveau l'émotion. Portée par des performances peu communes et une efficacité qui devrait encore donner des sueurs froides aux rivales italiennes et allemandes.

Après plusieurs salves de 5 tours, entrecoupées de refroidissements plutôt courts, notre 750S ne faiblit pas. L'attaque des freins reste inchangée (l'aérofrein est plus important grâce à un aileron arrière à la surface

majorée), et à peine peut-on ressentir quelques vibrations dans le guidon, signal de gomme passablement entamées. Preuve une fois de plus des bienfaits de la masse contenue, et de la fine mise au point.

Pour le reste, la 750S évolue à l'intérieur avec un système multimédia inédit enfermé dans un écran soi-disant plus réactif, mais toujours un peu petit et placé trop bas. L'ergonomie oublie également l'original tableau de bord rotatif de la 720S avec un afficheur solidaire sur le volant. Des manettes disposées de part et d'autre permettent de basculer entre les différents modes de conduite (Confort, Sport et Track), sans même lâcher le volant. Bien pensé, mais peu réactif dans l'affichage. Apple Car Play s'invite à bord, tout comme de nouveaux matériaux promettant une meilleure tenue dans le temps. De menues mises à jour, mais qu'importe. Elle existe, et c'est ça le plus important. ●



★ **L'avis de Walid Bouarab**

Et pourquoi pas ? Oui, la 750S évolue par petites touches, comme le laisse imaginer sa robe organique à peine modifiée. Mais les modifications, finement ciblées, viennent judicieusement rehausser l'excellente maîtrise de la supersportive anglaise, qui gagne par ailleurs une certaine maturité. Toujours aussi grisante à mener, communicative à souhait, c'est un véritable livre ouvert qui ne vous fait aucun secret. De quoi créer une entente parfaite entre l'homme et la machine, une relation devenue rare par les temps qui courent. Ça méritait donc bien la note maximale.

★★★★★

UNE STABILITÉ ENCORE MEILLEURE
QUE FEU LA 720S, ET SURTOUT, **UNE PROGRESSIVITÉ
PLUS PRÉVENANTE UNE FOIS LES LIMITES TUTOYÉES.**







SUPERTEST Honda Civic Type R

SILENCE, TRACTION, ÇA TOURNE !

Elles n'ont pas l'heur de plaire aux pilotes, les roues avant motrices. "Brouettes", "merguez", "tire-tout-droit" : les quolibets fusent. Pourtant, certaines de ces autos méritent qu'on s'y attarde. Et d'autres mettent tout le monde d'accord. **Voici la dernière Civic Type R, probablement la meilleure de sa longue histoire et la traction la plus à l'aise sur piste.**

Par Sylvain Vétaux Photos Laurent Villaron

L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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



"Je trouve la Honda plus rageuse que la Mégane R.S. Elle est aussi plus stable de l'arrière. **Enfin, c'est moins drôle que la R.S. mais plus facile d'aller vite avec.**"

Christophe Tinseau



Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 15 virages ■ Largeur de piste : environ 11 m
- Conditions de piste : 12 °C, beau temps, piste sèche
- Pneus : Michelin Sport 4 S rodés

"Elle existe en deux portes ? »
Le débrief commence bizarrement. On répond à Christophe que non.

« Dommage car je pense que ça lui irait bien. Elle est plus jolie qu'avant. La précédente était too much. L'intérieur est toujours très sympa avec ces baquets rouges qui maintiennent sans être trop durs et le petit pommeau est idéalement placé. Il commande une boîte juste parfaite : ça passe hyper-vite, broap, broap, broap. » Oui, notre pilote est également expert en bruitages... « En ergonomie, c'est très bien aussi : tu peux faire 1,20 m ou 2,30 m, tu seras à l'aise. » Oui, notre pilote aime aussi exagérer... Mais la Type R au Vigeant, elle lui a plu ? « Beaucoup. Le moteur a pas mal de couple et je ne tombe la deux que rarement. La motricité est très correcte, le différentiel fait du bon boulot. De temps en temps, dans les épingles, tu as les deux roues qui t'échappent un peu, mais c'est logique : ça reste une traction

avec pas mal de puissance. » Sur les track days qu'il organise, Christophe voit déborder une horde de Mégane R.S. La Civic mériterait-elle le même succès d'estime ? « Je trouve la Honda plus rageuse que la Renault. Je préfère déjà le tempérament mécanique de la Type R, qui se rapproche plus d'un moteur atmosphérique. Elle est aussi plus stable de l'arrière que la Mégane, du moins quand les pneus sont chauds car au premier tour j'ai eu droit à quelques survirages. Finalement, c'est moins drôle que la R.S. mais plus facile d'aller vite avec. On voit également qu'ils ont bossé sur le châssis car c'est vraiment très raide. Même dans la ligne droite, ça tabasse un peu. Ça ne doit pas être très agréable sur la route ? »

Je lui confirme. Elle n'est donc pas loin d'être parfaite, cette japonaise. « Avec des freins qui tiennent le coup, pas loin en effet, mais les disques d'origine et le liquide supportent réellement mal une utilisation intensive. »

Temps au tour

1'53"10

17^e



00 Vitesse (km/h)

5 Rapport enclenché

G Force latérale

G Force de freinage



Depuis vingt-cinq ans, la Civic Type R cultive un goût prononcé pour une sportivité sans (trop de) filtres. Au début, le format était réduit et le moteur atmosphérique. Les normes antipollution et les exigences sécuritaires sont ensuite passées par là. Comprenez que la japonaise n'a plus rien de compact : quasi 4,60 m du museau à cette drôle de triplette d'échappements, près de 1,90 m de large, des tonneaux de 265 mm aux quatre coins. Pourtant, cette génération FL5 (la précédente

s'appelait FK8) agresse moins les yeux. Les gimmicks habituels sont repris (immense aileron, boucliers et bas de caisse charnus), mais la Civic a gagné en élégance. Et n'a rien perdu de son efficacité. Regrettons quand même des performances assez quelconques sur l'anneau de Mortefontaine. Pied droit au plancher, l'électronique régule le compte-tours sur 3 900. Le pied gauche lâche l'embrayage mais la Type R s'élance mollement, sans une once de patinage, preuve que le train directionnel encaisse bien le coup. Mais l'accélération déçoit : 6"4 pour avaler les 100 km/h, soit une seconde de plus que revendiqué. Mais vous le savez, cet exercice ne prouve pas grand-chose. Dérushons donc les performances qui suivent. Pour atteindre 160 km/h, la Honda a besoin de 13"1. Pour les 200, comptez 21"3. C'est respectivement 1"6 et 2"4 de plus que la Cupra Leon, l'ennemie toute désignée. L'espagnole a pour elle des Michelin Sport Cup 2, plus efficaces que les Pilot Sport 4 S qui chaussent notre bombinette bleue, ainsi qu'une boîte à double embrayage plus véloce. Pourtant, nous préférons (de loin) la Civic et nous allons vous expliquer pourquoi.

Vitesse et précipitation

Nous vous le disons souvent : la performance ne fait pas tout et elle n'est que l'un des critères déterminants lorsqu'il s'agit de faire notre choix. La preuve : en matière d'accélération pure, rien ne vaut une électrique et vous conviendrez que les pages de *Sport Auto* n'en débordent pas. A Mortefontaine, la Type R est moins rapide que la Cupra. Au Vigeant, idem, même si c'est de peu. En 1'52"97, la Leon effectue une boucle. La nipponne a besoin de 13 dixièmes de plus. Sur le papier donc, une fois encore, la Leon est plus rapide. Pourquoi alors écrire qu'il s'agit de la traction la plus à l'aise sur piste ? Parce que, je me répète : la performance ne fait pas tout et comme notre boulot est d'être objectifs, il faut comparer ce qui doit l'être. A commencer par les pneus. Les PS4S de la Type R sont rodés alors ●●●

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 ^{re}	1'37"70	Ferrari 296 GTS Assetto Fiorano *
2 ^e	1'39"30	Chevrolet Corvette Z06 *
3 ^e	1'41"60	Porsche 911 GT3 RS (Type 992)
4 ^e	1'42"80	Porsche 911 GT3 * (Type 992)
5 ^e	1'43"28	BMW M4 CSL *
6 ^e	1'44"65	Porsche Cayman GT4 RS
7 ^e	1'44"85	BMW M3 CS **
8 ^e	1'46"70	Porsche 911 GTS (Type 992)
9 ^e	1'47"68	Mercedes-AMG GT 63 S E Performance
10 ^e	1'47"88	Alpine A110 R **
11 ^e	1'48"34	BMW M4 Competition
12 ^e	1'49"16	Alpine A110 S
13 ^e	1'49"54	Aston Martin Vantage F1 Edition
14 ^e	1'50"48	Audi R8 Performance RWD
15 ^e	1'51"55	Audi RS 3
16 ^e	1'52"97	Cupra Leon VZ 300
17 ^e	1'53"10	Honda Civic Type R
18 ^e	1'53"19	Volkswagen Golf R 20 ans **
19 ^e	1'53"53	Ford Mustang Mach 1
20 ^e	1'53"60	Mercedes-AMG CLA 45 S Shooting Brake
21 ^e	1'55"05	Volkswagen Golf GTI Clubsport
22 ^e	1'55"70	BMW M240i
23 ^e	1'55"81	Toyota GR Yaris
24 ^e	1'57"80	Hyundai i20 N
25 ^e	2'00"40	Toyota GR86
26 ^e	2'01"19	Ford Fiesta ST

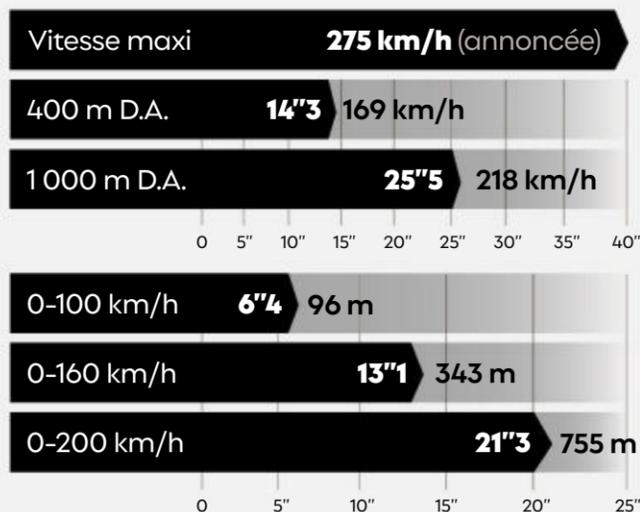
* Mesures réalisées avec des Michelin Sport Cup 2 R
 ** Mesures réalisées avec des Michelin Sport Cup 2



NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Mortefontaine (Ceram)

EN PISTE



REPRISES

100 à 140 km/h en 4 ^e	4"1 (136 m)
100 à 140 km/h en 5 ^e	5"0 (167 m)
100 à 140 km/h en 6 ^e	6"4 (210 m)

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h	NC *
-----------------	-------------

CONSUMMATION

En conduite sportive	13,2 l/100 km
En conduite extrême	17,4 l/100 km
Autonomie sportive	320 km
Autonomie extrême	245 km
WLTP (mixte)	8 l/100 km

* Aire plane humide

Si la japonaise rate de peu la couronne de la traction la plus rapide au Vigeant, c'est en partie à cause de ses pneus Pilot Sport 4 S, moins collants que des Cup 2. Dommage, car son train avant est fantastique.

VITESSE MAXI

1 Il nous a été impossible de vérifier les 275 km/h promis par Honda, qui feraient de la Type R la plus rapide de sa catégorie. Une telle V. max. nous semble optimiste, la japonaise ayant du mal, sur notre anneau de vitesse, à dépasser les 250 km/h. L'inclinaison importante dans les virages associée à la charge aéro de la voiture ont joué en notre défaveur.

ACCÉLÉRATIONS

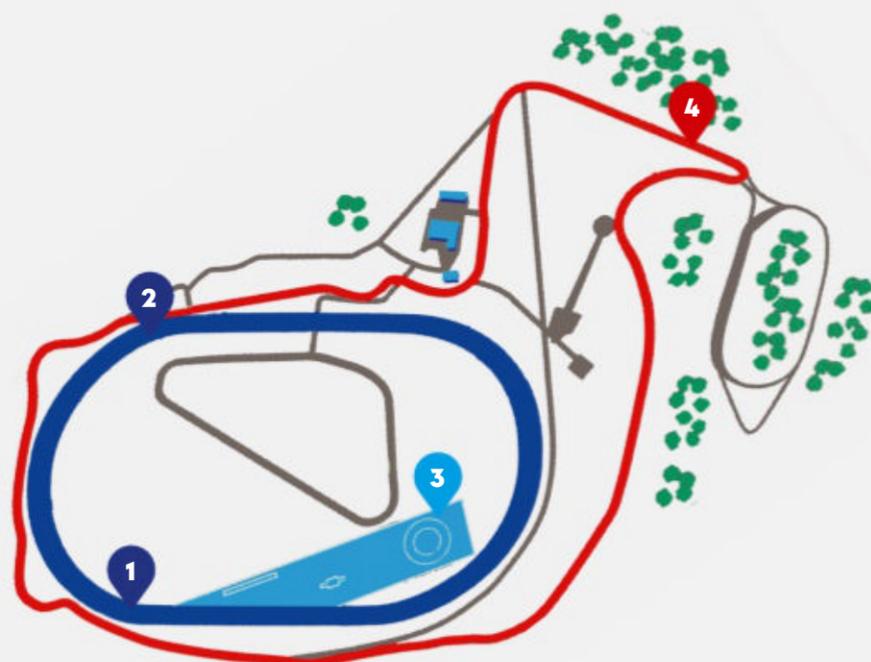
2 Objectivement, le 0 à 100 km/h que nous avons enregistré est décevant et je pense qu'il est en partie imputable à la faible capacité du journaliste à démarrer correctement. Mais comme, sur les cinq tentatives, le plus gros écart est d'un dixième, je me rassure comme je peux. Malgré un régime calé sur la valeur de couple maximale et l'absence de patinage, la Civic s'arrache mollement du bitume. C'est une déception.

FREINAGES

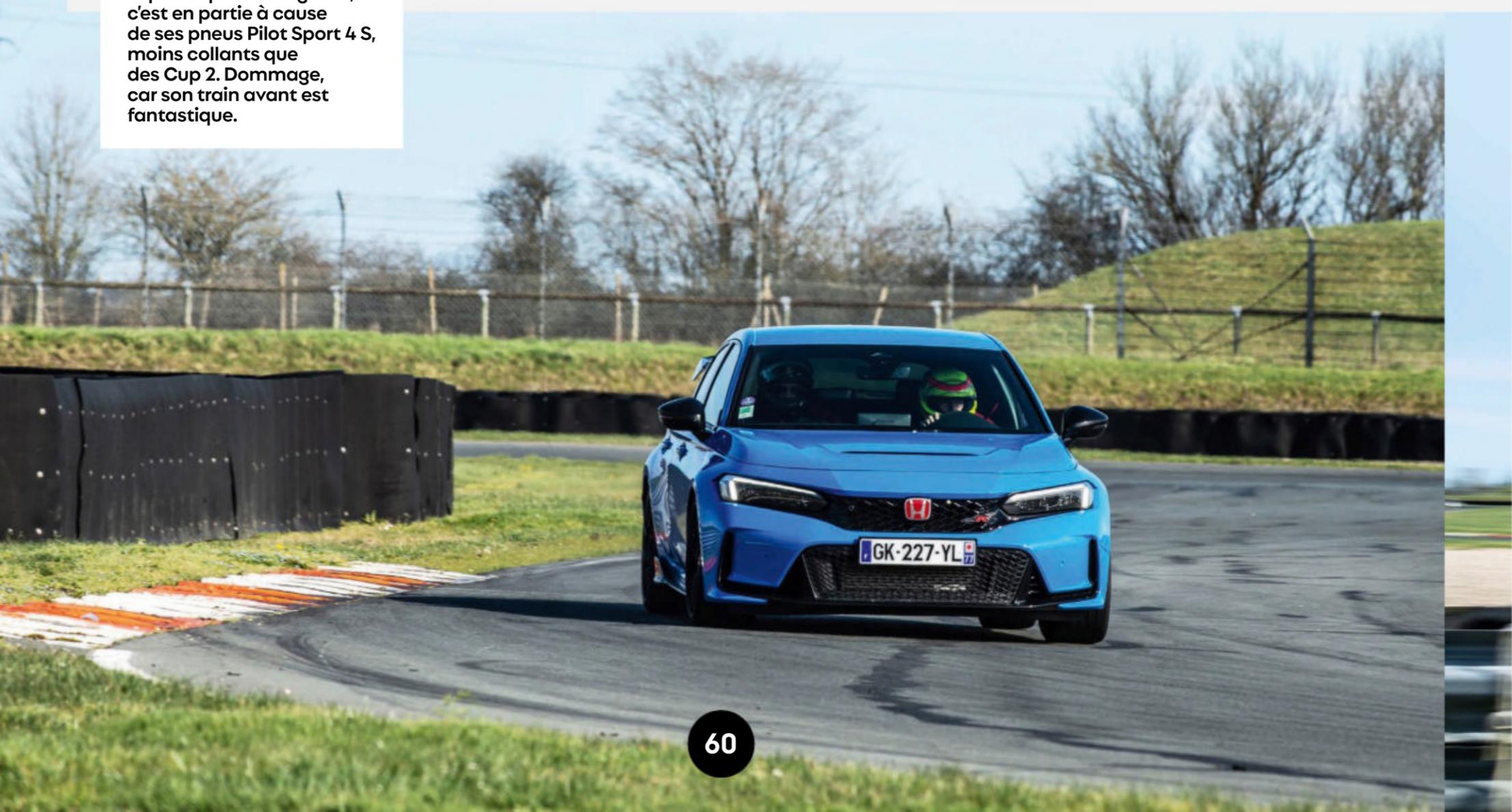
3 Il a fallu slalomer entre les gouttes au moment de notre venue. Si la première voie de l'anneau de vitesse a eu le temps de sécher, ce n'est hélas pas le cas de l'aire plane qui, en de nombreux endroits sur le couloir de freinage, présentait toujours des surfaces humides, voire trempées. Sur la route, mordant et endurance sont au rendez-vous, mais au Val de Vienne la Type R peinait à enchaîner les tours rapides sans surchauffer ses freins.

COMPORTEMENT

4 Elle n'est pas la plus confortable du segment mais c'est pourtant avec elle que l'envie d'arsouiller est la plus grande. Guidage du train avant extraordinaire, changements d'appui exécutés avec précision, essieu arrière qui s'allège sans embarquer : Honda a réussi à bonifier une recette qu'il maîtrisait déjà parfaitement. Ajoutez à cela une position de conduite géniale et c'est le carton plein !



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



SUPERTEST Honda Civic Type R

que les Cup 2 de la Leon étaient strictement neufs. « Entre ces deux pneus, lorsqu'ils sont dans le même état, j'estime l'écart entre 1"5 et 2" au tour en faveur des Cup 2 », nous précise Christophe Tinseau. A monte équivalente, la Type R serait donc devant. « Mais elle est derrière », me répond un lecteur taquin qui nous accompagne le jour de cet essai. Certes... Les chiffres ne mentent pas mais, au même titre que je préfère une voiture qui abat le 0 à 100 en 4" dans une ambiance mêlant vibrations dans les reins et grognements sourds plutôt qu'une Tesla qui atteint la vitesse du son en vous retournant l'estomac tout en jouant la partition d'un Amstrad 464 au démarrage, mon cœur balance franchement du côté du Japon. « Et moi donc ! », enchérit Christophe. Honda et Cupra partagent la même tare pour une utilisation sur circuit : les freins. La Type R n'a pas de disques percés ou rainurés et comme le liquide supporte mal les décélérations de trappeur de notre pilote, la grande compacte est obligée de rentrer au stand au bout de trois tours sous peine de terminer dans le bac à gravier du virage Arnaud-Biet. « Même avec ce souci d'endurance, la Civic est bien plus à l'aise que la Leon ou la Golf. Je pense que je la préfère même à la Mégane R.S. » Carrément ! La Renault a pourtant la réputation d'être la chouchoute de ceux qui aiment jouer du volant, avec un arrière-train volage et des roues postérieures directrices qui permettent d'enrouler la corde plus que de raison. Dans ce secteur, la Civic est plus tranquille. Il n'y a bien que lorsque ses pneus ne sont pas encore chauds qu'on décèle une légère propension du fessier à vouloir occuper une place qui n'est pas la sienne. Dès que la température grimpe dans les enveloppes, la poupe se calme. Toutefois, à l'inverse de celle de la Leon qui est indéboulonnable avec une propension à pousser l'avant, celle de la Type R conserve toujours cette faculté à aider à tourner. Mais c'est devant que se trouve la pièce maîtresse.

Accroche-corde

Le VTEC turbo (K20C1 de son petit nom) n'a pas autant la santé que le 2 litres de chez Volkswagen, mais on préfère son tempérament plus hargneux. L'inertie de la turbine a été réduite par rapport à la génération FK8 et le carter de la suralimentation est plus petit. L'échappement, de son côté, voit son débit majoré de 13 %, diminuant la contre-pression. Honda revendique aussi un refroidissement optimisé grâce aux 48 % supplémentaires de l'ouverture frontale. La FL5 développe (du moins en théorie) 329 ch, ce qui en fait la Civic la plus puissante jamais commercialisée. En matière d'agrément, c'est presque carton plein. Il y a un léger creux à bas régime mais, comme en témoigne la courbe de puissance, cette dernière afflue régulièrement ensuite, sans heurts mais avec vigueur. Si la sonorité du moteur, relayée par les haut-parleurs, est décevante de l'extérieur, elle joue une partition feutrée à bord qui rend les longs voyages agréables. Du moins pour les oreilles car – et c'est l'un des rares points faibles de la Type R – sa suspension pilotée n'est ●●●

CONTRAIREMENT À CELLE DE LA LEON, LA POUPE DE LA TYPE R CONSERVE TOUJOURS SA FACULTÉ À AIDER À TOURNER.

BANC DE PUISSANCE

LE TEST VÉRITÉ PAR... DM Performance



PUISSANCE ANNONCÉE

329 ch

à 6 500 tr/mn

PUISSANCE MESURÉE

321,8 ch

à 6 500 tr/mn

I l fait 15 °C dans le local, le ventilateur devant la voiture souffle son air à 45 km/h, la pression est de 957 hPa et le taux d'humidité est de 52,2 %. Bref, tout est parfait et le premier run, en 4^e, confirme que la Civic a la santé. Certes, il lui manque quelques équidés mais les courbes de puissance et de couple sont bien lisses. Ce dernier est plus important que prévu, avec un gain de quasi 10 %. En revanche, alors que Honda annonce un couple maximal dès 2 200 tr/mn, il est en réalité atteint à 3 450 tr/mn. Mille tours après, celui-ci commence à chuter, mais au régime de puissance maxi (6 500 tr/mn) la Type R développe encore 35 mkg. Pas mal pour un petit 2 litres !



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.dperformance.fr ■ 01.34.84.64.77

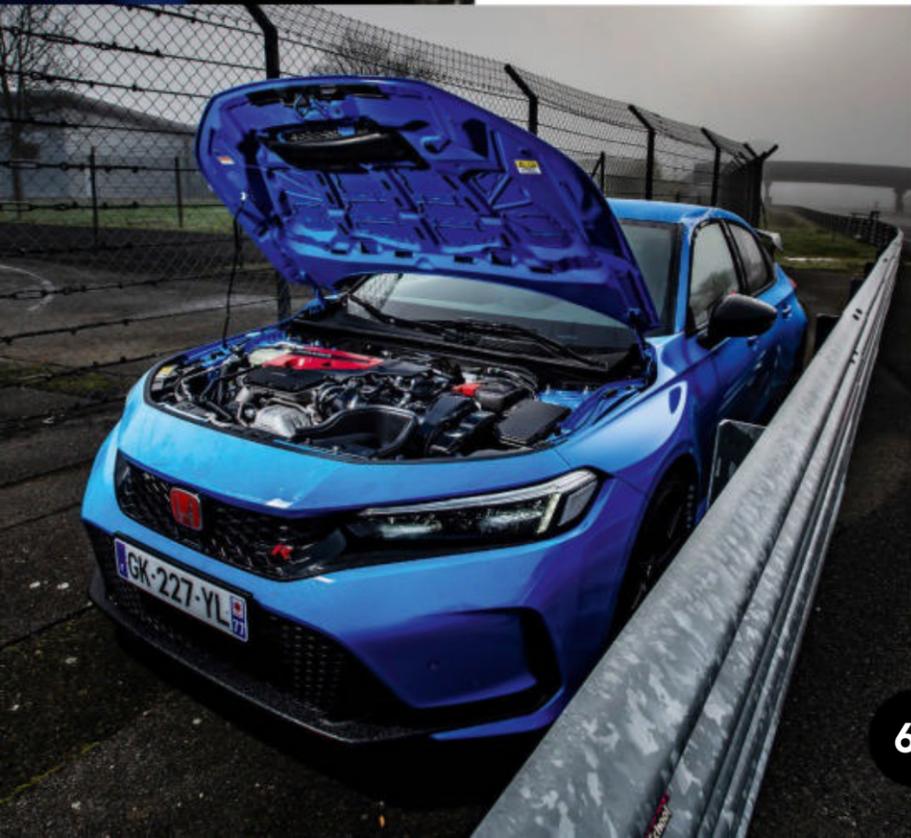


OK, ça pique les yeux, mais une fois passé le choc visuel, croyez-nous, vous êtes rudement bien installé dans la Type R. Les profonds baquets ne sont pas trop fermes, et le pommeau se commande à la vitesse du son. Hélas, l'amortissement, très raide, n'incite pas à avaler les kilomètres.



TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S** Position : **AV, transversale**
Cylindrée : **1996 cm³** Alésage x course : **86 x 85,9 mm**
Rapport volumétrique : **9,8** Régime maxi : **7 000 tr/mn**
Puissance maxi : **329 ch à 6 500 tr/mn** Puissance au litre : **164 ch/l**
Couple maxi : **42,8 mkg à 2 200 tr/mn** Couple au litre : **21,4 mkg/l**
Transmission : **roues AV, 6 rapports manuels** Autobloquant : **de série mécanique**
Antipatinage : **de série déconnectable**
Suspension AV/AR : **pseudo MacPherson, pivot découplé, amortisseurs pilotés, barre antiroulis/essieu multibras, amortisseurs pilotés, barre antiroulis**
Direction : **crémaillère, assistance électrique variable**
Tours de volant/diamètre de braquage : **2,1 tours/12,1 m**
Freins AV/AR : **disques ventilés, étriers 4 pistons/disques ventilés, étriers monopistons flottants** Antiblocage : **de série**
Poids constructeur/contrôlé : **1 429/1 429,5 kg** Répartition AV/AR : **62/38 %**
Rapport poids/puissance : **4,3 kg/ch** L - l - h : **4 594 - 1 890 - 1 407 mm**
Empattement : **2 735 mm** Voies AV/AR : **1 625/1 623 mm** Réservoir : **47 l**
Pneumatiques : **265/30 ZR 19**
Prix de base : **57 220 €** Options/malus : **650/12 552 €**
Prix du modèle essayé : **70 422 €** (malus compris)



SUPERTEST Honda Civic Type R

pas de tout repos. Quatre programmes sont proposés : Confort, Sport, R+ et Individuel, mais même avec le plus souple, l'amortissement piloté (comme sur la précédente version) préfère encaisser qu'absorber.

En R+, la Civic se mue en bout de bois. « *On dirait une caisse de course : qu'est-ce qu'elle est raide !* » ajoute Christophe. Il faut avouer que Honda n'y est pas allé de main morte. A l'avant, les bras ont été implantés plus bas, assurant ainsi une augmentation de 16 % de la rigidité en appui.

Le châssis est recouvert de quatre fois plus d'adhésif structurant que par le passé et rien qu'à l'arrière, la rigidité gagne 15 %. Merci aussi à Honda pour son honnêteté quant au poids. La fiche technique annonce 1 429 kg, notre balance du Ceram indique... 1 429,5 kg ! D'accord, ça fait encore pas mal de kilos à trimballer, mais l'équilibre global gomme toute sensation de lourdeur. La direction à assistance électrique faiblement démultipliée (tout comme la transmission) est un peu lourde en R+, mais le guidage des roues avant mérite des éloges. Pour s'accrocher à ce point à la corde, il n'y a pas le choix : il faut un autobloquant mécanique. Encore un argument qui nous fait préférer la conduite de la japonaise à celle de la Cupra. La Type R ne tourne pas, elle se jette à l'intérieur. Elle n'est pas la seule à le faire, c'est vrai. En revanche, elle s'y agrippe et n'en démord pas avec des remontées de couple bien mieux filtrées que certaines de ses rivales. Pour résumer : plus vous braquez, plus ça va, sans pour autant secouer comme un prunier. Cette génération, exception faite d'un système de freins sous-dimensionnés et goûtant peu les tours chrono du professeur Tinseau, est clairement née pour la piste. Les changements d'appui sont brefs, la suspension verrouillant de suite les débattements. La limite vient des Michelin Pilot Sport 4 S, et des Cup 2 auraient rendu l'expérience encore plus jouissive tant la Honda, malgré sa plastique assagie, se montre une pistarde de haut vol.

Et nous vous avons gardé le meilleur pour la fin. Une Type R sans son petit pommeau si ergonomique ou ses baquets rouges, c'est comme un chocolat chaud coupé avec de l'eau : il manque un truc. Heureusement que le constructeur joue les conservateurs. La position de conduite est excellente, quelle que soit votre taille. Les sièges sont enveloppants et confortables et le pédalier est parfaitement disposé pour donner le coup de gaz qui aide au rétrogradage. Si vous avez la flemme, pas de problème : l'électronique, avec le « Rev Match », s'en occupe admirablement. Mais ce

qui rend la conduite si délectable, voire addictive, c'est la boîte de vitesses. Il y a ce guidage, d'une précision infaillible. Il y a aussi les débattements, réduits mais suffisants pour que le conducteur n'ait pas à se poser la question de savoir quel pignon a engrené. Il y a surtout cette rapidité, cette fulgurance même. Haut placée, l'ogive métallique tombe idéalement sous la main et tolère aussi bien les pichenettes du bout des doigts que les poignes fermes. Les boîtes manuelles se font de plus en plus rares, mais celle de la Type R est, sans aucun doute, à mettre au-dessus du panier. Allez, quelques minutes de pause dans les stands et on y retourne. Au quotidien, la Type R n'est pas la plus reposante des compactes et, sur piste, son réservoir tout petit implique de toujours garder un œil sur la jauge à carburant. Reste qu'elle est, avec la Mégane R.S. Trophy, la seule traction qui incite autant à enchaîner les tours de circuit. Et comme la française tire sa révérence avec une version baptisée Ultime, la tâche s'annonce plus aisée pour sa concurrente. Quoique. Facturé 57 220 € hors options et malus, notre modèle réclame presque 70 000 € avec notre fiscalité idiote. Soit peu ou prou le tarif d'une Alpine A110 S, à la fois plus rapide sur piste et encore plus délicate à conduire. ●



L'avis de Sylvain Vétaux

Certes, la Type R n'est pas la traction la plus rapide au Vigeant mais elle le serait, équipée de Michelin Sport Cup 2. Elle est en revanche celle qui se prête le mieux à l'exercice, avec une mécanique qui ne rechigne pas à la tâche, secondée par un grip exemplaire et une transmission au maniement jouissif. Collez-lui des gros freins et les pneus qui vont bien et croyez-nous : cette berline donnera du fil à retordre à quelques pistardes.



1 429,5 KG, D'ACCORD, ÇA FAIT ENCORE PAS MAL DE KILOS À TRACTER, MAIS L'ÉQUILIBRE GLOBAL GOMME TOUTE SENSATION DE LOURDEUR.



ESSAI Tesla Model S Plaid

IRRÉFUTABLE

Même si nous ne sommes pas de grands fans de voitures électriques (!), **nous avons réservé à la Tesla Model S Plaid le même accueil que celui fait à nos sportives habituelles : un aller-retour sur le gril du circuit de Mortefontaine, pour voir. Et on a vu !**

Par Laurent Chevalier Photos Greg





neau de vitesse du circuit de Mortefontaine, mardi, 11 heures. Coup de chance avec la météo, la piste est archi-sèche. J'ai des fourmis dans la jambe droite et le pied qui ne demande qu'à s'écraser au plancher pour enfin savoir à quoi ressemble la poussée d'une Tesla de 1 034 ch. Celle dans laquelle les instagrameurs du monde entier

font des stories en selfie et en criant comme des groupies. Et en surjouant les G d'accélération avec un réalisme aussi convaincant que celui de Marion Cotillard dans *Batman*. Mais derrière ce folklore, il y a une vraie question. Avec quoi peut-on comparer l'accélération d'une Model S Plaid ? Pour tenter d'y répondre, il faut déjà la chiffrer de façon rigoureuse, soit dans les mêmes conditions que l'ensemble des pompes à feu que nous présentons habituellement. Surtout ne pas s'en tenir au seul 0 à 100 km/h annoncé par Tesla, qui est mesuré selon la norme du magazine américain *MotorTrend* ne tenant pas compte de la phase de mise en mouvement de la voiture au démarrage, c'est-à-dire des trente premiers centimètres de l'accélération. Précisément là où il faut arracher 2,2 tonnes du sol, une paille. Bref, si l'on veut comparer des pommes, il est impératif d'utiliser la même balance. A ce propos, la Model S Plaid fait monter l'aiguille à 2 217 kg exactement sur nos plateaux de mesures (47 % sur l'essieu avant et 53 % sur l'essieu arrière). C'est un âne mort, mais un peu moins mort qu'une Taycan Turbo S Sport Turismo pesée à 2 420 kg. A ce propos, pour vous mettre

dans la confiance, nous avons sollicité Porsche en leur demandant une voiture pour représenter les couleurs de Weissach face à la Model S Plaid. Mais contrairement aux habitudes de la maison, l'invitation s'est vue déclinée : « *Nous n'avons pas de voiture disponible pour ce reportage, mais nous restons à votre disposition pour d'autres sujets.* » Bon. Au moins, on connaît la vraie raison de ce « bottage » en touche. Cela n'a absolument rien à voir avec le fait de prendre le risque d'être comparé à une concurrente directe qui en offre plus pour deux fois moins cher. Rien du tout.

Préchauffage

Pour atteindre ses performances absolues, la Model S Plaid doit être chargée à 100 %. Puis il faut enclencher le mode Dragster qui préchauffe la voiture, en la laissant branchée pour la faire monter en température tout en maintenant le niveau de charge au maximum. L'opération peut durer une quinzaine de minutes si la voiture est froide. Ensuite, rien de bien sorcier. Il s'agit d'enfoncer les deux pieds au plancher, en attendant que la catapulte se tende. La Model S adopte alors la position « Guépard », qui abaisse sa suspension pneumatique à l'avant en donnant l'impression qu'elle se lève sur ses pattes de derrière en se calant dans un starting-block imaginaire. Au bout de quelques secondes, un message « *Launch Control prêt* » donne le signal : il suffit de relâcher le pied du frein pour appuyer sur la gâchette. En prenant le soin de poser l'arrière du crâne contre le siège pour ne pas prendre une claque derrière la tête. Et pan ! La suite ? Il vaut mieux la voir au ralenti pour bien comprendre ●●●

ESSAI Tesla Model S Plaid

ce qu'il se passe. Le mode Guépard, qui prêtait à sourire quelques secondes auparavant, prend tout son sens. La Model S n'accélère pas, elle bondit littéralement en avant. Avec une sensation d'énergie sidérante. Comme si la digue d'un barrage cédait en libérant une force irrésistible qui se déchaînerait sur chacune des roues. Il n'y a pas de bruit de moteur ni de vibration d'échappement, mais la sensation de poussée est physique, impressionnante, phénoménale. A tel point que je n'ai même pas le temps, ni le réflexe, de regarder le compteur sur l'anneau de vitesse qui commence à défiler à une allure inhabituelle en quelques secondes seulement. Et de plus en plus vite. Mais comme le mode Dragster est bridé à 260 km/h, à en croire la notice, je reste le pied au plancher en attendant que la limitation électronique intervienne et estompe la poussée.

Au bout d'un moment, toujours pas de coupure d'accélération, et ça commence à défiler vraiment vite. A combien ? Aucune idée, puisque je ne peux pas quitter la piste des yeux et qu'il est difficile de l'estimer précisément en raison de l'absence de bruits ou de remontées d'informations du volant sur l'anneau. Mais ça donne l'impression d'être bien au-dessus de la bride à 260, quoi qu'il en soit. Ce qui a son importance puisque l'anneau de vitesse de Mortefontaine, qui met les voitures en contrainte dans ses virages relevés, n'est pas censé être fait pour dépasser les 280 km/h chrono. Bref, j'attends quand même de passer la ligne des 1 000 m D.A. pour être certain d'avoir la mesure complète, et je jette immédiatement un coup d'œil sur le compteur... Et là, surprise : 317 km/h ! Ce qui signifie que primo, on m'aurait menti, il n'y a pas de bride à 260 dans le mode Dragster. Et deuzio, que je vais devoir prendre le virage de l'anneau dans sa partie la plus relevée à plus de 300 km/h chrono, étant donné que je n'ai quasi plus de ligne droite pour écraser les freins en gardant la stabilité de la voiture. Hors de question de piler en courbe, qui plus est en dévers, à cette vitesse. Oups. La Tesla s'avachit de tout son poids en haut de l'anneau pendant que je me tasse dans le siège, sans en mener large. La suspension s'écrase littéralement et gobe les bosses comme elle le peut, avec un train arrière saturé qui la fait sautiller et louvoyer. Mais ça passe. La Model S finit par avaler et digérer le virage relevé puis retrouver

une position plus stable en ligne droite pour pouvoir écraser ses freins. Conclusion ? Il faut se rendre à l'évidence : la Model S Plaid pousse tellement fort qu'elle dépasse les limites de l'anneau de vitesse de Mortefontaine, sur lequel nous mesurons pourtant tous nos lance-flammes depuis la création du feu. En clair, une nouvelle brèche vient de s'ouvrir en matière de performances routières.

Inégalable

Des chiffres ? 2"4 et 34 m seulement pour le 0 à 100 km/h. Si vous étiez convaincu qu'une Porsche 992 Turbo S était la catapulte absolue, révisez votre jugement. L'élastique de Weissach est moins tendu (2"6 et 40 m mesurés pour atteindre 100 km/h), même avec 600 kg de moins. Quant aux autres prétendantes de renom, Tesla leur met un vent : sept dixièmes de mieux qu'une Lamborghini Huracán STO (3"1) mesurée sur l'anneau. Attendez la suite. Lorsqu'une McLaren 720S réclame 7"3 pour atteindre les 200 km/h, la Tesla n'en demande que 6"7. Lorsqu'une Ferrari 296 GTS passe la barre des 300 km/h en 20"3, la Tesla l'abat en 16"2. Oui, quasi quatre secondes d'écart avec une Ferrari sur un 0 à 300 km/h. Le 1 000 m D.A. ? Il est expédié en 17"4 à la vitesse finale de 308 km/h exactement ! C'est d'ailleurs la première fois que nous passons la ligne du 1 000 m D.A. à plus de 300 chrono. A titre d'info, la McLaren Senna, la brute absolue en fibre de carbone de 1 360 kg et 800 ch, requiert une pleine seconde supplémentaire pour finir le 1 000 m D.A... à 286 km/h chrono. Soit 22 km/h d'écart au bout d'un kilomètre d'accélération à l'avantage d'une berline à 5 places, face à une voiture conçue et développée pour le circuit. Les reprises sont du même acabit, avec un 100 à 140 km/h effectué en 1"3. Vous qui n'aimiez pas vous retrouver derrière les camping-cars...

A quoi peut être comparée la force de l'accélération de la Tesla Plaid ? A pas grand-chose, à vrai dire. Ça ressemble physiquement à ce que l'on peut ressentir dans une Bugatti Chiron Pur Sport, mais en beaucoup plus instantané. On note au passage qu'une berline à 110 000 € offre des prestations d'accélération aussi incroyables qu'une Bugatti à 3 millions d'euros, c'est cocasse. Attention, je ne dis pas que c'est aussi fort ●●●

L'OPTION FREINS EN CARBONE-CÉRAMIQUE DE NOTRE MODÈLE D'ESSAI EST FORTEMENT CONSEILLÉE.

La Model S Plaid est lourde (2 217 kg vérifiés sur notre balance), mais pas autant qu'une Porsche Taycan Turbo S Sport Turismo mesurée à 2 420 kg. Son centre de gravité très bas et la répartition prépondérante de la masse totale sur l'essieu arrière lui confèrent un excellent équilibre.



Le mode piste permet de régler la voiture selon ses propres envies, aussi bien en matière de répartition de couple entre essieux que d'aides à la conduite. En clair, vous pouvez en faire une vraie propulsion et tout déconnecter pour avoir l'impression de conduire une BMW, mais avec beaucoup plus de chevaux.





Sous la pluie, la transmission intégrale permanente garantit une bonne motricité, malgré la puissance surnaturelle. En plus de pouvoir atomiser absolument tout ce qui bouge, la Model S Plaid brille aussi et surtout par sa facilité d'utilisation au quotidien.

17"4 AU 1 000 MÈTRES DÉPART ARRÊTÉ : LA MODEL S PLAID MET UN VENT À UNE McLAREN SENNA, UNE SOUFFLANTE À UNE FERRARI 296 GTS ET UN TAQUET À UNE LAMBORGHINI HURACÁN STO.



TECHNIQUE

Moteur : **3 électriques** Puissance maxi : **1 034 ch** Couple maxi : **145 mkg** Transmission : **aux 4 roues, 1 rapport (réducteur)**
 Batterie : **103,9 kWh bruts** Poids contrôlé : **2 217 kg** Rapport poids/puissance : **2,1 kg/ch**
 L - l - h : **5 021 - 1 987 - 1 433 mm** Empattement : **2 960 mm** Pneus AV & AR de série **255/45 & 285/40 R 19** Option : **265/35 & 295/30 ZR 21**
 Autonomie annoncée : **600 km** Temps de charge annoncé : **15 mn pour 322 km sur borne rapide 250 kW**
 Prix de base : **109 990 €** Prix des options/malus : **24 400/0 €** Prix du modèle essayé : **134 390 €**

PERFORMANCES MESURÉES

V. max. : **322 km/h** 0 à 100 km/h : **2"4** (34 m) 0 à 160 km/h : **4"5** (113 m)
 0 à 200 km/h : **6"7** (222 m) 0 à 300 km/h : **16"2** (903 m) 400 m D.A. : **9"6** (241 km/h)
 1 000 m D.A. : **17"4** (308 km/h) 100 à 140 km/h : **1"3** (44 m) Freinage de 200 à 0 km/h : **143 m/5"3/1,1 G**

ESSAI Tesla Model S Plaid

en matière de sensations pures. Mais quand même ! Si la Model S Plaid est loin d'être envoûtante comme une supercar ou addictive comme une supersportive, elle n'en demeure pas moins impressionnante, bluffante et assommante. D'autant que son comportement est sain, équilibré et cohérent.

A la demande

Catapulter 2,2 tonnes à ces vitesses pose bien sûr la question du dynamisme. Avec un centre de gravité très bas et une prépondérance de la masse totale sur l'essieu arrière, la Plaid offre un bon feeling (sauf en ce qui concerne les remontées dans le volant, inexistantes). Mais l'essentiel est là, le châssis encaisse sans donner l'impression de se désunir. Pas plus, pas moins que certaines Mercedes-AMG. Et si elle reste moins précise et moins efficace qu'une Taycan ou qu'une Panamera Turbo S en virage, elle est plus confortable. L'autre avantage consiste à pouvoir jouer sur le comportement général, en positionnant le curseur de la transmission où vous voulez : depuis la traction pépère jusqu'à la pure propulsion pour les ronds-points du dimanche matin, en passant par l'intégrale pour le quotidien. Idem pour les assistances à la conduite, qui peuvent être déconnectées. Je n'irai pas jusqu'à dire que c'est aussi maniable qu'une BMW pour s'amuser, mais en tout cas la Model S Plaid peut adopter le comportement (marrant) d'une propulsion à l'occasion. Rassurez-vous, le grip demeure remarquable dans les conditions normales de circulation. Reste la question du freinage. Notre modèle d'essai équipé du système en carbone-céramique optionnel répète l'exercice du 200 km/h jusqu'à l'arrêt complet à trois reprises consécutives en 143 m et sans allongement notable de distance. Ce résultat est très correct, malgré quelques couinements lors des fortes décélérations. Nous n'avons pas essayé le modèle avec les freins montés de série, mais à vue de nez il y a de grandes chances qu'ils soient sous-dimensionnés par rapport aux performances de la voiture. Nous vous conseillons vivement de choisir les freins en céramique optionnels à 13 825 €.

La bonne nouvelle, c'est que la liste d'options n'est pas longue comme le bras, contrairement à ce qui se pratique chez l'ensemble des constructeurs. Notre modèle d'essai ne manque de rien et peut parfaitement rivaliser en équipements de confort

avec les cadors du segment (sans compter d'innombrables fonctions supplémentaires indisponibles ailleurs).

Mais le coup de massue définitif provient de la facilité et la rapidité des recharges de batterie spécifiques à Tesla. Pour avoir eu l'occasion récente de faire un long trajet en voiture électrique (Jeep Avenger pour ne pas la citer), je peux vous assurer que j'étais pourtant échaudé et méfiant de l'eau tiède. Mais la Tesla élude le sujet des recharges avec son réseau de superchargeurs et apporte une sérénité quotidienne que vous ne retrouverez pas ailleurs. Certainement pas au volant d'une Porsche Taycan Turbo S par exemple. Les défauts ? J'avoue ne pas être convaincu par la position de conduite, en raison de la forme des sièges dont les appuie-tête avancent trop sans pouvoir se régler, ni par la commande des clignotants au volant. Mais en ce qui concerne la qualité de finition de notre modèle d'essai, elle ne m'a pas choqué, contrairement à ce qu'on voit parfois passer sur les réseaux sociaux. Ce qui est indéniable, en revanche, c'est que les capacités de la Model S Plaid sont extraordinaires et que son rapport prix/prestations est imbattable. Par rapport à une Porsche Taycan Turbo S, elle est beaucoup plus performante, plus intuitive à utiliser, plus simple à appréhender et plus facile à recharger. Certes, elle n'est pas aussi attachante qu'une GT tonitrueuse, mais cela ne l'empêche pas d'être fascinante sur le plan technique. Et loin, mais très loin (!) d'être déplaisante à conduire. ●



L'avis de Laurent Chevalier

Autant j'avoue avoir des réticences concernant les voitures électriques, pour différentes raisons, autant je suis sidéré par la prestation générale de la Tesla Model S Plaid. Et surtout du grand écart dont elle est capable, depuis le départ en vacances en famille jusqu'au fait de larguer une McLaren Senna sur un 1 000 m D.A. Avec une facilité que l'on ne retrouve nulle part ailleurs.





Par Yves Maroselli



Tesla Model S Plaid

Les moteurs électriques de la Tesla Model S Plaid

Tesla booste les performances des moteurs électriques de la Model S Plaid en ceinturant leurs rotors de fibre de carbone. **Explications.**



À QUOI ÇA SERT ?

L'objectif de Tesla pour la Model S Plaid était de combiner la capacité d'accélération foudroyante qu'autorise un rapport de transmission court avec une vitesse de pointe (très) élevée, digne d'une voiture de sport à moteur thermique. Pour y parvenir, deux voies de développement pouvaient être poursuivies : ajouter une boîte deux vitesses à la Model S comme Porsche l'a fait pour la Taycan, ou étendre la plage d'utilisation de ses moteurs électriques. C'est la seconde solution qui a été retenue par les ingénieurs de Tesla grâce à un nouveau procédé de fabrication des rotors des trois machines synchrones à aimants permanents (une à l'avant, deux à l'arrière) utilisés par la Model S Plaid. Grâce à un ceinturage par de la fibre de carbone, le régime maximal de rotation de ces rotors a pu être porté à plus de 20 000 tr/mn, permettant du même coup une augmentation de la puissance cumulée des trois moteurs à 750 kW (1 020 ch) et de la vitesse maximale à 322 km/h.



COMMENT ÇA MARCHE ?

Des fils constitués de fibre de carbone sont enroulés autour du rotor avec une forte tension afin de créer une précontrainte à la fois pour assurer une bonne adhérence du matériau composite sur le rotor par temps froid, mais aussi et surtout pour éviter toute dilatation excessive, que ce soit sous l'effet de la chaleur ou de la force centrifuge. Ainsi, ce ceinturage n'empêche pas seulement l'arrachement des aimants – à 20 000 tr/mn, la zone périphérique du rotor subit une énorme accélération de plus de 67 000 G –, il permet aussi de réduire l'entrefer, c'est-à-dire la distance séparant le rotor du stator, et ce au profit du rendement global du moteur électrique. Mieux, l'utilisation de la fibre de carbone comporte d'autres avantages, comme sa légèreté qui réduit l'inertie du rotor et son caractère amagnétique qui, lui, optimise la qualité du champ de force existant entre le stator et les aimants et donc le niveau de couple produit pour un courant donné.



VONT-ILS TROP LOIN ?

Si le principe de l'enroulement filamentaire ceinturant un rotor de moteur électrique n'est pas nouveau – il est déjà utilisé pour certaines machines pratiquant des régimes très élevés, comme par exemple celles entraînant l'axe du turbocompresseur des Formule 1 –, c'est la première fois qu'il est appliqué au moteur d'une voiture électrique de grande série. Tesla a d'ailleurs développé ses propres outils de production pour cette technologie qui devrait logiquement voir son application étendue dans les années à venir, notamment parce qu'elle autorise l'utilisation de moteurs électriques plus compacts. ●



NOTRE AVIS

Avec ses moteurs à rotors ceinturés de fibre de carbone, Tesla repousse la principale limite de la voiture électrique sportive qui souffrait jusqu'ici d'une vitesse de pointe inférieure à celle de ses rivales thermiques.



Tesla a développé son propre outil de production permettant d'enrouler de la fibre de carbone sous une très forte tension autour du rotor des moteurs électriques de la Model S Plaid.



LA PAUSE VINTAGE



À LA UNE

Happy birthday Porsche 911

RIEN QUE POUR VOUS

Toyota 2000 GT à (re)découvrir

ON VOUS DIT TOUT

Sur la Ferrari F40

EN TÊTE À TÊTE

Avec Frédéric Novo & sa Bugatti

EN VENTE ACTUELLEMENT

RETOUR AUX SOURCES

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



Denrée rare

Elle a l'apparence et le goût d'une BMW 750iL génération E38, mais en plus corsé. Elle est plus performante et, surtout, exclusive, puisque seules 23 versions longues ont vu le jour.

Nous en avons déniché une, alors faites un vœu !



aire la pression des pneus me demande du temps », s'amuse l'heureux propriétaire de cette magnifique Alpina B12 L. Il faut commencer par déclipser une petite ouverture ronde au moyen d'un ergot, puis utiliser une clé (à serrure) pour ôter le cache central de la jante, avant d'accéder aux goujons ou à cette fameuse valve de gonflage. C'est le prix à payer pour disposer

d'une jante au dessin plus épuré. L'autre avantage tient dans l'atténuation de l'effet gyroscopique engendré par ladite valve, qui pèse de plus en plus lourd au fur et à mesure que la vitesse de la roue augmente. Chez Alpina, le diable se niche dans les détails, mais aussi dans l'exclusivité. Sa ressemblance avec la BMW 750iL génération E38 phase 2 pourrait presque la rendre commune. A tort, puisqu'elle fait partie de ces éléphants blancs : sur les 94 B12 6.0 produites entre juillet 1999 et 2001, seules 23 versions longues ●●●



L'environnement général et l'ergonomie qui donne cette délicieuse impression de se sentir chez soi sont typiques de cette Série 7 génération E38. Le traitement Alpina apporte une touche de luxe supplémentaire et se retrouve de manière subtile au niveau des fonds des compteurs, des boiseries, des surpiqûres et autres petits détails qui la rendent absolument unique.



Le traitement Alpina magnifie l'atmosphère à bord. **Un salon douillet en forme de cocon !**

RETOUR AUX SOURCES Alpina B12 L 6.0 (2000)

sont sorties des ateliers de Buchloe, basé à une petite quarantaine de kilomètres à l'ouest de Munich. Cette confidentialité fait autant le bonheur de son titulaire que sa relative discrétion. Seuls les connaisseurs la reconnaîtront de loin quand elle arbore cette livrée bleue spécifique Blau II Alpina Met et les liserés dorés optionnels qui font la réputation du constructeur. Les magnifiques jantes 20 pouces maison sautent également aux yeux d'un averti, mais ses autres signes extérieurs de vitesse se dévoilent d'une manière bien plus subtile. Les deux superbes doubles sorties d'échappement légèrement élargies sous-entendent qu'il y a anguille sous roche du côté du capot avant. L'impossibilité de glisser le moindre auriculaire entre le passage de roue arrière et le pneu suggère un châssis rabaisé et revu en conséquence. Question de détails encore une fois.

Madame Plus

Ces détails justement prennent de l'importance dans la confection d'une Alpina. Fondé en 1965 par Burkard Bovensiepen, ce préparateur qui officie d'abord sur des BMW de compétition s'intéresse vite aux modèles de série. Contrairement à de nombreux sorciers focalisés sur le moteur, Alpina se penche aussi sur tout le reste pour en proposer une parfaite synthèse. Moteur, châssis et présentation optimisent les prestations générales sans jamais dénaturer l'esprit d'origine. La qualité de ses réalisations lui permet de devenir constructeur à partir de 1983. Moins diffusé que certaines autres BMW, le vaisseau amiral Série 7 a également droit au traitement Alpina. La génération E38 débarque avec un V12 porté à 5,7 litres, puis à 6 litres à partir du restylage de 1999. En l'absence d'importateur Alpina en France entre 1991 et 2011, les chances de croiser une B12 6.0 en version longue dans l'Hexagone sont pratiquement nulles. Pour l'anecdote, cet exemplaire en état concours datant de 2000 est d'origine japonaise, avec un volant à gauche particulièrement apprécié d'une clientèle nipponne friande d'exotisme.

Son propriétaire actuel en fait l'acquisition en 2019, lors d'une vente de youngtimers. Initialement venu pour les AMG, ce passionné de Mercedes tombe sous le charme de cette Alpina et tente sa chance. Il ne le regrette pas aujourd'hui.

Retrouver une Série 7 des années 2000 fait l'effet d'une délicieuse valeur refuge. A force de voir les berlines s'empâter, le vaisseau amiral de Munich apparaîtrait presque gracile maintenant. Gracile peut-être dans son allure, mais pas par sa taille ! En s'étirant sur plus de 5,12 m, cette version longue qui repose sur un empattement accru de 14 cm en impose toujours sur la route, sans pour autant en faire des tonnes. Son élégance intemporelle et sa silhouette élancée en font aujourd'hui un grand classique qui marque l'apogée d'un style, avant l'arrivée du controversé designer Chris Bangle. La touche Alpina et ses roues de 20 pouces ajoutent une pointe d'exclusivité sans pour autant tomber dans le piège de la surenchère tape-à-l'œil.

Ouvrir la lourde porte qui justifie son poids par son double vitrage et s'installer à bord donne cette impression de se sentir chez soi.

Pas le moindre écran tactile qui fait le quotidien des berlines actuelles, mais un douillet salon aussi rassurant qu'un cocon. La large console centrale légèrement tournée vers le conducteur et la planche de bord parfaitement lisible sont typiques de l'univers BMW. La Série 7 y apporte cette touche de confort bourgeois que l'on attend d'une limousine de ce calibre. Le petit écran couleur installé sur la console centrale et le lecteur de cassettes avec son espace de rangement près de l'accoudoir central sont le témoin d'un temps révolu.

Le traitement Alpina magnifie cette atmosphère. Le tachymètre gradué jusqu'à 330 km/h et l'instrumentation sur fond bleu foncé ajoutent une petite pointe de sportivité. Les superbes liserés bleu et vert qui ornent les sièges au cuir spécifique, les surpiqûres de même couleur disséminées partout dans l'habitacle, la planche de bord intégralement recouverte de peau noble ou encore l'intégration des armoiries du constructeur dans le garnissage en bois précieux deviennent





TECHNIQUE

Années de production : **1999-2001**
 Exemplaires produits : **23**
 Moteur : **V12, 24 S**
 Cylindrée : **5 980 cm³**
 Puissance maxi : **430 ch à 5 400 tr/mn**
 Couple maxi : **61,2 mkg à 4 200 tr/mn**
 Transmission : **propulsion, 5 rapports automatiques**
 Suspension AV/AR :
**McPherson avec triangles inférieurs et barre anti-roulis /
 essieu multibras, barre anti-roulis et amortissement piloté**
 Freins : **disques ventilés**
 Poids annoncé : **2 070 kg**
 Rapport poids/puissance : **5,7 kg/ch**
 L - l - h : **5 124 - 1 862 - 1 415 mm**
 Empattement : **3 070 mm**
 Pneus AV & AR : **245/40 & 275/35 ZR 20**
 Réservoir : **95 l**
 Prix à l'époque : **218 600 DM (version allemande 1999)**
 Cote actuelle : **90 000 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **291 km/h (autolimitée)**
 0 à 100 km/h : **6"0**
 1 000 m D.A. : **23"8**

Ce qu'en dit Sport Auto

Novembre 2023

La rareté de cette B12 L la rend plus désirable, mais elle ne fait pas tout. Cette imposante limousine revue par Alpina est une belle synthèse du savoir-faire maison. A son V12 à la fois plus puissant et plus expressif s'ajoutent un châssis à la hauteur de sa mécanique ainsi qu'une touche de luxe et d'exclusivité impossible à retrouver sur une BMW. L'homogénéité de cette 750iL revue qui progresse dans tous les domaines devient sa principale qualité. Avec cette allure et cet habitacle indémodables qui font aujourd'hui regretter le virage stylistique pris par certaines BMW actuelles.

Les places arrière sont particulièrement délicieuses à bord de cette Alpina ! Surtout que l'empattement long de cette version L permet d'étendre ses jambes en s'abreuvant de saines lectures sur l'histoire de la marque ! Le V12 6.0 à la sonorité et au caractère plus expansifs que celui d'origine laisse au conducteur une place de choix !



RETOUR AUX SOURCES Alpina B12 L 6.0 (2000)

des objets de contemplation. Là encore, cette accumulation d'aussi jolis détails participe à rendre cette B12 L bien plus luxueuse que n'importe quelle autre BMW 750iL dont elle est dérivée.

Dosage parfait

Les quelques secondes qui suivent le coup de démarreur annoncent la couleur. Point d'aboiement appuyé comme à la mise à feu de certaines berlines sportives d'aujourd'hui, mais point de murmure inaudible non plus comme sur la 750iL E38. Maintes fois décrié à l'époque pour son tempérament et son timbre étouffés, le V12 profondément revu par Alpina trouve ici sa signature sonore. Son architecture spécifique s'entend dès les plus bas régimes par une bande-son chaude et suave, au volume idéalement adapté à son positionnement chic et sportif. Parfaitement installé dans des sièges à l'assise ferme, le conducteur se sent coupé du monde. Coupé du monde, certes, mais pas de la route. L'assistance hydraulique de la direction offre une consistance et un ressenti supérieurs à la majorité des systèmes électriques actuels. L'amortissement piloté conserve un confort convenable en mode Normal mais ne donne pas l'impression de survoler l'asphalte comme à bord de certaines limousines : « *Elle apparaît moins moelleuse que les AMG et Mercedes que j'ai l'habitude de conduire* », remarque son propriétaire. Le mode Sport, lequel accentue les trépidations à basse vitesse et sur les petites déformations, n'est donc conseillé qu'au moment de hausser le rythme. Le gabarit de notre B12 longue ne se ressent qu'à l'heure du stationnement où de simples radars de recul viennent à votre secours. Sur la route, en revanche, sa largeur comparable à celle d'une familiale actuelle et ses formes aisées à appréhender ne sont pas un problème. Exception faite de sa longue course de freinage qui impose une franche pression sur la pédale, la facilité de prise en main enfantine fait vite oublier sa rareté. La boîte automatique à 5 rapports qui mouline sereinement

dans son convertisseur est loin d'être aussi réactive que les dernières unités signées ZF, mais elle ne gâche pas le plaisir. D'autant plus qu'elle propose un mode manuel à travers de petites commandes situées derrière le volant aux surpiqûres bicolores. Le couple copieux du V12 dès le ralenti prône la force tranquille, avant de dévoiler son autre visage une fois sollicité. Comme toujours, l'incroyable allonge propre à cette architecture moteur confère cette nette impression que l'accélération n'en finit pas, mais son appétit pour les hauts régimes épate pour une mécanique à deux soupapes par cylindre. Le coup de collier qu'il donne à partir de 4 000 tr/mn et la facilité avec laquelle il se rapproche des 6 000 tr/mn le rendent délicieusement bipolaire et affolent le tachymètre.

Si le 1 000 m départ arrêté annoncé en 23"8 paraît optimiste, la B12 L laisse bien des familiales sportives derrière elle au moment de lâcher la cavalerie. Elle n'a peut-être pas l'agilité de ses contemporaines armées de roues arrière directrices, mais sa faculté à conserver sa dignité en virage impressionne. Autrement communicative qu'une Mercedes de l'époque, elle maîtrise ses mouvements de caisse une fois son amortissement EDC passé en mode Sport, s'accroche à ses excellents Michelin Pilot Sport 4 S et encaisse les appuis avec une étonnante aisance. Aussi imposante soit-elle, la B12 L offre un plaisir de conduite inattendu sur un itinéraire secondaire, malgré une direction trop démultipliée. J'imagine parfaitement l'impression qu'elle doit donner à son conducteur ou à son passager confortablement lové dans un siège arrière entièrement réglable sur un itinéraire roulant. Bien des propriétaires de sportives de l'époque ont dû être plutôt surpris de ne pouvoir suivre le rythme de cette rareté qui est capable de filer à 291 km/h sur les Autobahn. Vous avez dit TGV ? ●

Un grand merci au propriétaire de ce superbe et rare exemplaire d'Alpina B12 6.0 de nous l'avoir confié pour cet essai.

L'Alpina n'a pas l'agilité de ses contemporaines armées de roues arrière directrices, **mais sa faculté à conserver sa dignité en virage impressionne.**



Tentations de Noël

Par Charles Antonietti



Ralf Tech

L'Académie Royale de Ralf Tech se décline désormais en **bronze**. Cette nouvelle Académie se compose d'un boîtier en alliage bronze CuAl8 à la finition satinée (diamètre : 41 mm) et d'un cadran Bleu Royal ou Bleu de France relevé par une fleur de lys. Le mouvement mécanique à remontage automatique RTA003 est doté d'une réserve de marche de 40 heures. Made in France.

Prix : 2 200€ (édition limitée à 100 pièces)
En boutique ou Web : www.ralftech.com



Akillis

Cette année, Akillis lance une collection capsule en collaboration avec l'artiste peintre pop street art, **Zouliart**. Pour cette occasion, les pendentifs **Fatal Attraction** et **LoveTag** en titane noir sont habillés d'une pluie de couleurs.

Prix : à partir de 1 200€ (édition limitée)
En boutique : 354, rue Saint-Honoré, Paris (1^{er}),
et chez une sélection de partenaires
Web : www.ckillis.com



Wilkinson Sword

Wilkinson Sword célèbre cette année son 250^e anniversaire. La marque propose pour l'occasion plusieurs coffrets dont **The Pioneer Collection**. Vous y trouverez une élégante « shavette » avec ses lames pour s'initier au rasage traditionnel, un savon à barbe et un blaireau sans fibres animales.

Prix : 34,90 € (édition limitée)
En grandes et moyennes surfaces
et sur Amazon



Caran d'Ache

Caran d'Ache collabore avec le **Keith Haring Studio** en lançant pour la fin d'année une nouvelle collection d'instruments d'art et d'écriture (coffrets de crayons de couleurs, pastels, blocs-notes...) et une luxueuse version (notre photo) en palladium du stylo bille **Ecridor**, gravé des motifs caractéristiques de l'artiste américain.

Dans tous les points de vente
et boutiques Caran d'Ache
Web : www.carandache.com



NBA 2K

Célébrez les 25 ans de la série de jeux vidéo **NBA 2K** avec la dernière version de simulation NBA, pour consoles et PC. Cette année, le jeu se dote de la nouvelle technologie **Proplay**, et d'un nouveau mode **Mamba Moments**.

Prix : **69,99 €** (prix public conseillé)
Web : www.nba.2k.com/2k24/buy



Bulldog Skincare

Cette trousse de toilette **Soins de la peau Bulldog Skincare** en liège accueille trois produits : un exfoliant visage (125 ml), un gel nettoyant visage (150 ml) et un soin hydratant (100 ml) Tous sont issus de la gamme **Original** aux notes de bergamote, de citron, de feuilles de cèdre et de genièvre.

Prix : **21,20 €**



Herbelin

Herbelin célèbre les 35 ans du modèle Newport. Pour l'occasion, la marque étoffe sa collection d'un nouveau modèle lié à l'univers marin : la **Newport Maréographe 35^e Anniversaire**. Particularité : elle comporte un indicateur de marée. Modèle conçu, assemblée à la main, réglé et contrôlé dans les ateliers de la maison Herbelin. Le diamètre du boîtier acier, étanche jusqu'à 100 mètres, est de 43 mm.

Prix : **679 €**
En boutique : **58, rue Bonaparte, Paris (6^e)**.
Téléphone : **03.81.68.67.67**
Web : www.herbelin.com



Clever Elf

Clever Elf propose un concept inédit : des **box de décoration de Noël** clés en main pour habiller votre sapin, votre cheminée, votre table de fête... Ces boîtes se déclinent en cinq thématiques et comprennent décoration, boules de Noël, figurines... De quoi plonger chaque intérieur dans une ambiance de fêtes de fin d'année.

Prix : entre **34,99 €** et **74,99 €** (sur Amazon)



Ange Barde

Créé par Ange Barde, le bracelet **The Legend** est plus qu'un simple bijou. Cet accessoire (ici le **bracelet Bleu Sébastien**) est fabriqué à partir de la gomme des pneus qui ont participé à la plus prestigieuse des courses d'Endurance : les 24 Heures du Mans.

Prix : **185 €**
Web : www.byangebarde.com



Champagne Carbon & Bugatti

En 2018, Champagne Carbon et Bugatti annonçaient officiellement leur collaboration. Puis l'année suivante était dévoilée la **cuvée EB.02**, qui célébrait le premier anniversaire de la Chiron Super Sport 300+, première voiture de série à avoir franchi la barrière des 300 mph. La bouteille est enveloppée de fibre de carbone noire, soulignée d'accents orange, comme la voiture de record. Ce Blanc de Blancs Grand Cru millésimé 2006 présente des notes de pain grillé et d'amandes.

Prix : 280 €

Web : www.champagnecarbon.com



BRM

La manufacture française B.R.M Chronographes lance une série limitée pour célébrer ses **20 ans**. Ce modèle présente un boîtier à damier gris et noir. Sur cette pièce d'exception, on retrouvera plusieurs détails comme le logo 20 ans et la couronne noire gravée au numéro de l'exemplaire X/20. Mouvement automatique 7753, 27 rubis. Réserve de marche : 46 heures. Étanchéité : 100 m.

Prix : 11 000 € TTC (série limitée de 20 pièces)



PlayStation 5

La **PlayStation 5** se dote d'un nouveau design plus petit avec un stockage de 1 To, comme la **PlayStation 5 Edition digitale**. Il est aussi désormais possible d'ajouter un lecteur de disques **Blu-Ray Ultra HD** à l'Édition digitale. Au menu, des graphismes en 4K et 8K HDR dans les jeux compatibles, un affichage jusqu'à 120 FPS et un riche catalogue de jeux nouvelle génération qui exploitent toutes ces technologies.

Prix : 549,99 € (PlayStation 5 avec lecteur Blu-Ray)

449,99 € (PlayStation 5 Edition Digitale)



Lapland Ice Driving

Venez faire le plein de sensations en pratiquant la glisse à plus de 200 km/h sur un lac gelé, au volant de vos sportives préférées, au beau milieu de la **Laponie suédoise** avec Lapland Ice Driving. Votre séjour

sera personnalisé dans les moindres détails par des services sur mesure. En tant que tour-opérateur et agent agréé, l'équipe de Lapland Ice Driving s'occupera de tous les préparatifs de votre voyage.

Web : www.lapland-ice-driving.com

Mail : contact@lapland-ice-driving.com

Téléphone : 01.60.76.25.25

EN VRAI

96

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



82 C'EST LA MIENNE...

Porsche 911 Turbo (Type 997, Phase 2)



84

À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos



86

ACHETER UNE OCCASION

Mercedes C 63 AMG

Thomas Ricud



90

GUIDE D'ACHAT

Notre sélection de sportives

C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal
Photos Greg



S'il loue les performances et la facilité d'usage de sa **Porsche 911 Turbo**, Jérémy aimerait un peu plus de sonorité, et peut-être se tourner vers une atmosphérique, mais toujours dans la génération 997.



P

Pourquoi j'ai craqué

Ma première rencontre avec la 911 Turbo Type 997 remonte à 2007 quand j'ai essayé brièvement une

cabriolet Phase 1 à boîte mécanique. A l'époque, je n'avais rien conduit d'aussi performant et j'ai été bluffé par la poussée, mais également par la relative discrétion de la voiture. Deux ans plus tard, un ami journaliste qui remontait d'un comparatif dans le Sud avec un cabriolet Phase 2 PDK m'a appelé et m'a dit qu'il faisait une pause à Valence, avant de reprendre la route très tôt le lendemain. Encore étudiant à l'époque, je n'ai donc pas réfléchi longtemps et l'ai rejoint dans la soirée. Il m'attendait au dépose-minute. Je me souviens de sa couleur bleu foncé et de son intérieur beige. Départ aux aurores le lendemain pour profiter d'un trafic clair, je ne vous avouerai pas le temps que nous avons mis pour rejoindre la région parisienne. Les performances délirantes mais surtout la facilité de conduite offerte par la PDK étaient impressionnantes. On regrettait seulement la capacité du réservoir de 67 litres qui imposait de nombreux arrêts, à rythme rapide. Une fois à bon port avec des étoiles plein les yeux, je me suis dit que ce serait très chouette d'en posséder une un jour...

Le jour où je l'ai vue

Je regardais très régulièrement les annonces de 997 Turbo, mais sans en avoir réellement les moyens. Ce n'est que douze ans plus tard que je suis tombé sur cet exemplaire d'un groupe de porschistes sur Facebook. Après quelques échanges avec le propriétaire, je décide d'aller la voir, sans savoir si j'allais vraiment sauter le pas. J'ai demandé à mon ami journaliste s'il pouvait m'accompagner pour me donner son avis sur l'auto. Arrivé sur place, je n'ai pas été déçu. Elle répondait à presque tous mes critères : toit ouvrant, cuir étendu, jantes sans écrou central, etc. Après un bref essai et une légère négociation, j'hésitais encore à sauter le pas compte tenu de l'investissement. Mais mon ami m'a dit cette phrase : « Si tu n'achètes pas ce très bel exemplaire, suivi et bien placé en prix, c'est que tu n'achèteras jamais de 997 Turbo... » On est rentré avec... (Rires.)

Si c'était à refaire

J'adore cette voiture. Elle est polyvalente. Je peux en profiter avec mes deux filles, qui sont encore petites et raffolent des accélérations... Elle est facile à mener et reste très discrète, même peut-être un peu trop en ce qui concerne la sonorité. Si le souffle du moteur n'a rien de désagréable à l'oreille, il ne peut lutter face à une atmosphérique plus lyrique. L'effet catapulte et les performances,

en revanche, sont très grisants, et comme j'utilise peu ma voiture, nos retrouvailles sont très agréables.

Et si je la remplaçais...

J'aime beaucoup la 911 et en particulier la 997 Phase 2, qui, bien qu'elle ait 15 ans, n'a pas trop vieilli. Même si ce n'est pas au programme, je serais ravi de posséder une belle Carrera 2S à boîte mécanique avec l'option échappement sport. La Turbo était un rêve que j'ai eu la chance de réaliser, mais je suis loin d'en utiliser le quart du potentiel. Je ne serais pas contre avoir un peu plus de sensations à plus basse vitesse, avec une jolie sonorité et un bon levier de vitesses aux débattements raccourcis. La 991 me fait de l'œil également en Phase 1, mais c'est une voiture plus volumineuse, et l'habitacle bien plus moderne a moins de charme que celui de la 997. ●

NOTRE AVIS

La 997 Phase 2 a été la première Turbo à proposer la boîte PDK, bien plus efficace que l'antique Tiptronic à convertisseur. Ses accélérations sont étourdissantes encore aujourd'hui, et le comportement un peu à l'ancienne demande de l'implication, générant d'autant plus de sensations.

"Je peux profiter de cette voiture polyvalente avec mes deux filles, qui sont encore petites et raffolent des accélérations... Elle est facile à mener et reste très discrète, même peut-être un peu trop en ce qui concerne la sonorité."



Porsche 911 Turbo (Type 997, Phase 2)

Année : 2009 Kilométrage : 62 000 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **flat 6, biturbo, 24 S** Cylindrée : **3 800 cm³**
 Puissance maxi : **500 ch à 6 000 tr/mn**
 Couple maxi : **71,5 mkg de 2 100 à 4 000 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, 7 rapports robotisés, double embrayage**
 Poids : **1 670 kg (avec les pleins)**
 V. max. : **312 km/h** 0 à 100 km/h : **3"4**

BUDGET

Prix du neuf à l'époque : **151 500 €** (hors options et carte grise)
 Prix de la voiture actuellement : **105 000 €**
 Prix le plus bas pour ce modèle : **88 000 €**
 Coût d'une révision annuelle : **1 000/1 800 €** (révision petit/grand service)
 Coût de 4 pneus : **1 100 €** (Michelin Pilot Sport 4 S)



POUR NOUS CONTACTER...

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

Immatriculer à l'étranger ?

Lecteur de *Sport Auto* depuis quarante-deux ans (août 1981, comparatif 911 Turbo/BB 512/Countach, le début du virus...), je suis confronté comme tous à ce problème de malus « écologique », qui rend difficile tout investissement dans un véhicule neuf (sauf à avoir de l'argent à gaspiller, ce qui n'est pas mon cas). Le site Internet de *Sport Auto* mentionnait récemment la possibilité de faire immatriculer un véhicule en Andorre, de manière encore plus simple que le Luxembourg, et ainsi échapper au malus. Or, il semblerait que tout citoyen français soit dans l'obligation de circuler dans un véhicule avec l'adresse correspondant à sa résidence principale, ce qui rend impossible toute immatriculation à l'étranger. J'aimerais avoir votre avis éclairé sur ce sujet ô combien sensible.
Alex Boiron

Une précision pour commencer : le comparatif qui vous a tant marqué est un poil plus récent. Il date de décembre 1983 (*Sport Auto* n° 263, « Les avions de la route ») !
 Pour répondre à votre question, le système andorran semble en effet alléchant : une TVA locale très faible (4,5 %) et l'absence de

malus font chuter drastiquement le coût final d'achat d'une sportive. Quelques sociétés l'ont bien compris et proposent, moyennant rétribution, des solutions clé en main, qui passent en fait par une sorte de contrat de location. En pratique, la voiture est immatriculée au nom d'une société andorrane, qui vous en confie l'usage. Vous n'êtes dans ce cas, légalement, pas le propriétaire de « votre » voiture, et avez le droit de rouler à son volant sans avoir besoin de vous domicilier sur place ni d'y monter une structure plus ou moins fictive. Il est cependant conseillé de faire examiner soigneusement le contrat qui vous lie à ladite entreprise par un juriste, pour éviter les mauvaises surprises. Que se passera-t-il, par exemple, si la société en question disparaît ? Qui deviendra légalement propriétaire de « votre » voiture ? On peut imaginer que cette filière, si elle se développe, soit susceptible de bouleverser considérablement le réseau français de commercialisation des marques sportives.

Mesure honteuse

Je suis un fidèle lecteur de votre revue et je tenais à vous féliciter pour cet excellent édito sur le nouveau barème 2024 du malus. Comme vous,



je suis très triste de ne plus pouvoir acheter dès 2024 des voitures sportives neuves à un prix décent. Cette mesure est une honte !
Philippe Bancal

Rubriques disparues

Il y a des années, vous aviez parmi vos rubriques une cote des voitures d'occasion et, dans les pages F1, un tableau récapitulatif les positions des pilotes tour par tour. Ces deux rubriques ont

disparu et je le regrette. Est-ce l'effet d'un manque de temps ? D'un problème de coût ?
Jacques M.

Le tableau tour par tour a été créé à une époque où il y avait six grands prix par an, dont au mieux un était retransmis à la télévision française. La nécessité pour le passionné français de comprendre le déroulé de la course passait donc par l'épluchage méthodique de ce tableau aride, réalisé au début à la main par Gérard Crombac lui-même, puis confié ensuite à de jeunes journalistes soucieux de prouver leur engagement ! C'était un travail long et fastidieux. Il est devenu de moins en moins pertinent. Chacun peut aujourd'hui voir les courses en direct ou en différé, via Canal+ ou le site de la F1 (moyennant abonnement), et avoir accès à une multitude de données. Quant à la cote de l'occasion, outre le fait qu'elle occupait un nombre de pages considérable que nous préférons consacrer à d'autres rubriques, elle est devenue ces dernières années de plus en plus complexe à établir. Les voitures dont nous parlons ne sont pas des consommables auxquels on peut appliquer une dépréciation annuelle. Pire, ces derniers temps, elles ont même



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.



Lamborghini Huracán Sterrato

J'ai surpris à Londres cette belle Huracán Sterrato, dans son élément... puisqu'elle était stationnée devant chez Harrods !
Vincent Mathiaud



tendance à prendre de la valeur, ce qui rend l'établissement d'une cote éminemment délicat.

Une Brabham en cache une autre

Je reviens sur votre article sur la Brabham BT46 « Aspirateur » dans le numéro 741 d'octobre, rubrique par ailleurs excellente. Une petite erreur historique s'est glissée dans cet article. La BT46 « classique » n'a débuté en grands prix qu'en Afrique du Sud 1978. Les deux premiers grands prix de la saison en Amérique du Sud avaient été disputés avec une version « C » de la BT45 : en Argentine avec un capot plat, puis au Brésil avec un capot caractéristique des Brabham de la génération BT42, 44 et 45. Mes sources ? Les meilleures disponibles : le *Sport Auto* n° 193 de février 1978. Il est aussi intéressant de constater que les deux seules courses gagnées par la BT46 l'ont été dans des circonstances inhabituelles : la Suède, mentionnée dans votre article, victoire contestée comme on le sait à cause de l'aspirateur, et l'Italie, à la suite du déclassement d'Andretti, en cette funeste journée du décès de Ronnie Peterson. **Alain Van Raek**

Poussière d'étoiles

C'est lors de ma rentrée en classe de seconde que j'ai acheté mon premier *Sport Auto* : José Rosinski réalisait le comparatif Countach, BB 512 et 911 Turbo Le magazine « Spécial Porsche » suivant allait finir de m'inoculer le virus. Ensuite, j'ai acheté tous les *Sport Auto* jusqu'à aujourd'hui et même si cela m'a pris vingt-six ans, j'ai enfin acquis ma première 911 avant d'accéder, plus tard, à l'héritière de celle vue dans mon premier *Sport Auto* : la 911 Turbo S. Le magazine du sport automobile et de l'automobile sportive a bien évolué et évolué en bien. Vous êtes comme un vieux compagnon de route que je retrouve tous les mois avec la même exaltation qu'à l'âge de 14 ans. Merci pour ça. Mais je vous écrivais avant tout pour vous faire part d'une expérience personnelle. Les voitures électriques peuvent être très fun à conduire, surtout quand elles ne sont pas trop lourdes. J'ai une Mini SE que j'adore et qui me procure énormément de plaisir. Alors, j'ai essayé l'Abarth 500e que je trouve jolie et qui fait franchement envie. Mais à l'essai, c'est autre chose. La motricité sur le sec est

moyenne, le moteur faiblard, le son « imitation moteur » dans les haut-parleurs insupportable et de mauvais goût et je ne vous parle même pas de la finition plastique dur médiocre. Mais le plaisir de conduire vient beaucoup du toucher de route, du ressenti, du comportement. Et là, c'est la dépression. Posologie Lexamil 500 matin, midi et soir. Il faut sans doute du courage pour garder sa veste à l'endroit, aussi j'adresse toutes mes félicitations à Sylvain qui a eu l'honnêteté de donner son avis et accessoirement une seule étoile à l'Abarth 500e. Dans vos essais, sur les cinq étoiles possibles, rares sont les voitures à obtenir

moins de trois étoiles. Et pourtant, parfois, il y aurait de quoi... **Daniel D.**

Vous parlez sans doute de la rentrée 1983 : notre n° 260 daté septembre était en fait un spécial Porsche ultra-complet (à l'essai : 911, Turbo, 924, 944, 928 S et... 956 !). Quant au fameux comparatif Countach/BB 512/911 Turbo, il a décidément suscité des vocations chez nos lecteurs, mais sa datation exacte semble appartenir à chacun... C'est en décembre 1983 qu'il a été publié – voir page de gauche ci-contre la 1^{re} lettre et sa réponse ! Dernier point, très futile : ce sont des feux verts que nous attribuons, pas des étoiles...



Bugatti Veyron 16.4 Super Sport

J'ai repéré cette Bugatti Veyron 16.4 Super Sport stationnée dans le parking du casino de Monaco. A côté, sous la bâche, c'était une Ferrari Monza... **David Hodino**



De Tomaso Pantera

Supercar des années 70, cette majestueuse De Tomaso Pantera dans sa livrée bleu ciel suscite l'admiration des promeneurs de la côte belge. **Serge Landen**

ACHETER UNE OCCASION

Texte & Photos
Thomas Riaud

Mercedes-AMG C 63 (W204)

De 2012 à 2015 A partir de 44 000 €

Dans la famille Classe C de la génération W204, le coupé est incontournable. **Une vraie muscle car à acheter... et à garder !**

Avec la C 36 AMG de 280 ch, première du genre, Mercedes avait déjà su marquer les esprits et donner la réplique aux BMW M3 et Ford Sierra Cosworth. La formule, qui consiste à implanter un gros moteur dans une caisse relativement petite, a été reconduite sur les générations suivantes. Avec, en prime, une inflation conjointe dans la salle des machines, désormais nécessaire pour se mettre au niveau d'une concurrence toujours plus affûtée. Le seuil des 400 ch est vite devenu un minimum dans la catégorie à partir des années 2010, et Mercedes a fait en sorte de dominer ses rivaux grâce à un sacré moteur : un V8 atmosphérique prenant le nom de « 63 », pour rendre hommage à la pionnière 300 SEL 6,3 litres de 1968, la première Mercedes revue et corrigée par AMG. Au-delà du clin d'œil, ce V8 atmosphérique, revisité par les sorciers d'Affalterbach,

compte 6,2 litres de cylindrée. C'est sous cette forme qu'il a trouvé pour écrin la Classe C de troisième génération, la W204, lancée en 2008 en berline, puis en break. Mais il a fallu patienter jusqu'en juin 2011 pour voir la version coupé compléter la gamme. Si l'éventail de moteurs proposés est vaste dès le départ, les dérivés AMG ne sont devenus disponibles qu'à partir de 2012, avec une version 63 de 457 ch déjà très convaincante. C'est une bonne entrée en matière, mais Mercedes ajoute encore une louche fin 2013, à travers la série spéciale 507 Edition de 507 ch, voire 517 ch dans les rares déclinaisons Black Series. Ces dernières versions, les plus désirables, voient leur V8 profondément remanié, en recevant des bielles et des pistons forgés et un vilebrequin allégé de SLS. Ce sera une sorte de bouquet final, car en 2015, cette flamboyante génération de C 63 a été arrêtée.

Les essais de Sport Auto

- N° 603 (04/12) **Match** C 63 AMG Coupé vs BMW M3
N° 606 (07/12) **Comparatif** C 63 AMG Coupé vs Nissan GT-R vs Corvette C6 Grand Sport vs Jaguar XK vs Lotus Evora vs Maserati GT vs Porsche 911 Carrera S
N° 626 (03/14) **Dossier** Atmo vs suralimenté (Coupé C 63 507 Edition)
N° 632 (09/14) **Comparatif** C 63 507 Edition vs BMW M4 vs Porsche 911 Carrera S

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE & STRUCTURE

La coque et les ouvrants sont en acier. Cela présente l'avantage de pouvoir procéder à une remise en état chez n'importe quel bon carrossier indépendant, moins cher que le réseau. Sur ces versions AMG, de nombreux éléments sont spécifiques, avec des ailes élargies, mais aussi des boucliers retravaillés. Les versions Edition 507 et Black Series (800 exemplaires) gagnent des pièces en carbone, comme l'aileron de coffre ou les flaps fixés sur le bouclier avant. D'origine, ces coupés présentent une qualité de peinture et des ajustages irréprochables.

02. TRANSMISSION

La boîte auto à convertisseur 7G-Tronic n'a été implantée que sur les modèles avant restylage, si bien que cela ne concerne pas le coupé, qui reçoit la transmission MCT 7 (Multi Clutch Technology) offrant également 7 rapports. Très fiable à l'usage, cette boîte bénéficie d'un launch control. Contrairement à la 7G-Tronic, il n'y a pas d'entretien particulier, excepté une vidange tous les 50 000 - 60 000 km, ce qui coûte 400 €. Profitez-en pour faire le pont arrière une révision sur deux, pour 120 €. Les seuls soucis, très rares, peuvent concerner le bloc hydraulique, une pièce onéreuse qui coûte dans les 3 000 € lorsqu'il faut la remplacer.

03. IDENTIFICATION

Le coupé C 63 AMG bénéficie de plusieurs marquages, indiquant le numéro de série qui doit être présent sur la carte grise. On retrouve ce numéro dans l'embrasure de la porte, sur un autocollant, côté passager.

04. ENTRETIEN

Rouler avec un tel coupé n'est pas à la portée de toutes les bourses, surtout si vous adoptez régulièrement une conduite rapide, étant donné le coût des pneumatiques et des freins. Pour parcourir 10 000 km, prévoyez 1 300 € environ.

05. INTÉRIEUR

Les selleries en cuir résistent bien à l'épreuve du temps, même si les bourrelets latéraux du siège conducteur ont tendance à s'user du fait des frottements répétés. Cette usure doit être cohérente avec le kilométrage indiqué, car il n'est pas rare de voir des exemplaires en provenance d'Allemagne « rajeunis » en ce qui concerne les compteurs. A noter que les versions Edition 507 et Black Series se montrent plus exclusives, avec un volant gainé d'Alcantara et une plaque fixée face au passager, ainsi que l'emblème d'Affalterbach incrusté dans le pommeau du levier de vitesses. Si l'électronique embarquée est fiable, des mises à jour sont à faire ponctuellement, ne serait-ce que pour garder un GPS à jour.



L'USURE DES SIÈGES DOIT ÊTRE COHÉRENTE AVEC LE KILOMÉTRAGE INDIQUÉ, CAR IL N'EST PAS RARE DE VOIR **DES EXEMPLAIRES EN PROVENANCE D'ALLEMAGNE "RAJEUNIS" EN CE QUI CONCERNE LES COMPTEURS.**



LA FRAGILITÉ DU JOINT DE CULASSE A ÉTÉ RÉVOLUE APRÈS LE RESTYLAGE (ET DONC LA SORTIE DU COUPÉ), MAIS **LES MILLÉSIMES SUIVANTS RENCONTRENT, ENTRE AUTRES, DES FUITES D'HUILE QUI OBLIGENT À OUVRIR LE MOTEUR.**

06. MOTEUR

Ce V8 6,2 litres atmosphérique, très sophistiqué malgré sa distribution par chaîne, doit beaucoup à la compétition. Les premiers millésimes, livrés avant le restylage – et donc avant la sortie du coupé –, souffraient de têtes de vis pouvant se corroder et se casser, avec le risque d'endommager le joint de culasse. Un souci écarté ici, mais il y en a d'autres, tout aussi inquiétants. Il peut y avoir des bruits de pousoirs si l'auto roule peu, ce qui se traduit par une montée en température excessive, nécessitant le remplacement des pièces incriminées, ce qui coûte 2 000 € chez un spécialiste indépendant, et bien plus dans le réseau. Par ailleurs, à froid, un bruit métallique anormal peut se faire entendre durant quelques secondes, ce qui manifeste l'usure d'un ou plusieurs déphaseurs de l'arbre à cames : comptez 1 500 € pour en remplacer un, et près de 4 000 € pour les quatre. Les couvre-culasses, en plastique sur les 507, peuvent se déformer ou se fissurer. Comptez 400 € de pièces, et ajoutez 450 € pour vérifier la bonne étanchéité. Des suintements d'huile peuvent apparaître au niveau du carter inférieur du moteur. Tant que cela reste limité, ne faites rien, car remplacer les joints défaillants réclame d'ouvrir le moteur, ce qui coûte dans les 5 000 €. Un défaut qui devient plus prononcé vers 150 000 km... Quant aux révisions, à faire une fois par an dans la limite de 15 000 km, cela demeure raisonnable, de l'ordre de 300 € environ pour la petite, et près de 600 € tous les 50 000 km, lorsqu'il faut changer les bougies.

07. TRAINS ROULANTS

Cette propulsion est assez lourde, 1 824 kg mesurés par nos soins. Ce n'est pas sans conséquence sur les pneumatiques et les freins, dont l'usure dépend évidemment de votre conduite. Comptez 460 € pour un train de pneus avant et 630 € pour l'arrière. Le budget explose pour les freins, les disques avant étant facturés 1 600 €, et 550 € pour l'arrière, auxquels vous pouvez ajouter 500 € de plaquettes. Il se peut que le bloc ABS connaisse des défaillances et allume les témoins. Il faut alors le remplacer, ce qui coûte 2 500 €, mais une réparation est généralement possible, facturée 850 €. Enfin, vérifiez l'état des soubassements et des jantes, ces éléments étant exposés au moindre choc.



LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« Très répandue, notamment en berline, cette C 63 est un futur classique qui a toutes les chances d'être collectionné, car c'est la dernière avec ce V8 atmosphérique. Ce bloc créé par AMG a néanmoins connu de gros soucis de conception, qui ont été pour l'essentiel résolus au restylage. Cela veut dire que ces défauts n'affectent pas le coupé, qui a été commercialisé plus tard. Mais cela ne signifie pas qu'il n'y a pas de problèmes. Il faut donc sélectionner un exemplaire qui ne perd pas d'huile, qui n'en consomme pas, et qui tourne parfaitement. Visez un modèle bien suivi, non modifié, et de préférence d'origine française. »

David Dos Santos, gérant de GAM91
à Morangis, spécialiste des Mercedes-AMG
(01.69.28.79.01).



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Avec plus de 230 concessions en France, le réseau Mercedes est bien implanté, mais ce modèle est trop ancien pour y figurer en occasion... sauf cas particulier.

Les spécialistes du haut de gamme

Toutes les AMG ont une place de choix chez ces professionnels. Exigez le meilleur (auto révisée et garantie, à l'historique limpide) car vous paierez le prix fort.

Les particuliers

Vous y trouverez le meilleur comme le pire. Éliminez les exemplaires à l'historique flou, dont les compteurs sont souvent modifiés. Visez une première ou deuxième main, avec un carnet à jour et dotée de toutes les factures d'entretien depuis sa mise en circulation, afin de bien en connaître l'historique.

Le club

Bien sûr, la C 63 AMG a toute sa place au très actif **Club Mercedes-Benz France**. Mais il existe d'autres clubs dignes d'intérêt, comme le **Club Mercedes Passion**, sans oublier le **Club AMG**, spécialisé sur ces modèles sportifs (www.club-amg.fr).

Merci à l'expert **Philippe Sana** pour ses précieux conseils (01.48.52.10.58), ainsi qu'au spécialiste **GAM91** pour les prix communiqués (01.69.28.79.01) et à **Hubert P.** pour la mise à disposition de sa voiture.

Les prochains dossiers seront consacrés à la **Honda Civic Type R (FK8, 2017 – 2022)** puis à l'**Aston Martin DB11**.

Aidez-nous par votre témoignage à enrichir cette rubrique. Adressez votre contribution à thomasriaud72@gmail.com. Pour être pris en compte, vos envois doivent nous parvenir avant le 20 décembre pour la Honda, et le 20 janvier pour l'Aston Martin.

BUDGET

Prix : environ 55 000 €

Il y a des écarts sensibles entre un coupé C 63 classique et une série limitée Edition 507 ou Black Series. Mais plus que l'année, c'est le kilométrage qui joue un rôle déterminant dans la valeur de l'auto. Un exemplaire de 2012 dépassant les 120 000 km ne peut prétendre à plus de 44 000 €, alors que le même, avec seulement 45 000 km, peut réclamer 58 000 €. Quant aux séries limitées 507 Edition et Black Series, le minimum oscille autour des 60 000 €, même avec beaucoup de kilomètres.

Coût des pièces

Pneus AV/AR :
460/630 € par train
(18 pouces) vers 25 000 km.
Amortisseurs AV/AR :
1 500/900 € par train
vers 130 000 km.
Disques AV/AR :
1 600/550 € vers 50 000 km.
Plaquettes AV :
500 € le jeu vers 30 000 km.
Echappement (silencieux x 2) :
2 000 € vers 220 000 km.
Révision petit service :
300 € tous les 15 000 km/1 an.
Révision grand service :
600 € tous les 50 000 km/3 ans.

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise.

Coût de l'assurance

Cas d'une C 63 AMG Coupé 507 Edition de 84 000 km, année 2014, valeur 60 000 €.

■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Toulouse.
Cotisation annuelle : 1 398 € T.T.C.
(franchise de 1 200 €).

■ CONDUCTEUR B

Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Nice.
Cotisation annuelle : 890 € T.T.C.
(franchise de 1 200 €).

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

LE CHOIX DE SPORT AUTO

Entre un coupé classique et une version 507 Edition, il n'y a pas un écart significatif. A moins de placer au rang de vos priorités l'aspect collector d'une série limitée.



Les versions

C 63 AMG Coupé 2012 à 2015

Moteur : V8, 6 208 cm³,
457 ch à 5 800 tr/mn
(507 ch sur Edition 507)
Transmission : 7 rapports auto
Poids : 1 824 kg V. max. : 250 km/h
(280 km/h en option)

C 63 AMG Black Series 2013 à 2014

Moteur : V8, 6 208 cm³,
517 ch à 6 800 tr/mn
Transmission : 7 rapports auto (MCT)
Poids : 1 710 kg
V. max. : 300 km/h

VERDICT

Cette 63 AMG au V8 atmosphérique est un grand cru de Mercedes. Cela commence à se savoir, et les prix montent gentiment pour les plus beaux exemplaires. C'est justifié, car ce coupé assez polyvalent a tout pour vous prendre par les sentiments.

LES ATOUTS

■ V8 ■ Qualité de construction
■ Agrément ■ Futur collector

LES FAIBLESSES

■ Boîte auto imposée
■ Poids ■ Délicate sous la pluie ■ Coût d'entretien



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

Lamborghini Revuelto

■ V12 + 3 électromoteurs ■ 6 498 cm³ ■ 1 015 ch ■ Poids : 1 772 kg à sec
■ 0 à 100 km/h : 2"5 ■ CO₂ : 328 g/km ■ Prix de base : 506 808 €
■ Malus 2024 (premières livraisons en 2024) : 60 000 €

Il y en a bien douze. Des cylindres, s'entend, ce qui relève du miracle quand il y a de l'hybridation dans l'air. Rechargeable, dans le cas présent, et avec trois électromoteurs en soutien, tout de même. L'affaire n'est pas sans incidence négative sur

le poids de la pièce d'orfèvre, avec à la clé une inertie aussi relative qu'attendue. On en restera là pour ce qui est des médisances. Aussi moderne soit-elle, la Revuelto garde ses gènes d'origine, et nos lecteurs savent ce que cela veut dire quand c'est signé Lamborghini.

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

CO₂ : Emissions de gaz carbonique en grammes par kilomètre (g/km). Malus : Majoration du prix du véhicule à l'achat en fonction des émissions de CO₂ et du poids. Prix : Tarif de base hors options et malus. NC : non communiqué. * Donnée constructeur. ** Véhicules uniquement disponibles sur stock.

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Alfa Romeo www.alfaromeo.fr												
GIULIA 2.0T 280 Q4	280 ch	1 545 kg *	4 en ligne turbo	1 995 cm ³	240 km/h *	5"2	-	182	59 950 €	10 448 €	★★★★☆	N° 727
Restylage et refonte de la gamme pour la Giulia, qui garde son bloc 2.0 de 280 ch et la transmission intégrale qui va avec. Ledit moteur met mal en valeur un châssis aux petits oignons.												
GIULIA QUADRIFOGLIO **	510 ch	1 700 kg	V6 biturbo	2 891 cm ³	307 km/h *	4"1	21"9	227	95 450 €	50 000 €	★★★★☆	N° 653/662/669/714
Une vraie Alfa ? L'équilibre, le feeling et les joies du survirage plaident en sa faveur. Mais la mécanique conçue par Ferrari manque de caractère et de musicalité. Un comble ! La boîte auto est imposée.												
STELVIO QUADRIFOGLIO **	510 ch	1 961 kg	V6 biturbo	2 891 cm ³	283 km/h *	3"9	22"3	267	103 750 €	50 000 €	★★★★☆	N° 673/698
Depuis le retrait de la Giulia GTAm, ce SUV est l'Alfa la plus homogène du moment. Le plaisir de conduite prime sur la polyvalence, par la grâce d'un comportement plutôt alerte pour un mastodonte.												
Alpina www.alpina-automobiles.fr												
B4 GRAN COUPÉ	495 ch	1 890 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	301 km/h *	3"7 *	-	223	96 800 €	46 323 €	★★★★☆	N° 729
121 ch en plus par rapport à la BMW M440i. Cela change beaucoup de choses, en ajoutant un châssis revu dans le sens du dynamisme. Atmosphère bourgeoise, quoi qu'il en soit.												
B8 GRAN COUPÉ	621 ch	2 175 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	324 km/h *	3"4 *	-	254	169 500 €	50 000 €	★★★★☆	N° 727
Luxe, volupté et traité intérieur exclusif pour ce dérivé de la BMW M850i Gran Coupé, riche de 91 ch supplémentaires. Le châssis se révèle étonnamment réactif au vu du poids du spécimen.												
Alpine www.alpinecars.com												
A110	252 ch	1 110 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	250 km/h	4"7	23"4	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 ³	275 km/h *	4"3	22"9	160	74 500 €	3 119 €	★★★★☆	N° 722/731
Point d'artifices pilotés pour l'A110 S... La suspension est calibrée dans les règles de l'art, et au résultat, le conducteur fait communion avec une voiture aussi à l'aise sur route que sur piste.												
A110 R	300 ch	1 101 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	285 km/h *	4"1	22"2	156	112 000 €	2 370 €	★★★★☆	N° 734/740



PAS ASSEZ RADICALE

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.



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

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

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

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

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

MARQUES/MODÈLES

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

Aston Martin www.astonmartin.com

VANTAGE V8 Châssis alu dérivé de celui de la DB11, différentiel vectoriel, moteur AMG, boîte automatique, style... Efficacité, performances et gros freinage au résultat.	510 ch	1 530 kg*	V8 biturbo	3 982 cm ³	314 km/h *	4"0	-	264	153 277 €	50 000 €	★★★★★	N° 676
VANTAGE ROADSTER 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.	510 ch	1 831 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	306 km/h *	3"8 *	-	263	162 252 €	50 000 €	★★★★★	N° 711
VANTAGE F1 EDITION 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.	535 ch	1 727 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	314 km/h *	4"1	21"6	264	179 798 €	50 000 €	★★★★☆	N° 726
V12 VANTAGE 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...	700 ch	1 795 kg *	V12 biturbo	5 200 cm ³	322 km/h *	3"5 *	-	315	302 017 €	50 000 €	★★★★☆	N° 726
DB12	680 ch	1 685 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	325 km/h	3"6	-	276	280 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 739



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



Train avant réactif.
Amortissement réussi.
V8 coupleux.



Caractère un brin feutré.

DBS SUPERLEGGERA 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.	725 ch	1 693 kg *	V12 biturbo	5 204 cm ³	340 km/h *	3"4 *	-	306	303 529 €	50 000 €	★★★★☆	N° 680/691 (Volante)
DBX 707 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.	707 ch	2 245 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	330 km/h *	3"3	-	323	246 555 €	50 000 €	★★★★★	N° 727
VALKYRIE 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.	1 155 ch	1 270 kg *	V12 + 1 élec.	6 505 cm ³	355 km/h *	3"0 *	-	543	2 700 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 735

Audi www.audi.fr

RS E-TRON GT 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.	598 ch	2 347 kg *	2 électromoteurs	93,4 kWh	250 km/h *	3"3 *	-	0	148 840 €	0 €	★★★★☆	N° 711
S3 SPORTBACK 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.	310 ch	1 555 kg *	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h *	4"7 *	23"7	187	59 070 €	13 109 €	★★★★☆	N° 708/714
RS 3 SPORTBACK ** 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.	400 ch	1 625 kg	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	290 km/h *	3"8	22"0	216	69 990 €	37 595 €	★★★★☆	N° 722/725
RS 4 AVANT 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.	450 ch	1 824 kg *	V6 biturbo	2 894 cm ³	250 km/h	4"1 *	-	229	99 830 €	49 915 €	★★★★☆	N° 673/680
RS 5 COUPÉ 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.	450 ch	1 757 kg	V6 biturbo	2 894 cm ³	250 km/h *	3"7	21"8	223	101 990 €	46 323 €	★★★★☆	N° 667/671/713
RS 6 AVANT ** 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.	600 ch	2 075 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	250 km/h *	3"6 *	-	289	140 880 €	50 000 €	★★★★☆	N° 696/715/728
RS 7 SPORTBACK PERFORMANCE 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.	630 ch	2 065 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	306 km/h *	3"4 *	-	285	154 250 €	50 000 €	★★★★☆	N° 739
TTS ** 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.	310 ch	1 431 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h	4"7	23"8	190	67 740 €	14 881 €	★★★★☆	N° 633/644
TT RS ICONIC EDITION ** 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.	400 ch	1 475 kg	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	280 km/h *	3"7 *	-	205	119 225 €	26 247 €	★★★★☆	N° 735/740
R8 PERFORMANCE QUATTRO ** 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.	620 ch	1 669 kg	V10	5 204 cm ³	331 km/h *	3"1	19"7	297	226 130 €	50 000 €	★★★★☆	N° 684/688/695
R8 V10 GT RWD ** 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.	620 ch	1 570 kg	V10	5 204 cm ³	320 km/h *	3"4 *	-	344	245 000 €	50 000 €	★★★★☆	N° 732/740

Bentley www.bentleymotors.com

CONTINENTAL GT V8 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.	550 ch	2 165 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	318 km/h *	4"0 *	-	275	233 849 €	50 000 €	★★★★☆	N° 715
FLYING SPUR W12 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.	635 ch	2 437 kg *	W12 biturbo	5 950 cm ³	333 km/h *	3"8 *	-	340	268 841 €	50 000 €	★★★★★	N° 697

BMW www.bmw.fr

128ti 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.	265 ch	1 448 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	250 km/h	5"9	25"3	164	49 850 €	4 026 €	★★★★☆	N° 711/726
M135i xDRIVE 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 ?	306 ch	1 525 kg *	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	250 km/h *	4"8 *	-	180	56 500 €	9 550 €	★★★★☆	N° 727
M240i xDRIVE 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.	374 ch	1 727 kg	6 en ligne	2 998 cm ³	250 km/h *	4"0	22"5	200	64 250 €	21 966 €	★★★★☆	N° 721/728
M2 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...	460 ch	1 725 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	250 km/h *	4"1 *	-	230	81 100 €	40 550 €	★★★★☆	N° 740
M3 COMPETITION 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 €.	510 ch	1 726 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	250 km/h *	3"7	20"9	224	109 950 €	47 672 €	★★★★☆	N° 714
M3 TOURING COMPETITION Tenue de cap impériale, train avant incisif, puissance souveraine et transmission intégrale fournie d'office « désactivable » : la M3 comme on l'aime. La polyvalence qu'offre un break en prime.	510 ch	1 865 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	250 km/h *	3"6 *	-	233	116 650 €	50 000 €	★★★★★	N° 739
M3 CS	550 ch	1 763 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	302 km/h *	3"2	20"3	234	157 000 €	50 000 €	★★★★☆	N° 742



L'APPEL DE LA PISTE
Des kilos en moins, des chevaux en plus : voici la M3 taillée pour la piste, en mode point trop radical certes. Ses performances à l'état pur, cela posé, maraboutent l'observateur. Et ça motrice fort. Si ce n'était le manque de feeling des commandes...



Bête de chrono.
Châssis très rigoureux.
Allonge du moteur.



73 exemplaires pour la France.

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>

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
M440i xDRIVE	374 ch	1 830 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	250 km/h *	4"3	23"0	186	74 150 €	12 552 €	★★★★☆	N° 708
Logeable, confortable, précise, rassurante : la M440i cumule les qualités. Celles d'une pure GT, parfaite pour se rendre d'un point A à un point B. Pour le lot de sensations fortes, voir la M4...												
M4 COMPETITION	510 ch	1 713 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	290 km/h *	3"7	21"1	224	112 500 €	47 672 €	★★★★★	N° 711/713/717/722
Forte de sa motricité sans faille, la M4 est une formidable machine à sensations sur la route une fois les aides débranchées. Bémol, elle montre ses limites sur circuit. En cause : son poids.												
M4 CSL	550 ch	1 628 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	307 km/h *	3"8	20"6	227	178 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 730/732
40 ch en plus et une poignée de kilos en moins par rapport à la M4 : pour la piste, c'est elle. De son grip exceptionnel à ses performances portées au niveau requis, la M4 CSL est faite pour ça.												
i4 M50	544 ch	2 272 kg	2 moteurs élec.	-	220 km/h	3"7	22"0	0	77 200 €	0 €	★★★☆☆	N° 727
Y a-t-il du M dans cette BMW électrique ? Pas vraiment. Cela pulse, c'est sûr, mais l'inévitable surcharge pondérale soutenue par une suspension trop souple donne un comportement peu dynamique.												
M850i	530 ch	2 105 kg	V8 biturbo	4 395 cm ³	250 km/h *	3"7	21"7	251	134 100 €	50 000 €	★★★★☆	N° 738
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.												
M8 COMPETITION	625 ch	1 960 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	250 km/h *	3"2 *	-	260	182 100 €	50 000 €	★★★★☆	N° 694/699
La M8 a quelque chose de la M5 sur le plan technique. Avec des réglages spécifiques et une poignée de kilos en plus... Elle n'en demeure pas moins un missile de haute technologie.												
M8 GRAN COUPÉ	625 ch	1 975 kg	V8 biturbo	4 395 cm ³	250 km/h *	3"0	20"0	264	179 100 €	50 000 €	★★★★☆	N° 710
Rouler au pas dans les beaux quartiers, humilier les sportives pur sucre en accélération ou encore drifter à la demande : la M8 Gran Coupé sait tout faire. Dommage qu'elle soit aussi pachydermique.												
Z4 M40i	340 ch	1 588 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	260 km/h	4"6	23"4	184	70 300 €	11 488 €	★★★★☆	N° 689/692
Récemment restylé, le Z4 garde la motorisation attribuée à la version M40i en l'état. Sur le fond, ce roadster, qui n'est pas taillé pour l'attaque, reste efficace en toutes circonstances.												
XM	653 ch	2 710 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	4 395 cm ³	250 km/h *	4"3 *	-	33	178 000 €	0 €	★★★☆☆	N° 736
Une formidable et atypique familiale, à prendre comme telle, jamais en proie au roulis à un point qui force le respect. Le côté « M », pour le sport, de cet éléphantique SUV nous échappe, en revanche.												

Bugatti www.bugatti.com/fr

CHIRON	1 500 ch	1 995 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	420 km/h *	2"5 *	-	505	2 650 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 664/680/713
Capitaine Flam est plus proche d'un Rafale au décollage que d'une GT. La poussée n'a pas d'équivalent sur quatre roues. Le phénomène réussit le tour de force d'être conduisible, communicatif et agile.												
CHIRON SUPER SPORT	1 600 ch	1 972 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	440 km/h *	2"4 *	-	516	3 840 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 719
Sa poupe "longue queue" en témoigne, la Super Sport fait de l'aérodynamisme son atout majeur. Une conduite qui ne ressemble à rien de connu, mâtinée d'une polyvalence insoupçonnée.												
DIVO	1 500 ch	1 960 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	380 km/h *	2"4 *	-	505	5 000 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 705
Bugatti puise dans son histoire pour cette version spéciale de la Chiron : une carrosserie inédite spectaculaire et une forte appétence pour les virages. 40 exemplaires à 5 millions d'euros l'unité.												

Caterham www.caterham.co.uk

SEVEN 170 R	85 ch	469 kg	3 en ligne turbo	660 cm ³	168 km/h *	6"9 *	-	109	42 354 €	0 €	★★★★★	N° 719
85 ch... Allons bon. Ça le fait, car elle ne pèse pas lourd, la Seven d'entrée de gamme. Son châssis brut de fonderie aidant, elle livre son pesant de sensations fortes sans passer par la case malus.												
SUPER SEVEN 600	85 ch	440 kg *	3 en ligne turbo	660 cm ³	170 km/h *	6"9 *	-	109	44 274 €	0 €	★★★★☆	N° 739
Les différences entre les deux Seven petitement motorisées sont d'ordre esthétique, rien d'autre. Du pareil au même en mouvement, donc. Reste à composer avec une ergonomie pour le moins baroque.												
340 R	170 ch	560 kg *	4 en ligne	1 999 cm ³	209 km/h *	-	-	148	57 954 €	1 276 €	★★★★★	N° 732
Cette sportive hors du temps part à la chasse aux kilos en supprimant tout ce qui peut être supprimé. Conduite enivrante à la clé. Le 4 cylindres 2.0 siglé Ford opère sans l'aide d'un turbo.												
SEVEN 485 CSR **	237 ch	580 kg *	4 en ligne	1 999 cm ³	225 km/h *	3"9 *	-	196	71 634 €	18 905 €	★★★★★	N° 694
La CSR se veut la plus civilisée des Caterham. Du coup, elle perd en rigueur alors que le prix grimpe. Ces choses dites, la recette à nulle autre pareille des Seven survitaminées fait toujours mouche.												

Chevrolet www.chevrolet.fr

CORVETTE STINGRAY CABRIOLET	482 ch	1 717 kg	V8	6 162 cm ³	296 km/h *	3"8	21"9	277	111 530 €	50 000 €	★★★★★	N° 718/725
Le V8 6.2 atmo perd une poignée de chevaux en traversant l'Atlantique. On le sent un peu moins hargneux, mais il reste extraordinaire avec des saveurs sans artifices. Châssis pointu de série.												
CORVETTE Z06	645 ch	1 679 kg	V8	5 460 cm ³	+ de 300 km/h *	3"1	20"1	NC	env. 200 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 736
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

LEON VZ 300	300 ch	1 490 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	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.												
FORmentor VZ5	390 ch	1 634 kg	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	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

STRADALE	400 ch	855 kg *	4 en ligne turbo	2 261 cm ³	280 km/h *	3"2 *	-	216	195 000 €	37 595 €	★★★★★	N° 679
Quand Dallara, grand spécialiste des châssis de course, produit une voiture « de série », ça promet du sport. Et la Stradale ne déçoit pas : impossible de s'ennuyer au volant de cette redoutable barquette.												

Devalliet www.devalliet.fr

MUGELLO 375F	225 ch	680 kg *	4 en ligne	1 598 cm ³	+ de 200 km/h *	4"6 *	-	127	88 400 €	150 €	★★★★☆	N° 738
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

F22	500 ch	803 kg *	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	290 km/h *	2"5 *	-	195	312 062 €	18 188 €	★★★★★	N° 741
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 60%;"> <p>ÇA SE MÉRITE 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.</p> </div> <div style="width: 35%;"> <p>↑ Poussée phénoménale. Grip phénoménal. Freinage phénoménal.</p> </div> <div style="width: 35%;"> <p>↓ 100 exemplaires, pas plus.</p> </div> </div>												

Ferrari www.ferrari.com

ROMA	620 ch	1 662 kg	V8 biturbo	3 855 cm ³	320 km/h *	3"4 *	-	255	206 890 €	50 000 €	★★★★★	N° 704/712
Polyvalente, une ligne canon, un intérieur high-tech : une authentique sportive en tenue de bal. Le crime parfait ? Manque juste au V8 un soupçon de bestialité. L'agilité d'ordre céleste compense.												
ROMA SPIDER	620 ch	1 556 kg *	V8 biturbo	3 855 cm ³	320 km/h *	3"4 *	-	258	246 524 €	50 000 €	★★★★★	N° 741
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 60%;"> <p>INVITATION AU CRUISING Plus lourde et moins rigide, la Roma Spider n'est pas aussi tranchante que la copie d'origine. Classique s'agissant d'une décapotable, et à prendre comme telle. Rien qui ne gâche le plaisir. Un train avant réactif et un V8 explosif, c'est précieux.</p> </div> <div style="width: 35%;"> <p>↑ Polyvalence assumée. Cabriolet très équilibré. V8 signé Ferrari...</p> </div> <div style="width: 35%;"> <p>↓ Pour l'attaque à ciel ouvert, voir ailleurs.</p> </div> </div>												
PORTOFINO M	620 ch	1 664 kg *	V8 biturbo	3 855 cm ³	320 km/h *	3"4 *	-	256	212 227 €	50 000 €	★★★★★	N° 714
M pour Modificata. Le coupé-cabriolet Portofino M reprend à son compte le V8 3.8 de la Roma, sans rien changer. Résultat, une voiture plus exigeante que ladite Roma, riche d'un grip rassurant.												
812 GTS	800 ch	1 600 kg	V12	6 496 cm ³	340 km/h	2"9	-	366	336 269 €	50 000 €	★★★★☆	N° 709
Si ce n'était le confort de roulage en veillesse aux allures courantes... Pour le reste, du lourd. La ligne, les performances, la musique du V12 atmosphérique, le grand luxe : une certaine idée du nirvana.												
812 COMPETIZIONE	830 ch	1 487 kg *	V12	6 496 cm ³	340 km/h *	2"8 *	-	385	491 443 €	50 000 €	★★★★★	N° 719
Au V12 6.5 qui part en flèche haut dans les tours, s'ajoutent la sidérante réactivité de la direction et les quatre roues directrices. Voici l'une des plus flamboyantes pompes à feu du moment...												

Performance et Endurance

200 dimensions du 13" au 19"



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

www.platin.fr



PLATIN
★★★ TYRES

 Marque allemande

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
296 GTB	830 ch	1 470 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm ³	330 km/h *	2''9 *	-	149	271 115 €	1 386 €	★★★★★	N° 723
Deux cylindres en moins et un électromoteur dans le décor... Pas de panique. L'hybride 296 GTB est une Ferrari du meilleur cru, une pure propulsion bien servie par ses appuis taillés dans le béton.												
296 GTS	830 ch	1 651 kg	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm ³	330 km/h	2''7	18''0	153	315 377 €	1 901 €	★★★★★	N° 731/739
18''0 dans l'exercice du 1 000 m D.A. chiffré par nos soins, le ton est donné. La motricité sans faille, la réactivité du train avant et les freins indestructibles font le reste. Du grand art.												
SF90 STRADALE	1 000 ch	1 600 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	340 km/h *	2''5 *	-	160	423 514 €	3 119 €	★★★★★	N° 702
La SF90 libère 1 000 ch, le lot comprenant les 220 ch tirés de trois électromoteurs. Cette hybride rechargeable est, ce faisant, l'une des productions les plus ahurissantes de Maranello. Facile à l'usage.												
SF90 SPIDER	1 000 ch	1 670 kg	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	340 km/h *	2''5 *	-	162	465 714 €	3 552 €	★★★★★	N° 725
Une Ferrari hybride reste une Ferrari, c'est-à-dire une voiture de sport marquée par son tempérament bestial. Celle-ci n'en demeure pas moins facile à conduire, l'une de ses qualités premières.												
SP3 DAYTONA	840 ch	1 485 kg	V12	6 496 cm ³	340 km/h *	2''8 *	-	368	1 968 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 728
Daytona en référence au mythique circuit américain et, de fait, il y a bien quelque chose d'une voiture de course dans cette SP3, à commencer par sa direction au scalpel. V12 au diapason.												
PUROSANGUE	725 ch	2 033 kg *	V12	6 496 cm ³	310 km/h *	3''3 *	-	393	384 229 €	50 000 €	★★★★★	N° 735/738
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

PUMA ST	200 ch	1 358 kg *	3 en ligne turbo	1 497 cm ³	220 km/h *	6''7 *	-	149	35 950 €	1 386 €	★★★★☆	N° 727
Les 200 ch répondent présents, la boîte de vitesses est étagée selon de sains principes, la direction est centrée serrée, la réactivité du châssis surprend : tout bon pour le petit SUV siglé Ford.												
FOCUS ST	280 ch	1 461 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm ³	250 km/h	6''9	26''5	183	41 700 €	10 897 €	★★★★☆	N° 737
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.												
MUSTANG MACH 1 **	460 ch	1 774 kg	V8	5 038 cm ³	260 km/h	5''7	24''0	284	68 400 €	34 200 €	★★★★☆	N° 717/720
Un V8 5.0 sans suralimentation, au garde-à-vous dès les plus bas régimes. On en redemande. Châssis en rapport, simple et équilibré. Insuffisant toutefois pour faire de cette Mustang une pistarde.												

Honda www.honda.fr

Civic Type R	329 ch	1 429 kg *	4 en ligne turbo	1 996 cm ³	275 km/h *	5''4	-	186	57 220 €	12 552 €	★★★★★	N° 733
Châssis efficace, toucher de route communicatif et mécanique explosive : la nouvelle Civic Type R fait référence parmi les sportives en mode traction, de plus en plus rares il est vrai. On prend.												

Hyundai www.hyundai.com

i20N **	204 ch	1 237 kg	4 en ligne turbo	1 598 cm ³	230 km/h	6''6	26''9	158	28 900 €	2 726 €	★★★★★	N° 715/733/736
Une petite teigne comme on n'en fait plus, qui, contre toute attente, tient son rang sur la piste. Cette pépite incarne l'esprit GTi de manière sincère, son châssis rigide et tout ce qui va avec aidant.												

Jaguar www.jaguar.com

F-TYPE P450	450 ch	1 781 kg *	V8 compresseur	5 000 cm ³	285 km/h *	4''6 *	-	237	106 200 €	50 000 €	★★★★☆	N° 720
Confortable, agréable à mener, généreusement motorisé, ce coupé invite à pratiquer le grand tourisme de manière intensive. Un must pour voyager, et, sans nul doute, la plus homogène des F-Type.												
F-TYPE P450 AWD	450 ch	1 780 kg	V8 compresseur	5 000 cm ³	286 km/h *	4''6 *	-	242	112 600 €	50 000 €	★★★★☆	N° 742
Une pure GT, peu disposée à la conduite très dynamique. Et la transmission intégrale n'arrange pas ses affaires à cet égard. L'inertie guette... Le flegmatique V8 ne dépare pas dans le décor.												
F-TYPE R	575 ch	1 878 kg	V8 compresseur	5 000 cm ³	300 km/h *	3''7	21''6	239	135 200 €	50 000 €	★★★★☆	N° 699/707/713
Les 575 ch sont en pleine forme et propulsent le coupé siglé Jaguar avec une rage émouvante. La F-Type R reste un parfait antidote pour les blasés de la 911. Le cabriolet est affiché à 142 900 €.												

Lamborghini www.lamborghini.com

HURACÁN EVO RWD SPYDER **	610 ch	1 724 kg	V10	5 204 cm ³	324 km/h *	3''5 *	-	335	211 006 €	50 000 €	★★★★☆	N° 711
610 ch pour l'Huracán quand elle recourt à ses roues arrière. Lesquelles ne sont pas directrices, en la circonstance. Le V10 « atmo » est explosif.												
HURACÁN EVO **	640 ch	1 647 kg	V10	5 204 cm ³	325 km/h *	2''9	19''5	332	221 382 €	50 000 €	★★★★☆	N° 686/694/697
L'Huracán Evo, ce sont 640 ch, quatre roues motrices et les roues arrière directrices. L'ensemble est redoutable, sans même parler du fabuleux V10 et de ses vocalises déchirantes.												
HURACÁN STO	640 ch	1 339 kg *	V10	5 204 cm ³	310 km/h *	3''0 *	-	331	299 295 €	50 000 €	★★★★★	N° 722/ 737
Poids moindre et roues arrière motrices : la STO n'est pas une variante de l'Evo, dont elle garde les 640 ch. Elle est dans son monde, flamboyante mais jamais excessive. Grip exceptionnel.												
HURACÁN STERRATO	610 ch	1 470 kg *	V10	5 204 cm ³	260 km/h	3''4 *	-	337	270 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 738



INATTENDUE AU TOURNANT

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



Capable en hors piste. Confort. V10 en majesté.



Look qui fait débat

COUNTACH LPI800-4	814 ch	1 594 kg *	V12 + 1 élec.	6 498 cm ³	355 km/h *	2''8 *	-	440	2 400 000 €	50 000 €	★★★★☆	N° 728
La Sian en mode hybride (léger) déguisée en Countach... Cela donne quoi ? Une sportive à l'ancienne, intransigeante et trempée dans la lave en fusion. Vivante, en un mot. 112 exemplaires, pas plus.												
URUS PERFORMANTE	666 ch	2 150 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	306 km/h *	3''3 *	-	320	266 555 €	50 000 €	★★★★☆	N° 731
16 ch de plus que l'Urus « standard », auxquels s'ajoute un typage circuit... De quoi transformer un percheron en pur-sang ? C'est l'idée. Et cela s'en rapproche, sachant qu'un SUV reste un SUV.												

Land Rover www.landrover.fr

DEFENDER 90 V8	525 ch	2 471 kg	V8 compresseur	5 000 cm ³	240 km/h *	5''2	-	330	136 700 €	50 000 €	★★★★☆	N° 729
Un tout-terrain, dont la sportivité est par définition proche de zéro, dans ces pages ? Pourquoi pas, quand s'active sous le capot un V8 source de sensations brutes de fonderie. Un engin attachant.												

Lexus www.lexus.fr

RC F TRACK EDITION	464 ch	1 747 kg	V8	4 969 cm ³	270 km/h	4''8	23''1	268	124 900 €	50 000 €	★★★★☆	N° 689/698/702
Atypique, le coupé nippon l'est par sa ligne et, plus encore par son V8 atmo, une rareté de nos jours. La version Track Edition ajoute des éléments carbone et des disques céramique, sans se montrer radicale.												

Lotus www.lotuscars.com

EMIRA i4	360 ch	1 446 kg *	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	275 km/h *	4''4 *	-	208	96 815 €	29 070 €	★★★★☆	N° 740
Mercedes fournit l'ensemble mécanique (moteur + boîte), et dans le genre « 4 pattes », il y a pire. La réactivité du châssis et l'inimitable toucher de route complètent la tableau. Emérite Emira.												
EMIRA V6	400 ch	1 493 kg *	V6 compresseur	3 456 cm ³	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.												
ELETRE R	905 ch	2 640 kg *	2 électromoteurs	-	265 km/h *	2''9 *	-	0	153 090 €	0 €	★★★★☆	N° 742
Nul doute, ça pulse. Et c'est efficace à un point inespéré au vu de la masse à déplacer, laquelle ne se fait pas oublier. Pour ce qui compte vraiment... presque zéro pointé en termes de sensations.												

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Maserati www.maserati.fr												
GRANTURISMO TROFEO	550 ch	1 795 kg *	V6 biturbo	2 992 cm ³	320 km/h *	3"5 *	-	230	225 650 €	50 000 €	★★★★☆	N° 734
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.												
GHIBLI TROFEO **	580 ch	1 969 kg *	V8 biturbo	3 799 cm ³	326 km/h *	4"3 *	-	283	156 300 €	50 000 €	★★★★☆	N° 711/723
Un V8 qui opère en mode dragster, on prend. Au prix de menues défaillances au chapitre de la rigueur... Les saveurs atypiques qu'offre cette berline contrebalancent le manque de sportivité.												
MC20	630 ch	1 495 kg *	V6 biturbo	3 000 cm ³	326 km/h *	2"9 *	-	261	235 200 €	50 000 €	★★★★☆	N° 713/723
La MC20 vaut pour sa légèreté, son homogénéité et sa précision jamais prise en défaut. Une sportive facile à prendre en main, au résultat, bien servie par son V6 3.0 aussi énergique que musical.												
MC20 CIELO	630 ch	1 540 kg *	V6 biturbo	3 000 cm ³	323 km/h *	2"9 *	-	265	266 650 €	50 000 €	★★★★☆	N° 731
Il s'en défendent, mais les ingénieurs ont bel et bien versé une dose d'assouplissant sur la suspension du cabriolet MC20 Celio. Inattendue prise de roulis au résultat. Le V6 pousse très fort.												

Mazda www.mazda.fr

MX-5 RF 2.0	184 ch	1 072 kg *	4 en ligne	1 998 cm ³	220 km/h *	6"8 *	-	155	39 950 €	2 205 €	★★★★★	N° 662/675/729
Coupé ou cabriolet ? Pour les indécis, Mazda propose la version targa nommée RF. La prise de poids limitée ne se ressent guère. L'équilibre naturel de cette propulsion donne la banane, à dire vrai.												

McLaren cars.mclaren.com

ARTURA	680 ch	1 498 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 993 cm ³	330 km/h *	3"0 *	-	104	232 500 €	0 €	★★★★★	N° 726/742
	MACHINE À VOYAGER C'est le constat que nous tirons après un long périple, au cours duquel l'Artura s'est montrée conciliante en raison de sa suspension suffisamment filtrante. Encore reste-t-il les poussées phénoménales et l'agilité propres à une McLaren, même hybride.										<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;"> ↑ Poids maîtrisé. Routière au long cours. Ergonomie bien pensée. </div> <div style="text-align: center;"> ↓ Sensations un poil édulcorées. </div> </div>	

GT	620 ch	1 546 kg	V8 biturbo	3 994 cm ³	326 km/h *	3"2 *	21"8	270	199 500 €	50 000 €	★★★★★	N° 693/698
Cette McLaren porte bien son nom, avec son grand coffre et sa suspension prévenante, source d'un confort de roulage apprécié. Avec 620 ch fournis à bon prix (façon de parler).												
765LT SPIDER	765 ch	1 393 kg *	V8 biturbo	3 994 cm ³	330 km/h *	2"8	-	280	372 500 €	50 000 €	★★★★★	N° 720
Son poids contenu aidant, cette McLaren découvrable n'a pas son pareil en matière d'agilité. Caractère bestial et réactions animales sont fournis avec. Une auto comme il n'en existe plus vraiment...												

Mercedes www.mercedes-benz.fr

A 45 S AMG 4MATIC+	421 ch	1 680 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	270 km/h *	3"9	-	206	77 900 €	27 166 €	★★★★★	N° 701/722
Restylage pour la Classe A, dont la version la plus musclée conserve son bloc de 421 ch en l'état. Sur l'essentiel, cette GTi n'a de la polyvalence qu'une relative notion. Conduite instinctive.												
CLA 45 S AMG SHOOTING BRAKE	421 ch	1 728 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	270 km/h	4"2	22"5	207	83 350 €	28 107 €	★★★★★	N° 715/723
Il en a sous le capot et il repose sur un châssis efficace : jolie carte de visite pour ce break sous label AMG. La vitalité de son moteur emporte l'adhésion. Conduite addictive.												
C 63 S AMG E PERFORMANCE	680 ch	2 165 kg	4 en ligne turbo + 1 élec.	1 991 cm ³	280 km/h	3"4	-	156	134 350 €	2 370 €	★★★★☆	N° 732
Un V8 remplacé par un ensemble hybride rechargeable basé sur un 4 cylindres, cela interpelle. Et cela déçoit, tant le quotient émotionnel est plat. Reste le côté catapulte de cette C 63 AMG...												
SL 63 AMG 4MATIC +	585 ch	1 945 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	315 km/h *	3"6 *	-	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.												
G 63 AMG	585 ch	2 624 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	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

HATCH JOHN COOPER WORKS	231 ch	1 311 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	238 km/h	5"8	25"6	157	42 900 €	2 544 €	★★★★☆	N° 643/649
Attention, Mini délurée ! Ses performances sont épatantes. Comportement rigoureux mais il manque une touche de fun. Le cabriolet, le break Clubman et le SUV Countryman sont, eux aussi, servis en JCW.												

Morgan www.morgan-motor.co.uk

SUPER 3	118 ch	635 kg *	3 en ligne	1 487 cm ³	209 km/h *	7"0 *	-	130	58 788 €	210 €	★★★★☆	N° 739
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.												
PLUS SIX	335 ch	1 075 kg *	6 en ligne biturbo	2 998 cm ³	267 km/h *	4"2 *	-	180	115 182 €	9 550 €	★★★★★	N° 693
Rouler en Morgan n'a rien de rationnel. Mais prévenante, confortable et performante grâce au bloc emprunté à la BMW Z4, la Plus Six conjugue le passé au présent. Comportement rigoureux.												

Pagani www.pagani.com

HUAYRA R	850 ch	1 050 kg *	V12	6 000 cm ³	320 km/h *	-	-	-	3 120 000 €	-	★★★★★	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.												
HUAYRA CODALUNGA	840 ch	1 280 kg *	V12 biturbo	5 980 cm ³	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.										<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;"> ↑ Œuvre d'art. Cantique mécanique. Tsunami de sensations. </div> <div style="text-align: center;"> ↓ Série limitée à 5 exemplaires. </div> </div>	

Porsche www.porsche.com/france

718 CAYMAN S PDK	350 ch	1 443 kg	4 à plat turbo	2 497 cm ³	279 km/h	4"0	22"2	224	81 867 €	40 934 €	★★★★☆	N° 656/660/705
Avec un 4 cylindres certes, mais de 2,5 litres de cylindrée, le coupé Cayman S se transforme en une arme redoutable, capable de rivaliser avec des GT en termes de dynamisme et de performances.												
718 CAYMAN GT4 **	420 ch	1 460 kg	6 à plat	3 995 cm ³	304 km/h	4"6	22"3	251	105 332 €	50 000 €	★★★★★	N° 695/713
Le flat 6 atmo se marie à merveille avec le châssis du Cayman, ciselé pour l'occasion. Jouissif en toutes circonstances, et plus encore en piste, le GT4 s'affirme comme la référence des coupés sportifs.												
718 CAYMAN GT4 RS	500 ch	1 491 kg	6 à plat	3 996 cm ³	315 km/h	3"8	21"0	299	159 052 €	50 000 €	★★★★★	N° 723/727/736
Glisser le bloc de la 911 GT3 dans les entrailles du 718 Cayman ? Ça le fait, avec le zeste de sauvagerie que la GT3 n'est pas en mesure d'offrir. Au prix d'un amortissement coulé dans le béton...												
718 BOXSTER S PDK	350 ch	1 451 kg	4 à plat turbo	2 497 cm ³	285 km/h	4"1	22"3	224	83 907 €	41 954 €	★★★★☆	N° 652/656/661
Un 4 cylindres dans les entrailles d'une Porsche : un scandale ? S'il n'a pas le caractère d'un flat 6, ce bloc n'est pas déplaisant : 7 000 tr/mn, entre autres... Et quel dynamisme, sans dégrader le confort !												
718 SPYDER **	420 ch	1 440 kg	6 à plat	3 995 cm ³	301 km/h	4"4	22"3	251	102 339 €	50 000 €	★★★★★	N° 691/707
Le Boxster devient Spyder quand il reçoit le flat 6 4.0 de 420 ch. Une mécanique à la hauteur du châssis, et ce serait encore mieux avec beaucoup de kilos en moins. Capote compliquée à manier.												
718 SPYDER RS	500 ch	1 410 kg *	6 à plat	3 996 cm ³	308 km/h *	3"4 *	-	294	159 052 €	50 000 €	★★★★★	N° 740
Le der des ders, avant que la 718 ne s'alimente qu'à l'électricité. Du millésimé, mis en valeur par le bloc emprunté à 911 GT3. Reste, en soi, une sportive qui se déguste avant tout sur la route.												
911 CARRERA	385 ch	1 505 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	293 km/h *	4"0 *	-	233	124 885 €	50 000 €	★★★★★	N° 708
La 911 numérotée 992 a pris du poids par rapport à sa devancière, mais c'est toujours de la balle. La Carrera « de base » donne accès au mythe et chaque seconde de conduite se savoure.												
911 CARRERA T	385 ch	1 505 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	291 km/h *	4"0 *	-	234	135 559 €	50 000 €	★★★★★	N° 742
Équipée du flat 6 « premier niveau », un peu allégée et pourvue d'un châssis et d'une suspension plus typés sport, la 911 T excelle quand il s'agit de passer vite et fort. Et reste très vivable au quotidien.												
911 CARRERA S	450 ch	1 596 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	308 km/h *	3"4	21"1	238	140 485 €	50 000 €	★★★★★	N° 685/692/699
Avec 450 ch, la 911 reste dans l'esprit GT, mais offre des performances de supercar du siècle dernier. Comme les autres 911, son prix a bien grimpé depuis 3 ans (+ 18 200 € hors malus).												
911 CARRERA GTS	480 ch	1 628 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	311 km/h *	3"4	20"9	244	158 175 €	50 000 €	★★★★★	N° 724
La meilleure des 911, si l'on met de côté la GT3 ? Nous ne sommes pas loin de le penser. Plus démonstrative que la Carrera S, moins absolue que la Turbo, pour situer le débat. Efficace sur circuit.												

Style et Qualité

Jantes homologuées TÜV
du 14" au 21"

platinwheelsfrance www.platin.fr



PLATIN
WHEELS

Marque allemande

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
911 SPORT CLASSIC **	550 ch	1 554 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	315 km/h *	4"1	-	285	286 215 €	50 000 €	★★★★★	N° 734
A la base de cette série limitée, il y a l'une des plus grandes voyageuses du moment. La 911 Turbo pour la nommer. A prendre comme telle, pour une voiture qui ne s'autorise aucune fantaisie.												
911 TURBO S	650 ch	1 661 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	330 km/h *	2"6	19"1	271	250 260 €	50 000 €	★★★★★	N° 701/703
La 911 des temps modernes passe en mode Concorde : performances ahurissantes, homogénéité sans pareille, polyvalence à faire mourir de honte une Golf. Difficile de lui trouver une concurrente.												
911 TURBO CABRIOLET	580 ch	1 759 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	320 km/h	2"9	-	275	231 066 €	50 000 €	★★★★★	N° 711/733
Même sans le S, la 911 Turbo Cab' frise la perfection avec un déferlement de puissance surnaturel, une stabilité hors des normes et un grip absolu. Une concurrente à la hauteur ? Nous ne voyons pas.												
911 TARGA 4S	450 ch	1 675 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	304 km/h *	3"6 *	-	243	162 805 €	50 000 €	★★★★★	N° 705
Avec sa verrière et son toit magique, la Targa occupe une place particulière dans la gamme 911. Une alternative séduisante au cabriolet, vendu au même prix. La Targa est moins radicale.												
911 S/T	525 ch	1 380 kg *	6 à plat	3 996 cm ³	300 km/h *	3"7	-	313	308 976 €	50 000 €	★★★★★	N° 742
	LA 911 PAR ESSENCE La GT3 RS sans tout le tralala technique et visuel, avec une boîte mécanique à 6 rapports à la place de la PDK. Plus légère, en prime. Au résultat, chers amis, voici la meilleure Porsche de route du moment. Une pièce rare. Dans tous les sens du terme.										↑ Toucher de route sans pareil. Agilité de cabri. Moteur qui fait dresser les poils.	↓ Exemplaires tous vendus.
911 GT3	510 ch	1 480 kg	6 à plat	3 996 cm ³	318 km/h *	3"3	-	294	196 554 €	50 000 €	★★★★★	N° 714/716/718
Porsche met des doubles triangles à l'avant, avec à la clé une précision de conduite chirurgicale. Le 4 litres est une machine à sensations fortes et le tout donne la GT3. Seule sur sa planète.												
911 GT3 PACK TOURING	510 ch	1 439 kg	6 à plat	3 996 cm ³	318 km/h *	4"0	21"2	292	196 554 €	50 000 €	★★★★★	N° 731/732
Et c'est quoi le Pack Touring ? Réponse, un spoiler rétractable qui limoge l'aileon attribué à la GT3 standard. La robe est plus discrète mais le châssis n'en garde pas moins son côté pistard.												
911 GT3 RS	525 ch	1 450 kg	6 à plat	3 996 cm ³	296 km/h *	3"4	20"8	305	253 454 €	50 000 €	★★★★★	N° 730/738
525 ch, c'est peu, direz-vous, mais l'aérodynamique en dehors des normes établies compense. Grip exceptionnel au résultat. La GT3 RS est la pistarde par excellence, dans tous les sens du terme.												
911 DAKAR	480 ch	1 605 kg *	6 à plat turbo	2 981 cm ³	240 km/h *	3"4 *	-	256	226 689 €	50 000 €	★★★★★	N° 740/741
	C'EST PAR OÙ, DAKAR ? 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.
PANAMERA GTS	480 ch	2 020 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	300 km/h *	3"9 *	-	275	147 896 €	50 000 €	★★★★☆	N° 727
Peut-on qualifier la Panamera d'enclume ? Dans le cas de la GTS, l'épithète n'a aucun sens. Roulis tué dans l'œuf, direction directe et accélérations franches : difficile de faire la fine bouche.												
PANAMERA TURBO S	630 ch	2 080 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	315 km/h *	3"2	20"8	289	194 977 €	50 000 €	★★★★☆	N° 709/710
L'exploit n'est pas mince. Porsche parvient à infuser son ADN maison dans une familiale pachydermique. Vous savez, ce savant mélange entre précision, dynamisme et performances insolentes.												
PANAMERA TURBO S E-HYBRID	700 ch	2 350 kg *	V8 biturbo + 1 élec	3 996 cm ³	315 km/h *	3"2 *	-	61	200 977 €	0 €	★★★★☆	N° 716
Le complexe hybride répond présent en permanence, du ralenti à la zone rouge. La Panamera ainsi motorisée dédale dès la moindre pression sur l'accélérateur. L'agilité est fournie en paquet cadeau.												
TAYCAN	408 ch	2 050 kg	1 moteur élec.	-	230 km/h *	5"4 *	-	0	96 080 €	0 €	★★★★☆	N° 712
La Taycan de base se range parmi les propulsions et ne reçoit, ce faisant, qu'un seul électromoteur. Lequel fait l'affaire dans l'absolu. Pour les accélérations à la mode Porsche, il faudra taper plus haut.												
TAYCAN TURBO S	761 ch	2 295 kg	2 moteurs élec.	-	260 km/h *	2"8	20"1	0	201 440 €	0 €	★★★★☆	N° 695/702/710
Presque 2,3 tonnes sur la balance : il y aurait matière à se méfier. Erreur ! Le dynamisme bluffant et les freins endurants invitent à une conduite musclée sans arrière-pensées. 405 km d'autonomie, dit Porsche.												

Renault www.renault.fr

MÉGANE R.S. ULTIME	300 ch	1 426 kg *	4 en ligne, turbo	1 798 cm ³	255 km/h *	5"7 *	-	192	53 450 €	16 149 €	★★★★☆	N° 737
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.												

Rolls-Royce www.rollsroycemotorcars.com

WRAITH **	632 ch	2 360 kg *	V12 biturbo	6 592 cm ³	250 km/h *	4"5 *	-	365	321 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 622
Extrapolé de la précédente génération de la Ghost, le coupé Wraith goûte peu le sport. Il n'empêche, il fascine par sa douceur de fonctionnement et sa suspension taillée dans un filtre triple épaisseur.												
DAWN **	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 592 cm ³	250 km/h *	5"0 *	-	372	367 600 €	50 000 €	★★★★☆	N° 666
La Wraith sans le toit renvoie à une époque où seul comptait le déplacement dans le plus grand confort. Le moindre kilomètre est un voyage. Le moindre trajet est une croisière.												
PHANTOM	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 749 cm ³	250 km/h *	5"3 *	-	329	486 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 673
Nous en sommes à la huitième génération. Moulée dans une structure en aluminium, la Phantom, pour autant, s'en tient à ses fondamentaux. Luxe, calme et volupté, cela ne changera jamais...												
GHOST BLACK BADGE	600 ch	2 490 kg *	V12 biturbo	6 750 cm ³	250 km/h *	4"7 *	-	-	426 924 €	50 000 €	★★★★☆	N° 733
La Ghost Black Badge, ce sont 30 ch supplémentaires par rapport à la Ghost. Autant dire que le V12 haltérophile n'a aucun mal à déplacer cette enclume, sereine dans le sinueux. Fascinante.												

Tesla www.tesla.com

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

Toyota www.toyota.fr

GR YARIS **	261 ch	1 283 kg	3 en ligne turbo	1 618 cm ³	230 km/h	5"2	24"7	186	37 400 €	12 552 €	★★★★☆	N° 708/710/719/736
Tout est là, du 3 cylindres 1.6 qui monte dans les tours au son du clairon à la transmission intégrale réellement permanente. Torrent de sensations fortes à la clé et position de conduite à revoir.												
GR 86 **	234 ch	1 286 kg	4 à plat	2 387 cm ³	226 km/h	6"4	25"8	200	33 900 €	16 950 €	★★★★★	N° 724/727/734
Des bonnes dispositions du «4 à plat» de 234 ch à l'agilité de cabri résultant d'un châssis taillé au poinçon, on se régale au volant de ce coupé compact. Sportive confirmée, probante sur la piste.												
GR SUPRA 3.0 BVM	340 ch	1 577 kg *	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	250 km/h *	4"6 *	-	198	69 300 €	20 396 €	★★★★☆	N° 727
Son premier mérite ? Exister. La greffe d'une boîte mécanique, dont la commande est guidée dans les règles, ragailardit la Supra 3.0, les correctifs apportés au châssis aidant. Plaisir garanti.												

Volkswagen www.volkswagen.fr

GOLF GTI CLUBSPORT 4S	300 ch	1 472 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h	5"9	24"7	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.												
GOLF R 20 ANS	333 ch	1 553 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	270 km/h	4"6	23"5	191	64 545 €	15 506 €	★★★★☆	N° 734/741
	PISTARDE PERTURBÉE 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
Chargé de communication : Malo Jost 01 41 33 50 66 | pub.sportauto@reworldmedia.com | sportauto.fr

SAISON 2024 SPORT AUTO EXPERIENCE : ENFIN MAGNY-COURS !

■ Après une saison 2023 tournée exclusivement vers le Bugatti en l'honneur du centenaire des 24H du Mans, nous vous proposons en 2024 de venir rouler avec Sport Auto Experience sur le mythique circuit de Magny-Cours FI !

En effet nous y organisons pour la première fois un track day Sport Auto le lundi 18 mars prochain, n'attendez pas pour vous inscrire et rouler sur le tracé des grands prix.

De plus, notre traditionnel track day du Bugatti se déroulera le mercredi 4 septembre et les billetteries pour ces deux événements sont déjà ouvertes !

D'autres surprises enrichiront bientôt la saison...

Portail unique des billetteries saison :
<https://bit.ly/BilletwebSAE>



© SportAutoExperience

IT'S NOT A CAR. OUI C'EST MICROLINO ET ELLE EST ENFIN À PARIS !



MICROLINO Competizione Vert Londres mat.

■ Son objectif : révolutionner la mobilité urbaine.

Une petite pépite 100% électrique. Ni voiture ni moto, c'est un Quadricycle Lourd (L7e) :

- Vitesse jusqu'à 90 km/h, non admis sur autoroutes sauf périphérique parisien et A86, elle nécessite un permis B1 dès 16 ans.
- Autonomie de 91, 177 ou 230 km en fonction de la batterie.
- De la place pour deux adultes.

• Facile à garer, moins de 2,50 m de long.

• Se recharge sans borne et en quatre heures sur une prise domestique.

• Dessinée à Zurich (Suisse), fabriquée à Turin (Italie) avec 80% de pièces d'origine européenne.

Un super « Daily » en complément d'une supercar. Sans oublier son mode Sport ! Commercialisée en exclusivité par Microlino Paris / Dock B by Bauer Paris.

2 adresses : Wagram (75) & Saint-Ouen (93 - Porte de Clignancourt).
www.dockb.fr | 01 55 21 30 00 | microlino@dockb.fr



ASTON MARTIN Paris

6 - 10 Rue de la Cavalerie – 75015 Paris

+33 1 53 86 72 72

contact@astonmartinparis.com



Aston Martin DBX
12/2020 - 63 000 km - 172 900 €



Aston Martin DBX
11/2021 - 14 800 km - 189 900 €



Aston Martin DBX707
12/2022 - 15 000 km - 294 900 €

ASTON MARTIN Bordeaux

114 Avenue JF Kennedy – 33700 Mérignac

+33 5 56 16 21 00

contact@astonmartinbordeaux.com



Aston Martin New Vantage
06/2020 - 15 600 km - 166 510 €



Aston Martin DBS
06/2009 - 58 800 km - 139 517 €



Aston Martin DBX707
10/2023 - 3 000 km - 309 707 €

ASTON MARTIN Monaco

5 avenue Princesse Grace – 98000 Monaco

+377 97 97 86 50

contact@astonmartin-monaco.com



Aston Martin New Vantage
03/2023 - 1 000 km - 189 000 €



Aston Martin DB11 V12
01/2017 - 19 600 km - 165 000 €



Aston Martin DBX707
08/2022 - 1 500 km - 270 000 €

The McLaren logo, featuring the brand name in a white, italicized sans-serif font with a white swoosh element above the 'n'.

THE FULL FORCE OF McLAREN



ARTURA

AVAILABLE NOW

McLaren Lyon
Tel 04 81 09 17 75

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

lyon.mclaren.com



Nouvelle Maserati Grecale. L'Exceptionnel au quotidien

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

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

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



SC BY DELORME

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

Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



992 GT3 Pack Touring
05/22, 9 983 km, Argent GT métallisé, Sièges Sport Cuir & Tissu Noir, 274 900 €



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



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



992 Carrera S
08/19, 53 023 km, Vert Aventurine, Tout Cuir Sport-Tex Noir, 144 900 €



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



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



991 Carrera S
02/12, 53 563 km, Gris Quartz, Sièges Sport Cuir Noir, 102 900 €

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

Macan Turbo
09/19, 49 018 km, Noir Intense, Tout Cuir Noir, 99 900 €

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

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, 94 900 €

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



PORSCHE

Centre Porsche Toulouse

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

Centre Porsche Perpignan

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



TTS Coupé TFSI 306 ch S tronic
04/19, 50 790 km, cuir Nappa fin gris, Pk Style Noir, Pk Eclairage, Matrix LED, phone box, MMI Navi + touch, clim auto confort, **52 500 €**



A4 Avant S Edition 35 TDI 163 ch S tronic
04/19, 50 790 km, cuir Nappa fin gris, Pk Style Noir, Pk Eclairage, Matrix LED, phone box, MMI Navi + touch, clim auto confort, **44 900 €**



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 €**



A3 Sportback S line 35 TFSI 150 ch BVM
02/21, 16 650 km, tissu/cuir noir/gris, sgs Sport AV., Park Assist, Pk Esthétique Noir, Pk intérieur S line, virtual cockpit, LED, caméra recul, MMI Navi + touch, volant cuir multi à méplat, **30 900 €**



Audi Occasion :plus

Quand on veut une Audi, on va chez Audi.

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



Lemauiel Exclusive

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

www.lemauiel.com





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 Urus V8
319 000€ - 2022 - 16 600 km



Lamborghini Urus V8
279 000€ - 2019 - 25 500 km



Lamborghini Urus V8
299 000€ - 2021 - 33 000 km



Lamborghini Huracán STO V10
400 000€ - 2022 - 8 700 km



Lamborghini Huracán Performante
299 000€ - 2019 - 10 900 km

www.dealermonaco.lamborghini.fr

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



SERVICE APRÈS-VENTE OFFICIEL

Monaco Motors

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

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.

299.000 €

F599

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

169.900 €

512 TR

06/92, 55.000 km Rosso Corsa, cuir noir, 1^{ère} main, Distri ok

199.000 €

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^{ème} main, Gar. 24 mois Ferrari.

219.900 €

F430 Scuderia

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

279.900 €

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



Monaco Motors (Groupe Cavallari)

6 - 11 rue Princesse Florestine
98000 Monaco

tél : 0033 6 80 86 50 49

www.ferrarimonaco.com

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



Distributeur
officiel à Paris

Beaumont

Automobile Paris



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



Ferrari F12 - 12/14, 13 500 km, nombreuses options dont sièges Racing et volant led - 239 000 €

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

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

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



OFFICIAL FERRARI DEALER MODENA SPORT

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

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



Ferrari Roma

Année : 2021
Km : 8 872
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 : 44 250
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 : 29 656
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 : 19 704
Couleur extérieure : Grigio Silverstone
259 900 €



Ferrari 296 GTB

Année : 2023
Km : 11 260
Couleur extérieure : Giallo Triplo Strato
379 900 €



Ferrari Portofino

Année : 2018
Km : 25 226
Couleur extérieure : Grigio Silverstone
232 900 €



Ferrari F8 Spider

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



Ferrari California T

Année : 2017
Km : 35 031
Couleur extérieure : Grigio Silverstone
179 900 €



Ferrari California T

Année : 2014
Km : 37 284
Couleur extérieure : Rosso California
164 900 €



Ferrari F8 Tributo

Année : 2020
Km : 13 450
Couleur extérieure : Rosso Scuderia
348 900 €



Ferrari 458 Spider

Année : 2012
Km : 56 130
Couleur extérieure : Bianco Avus
219 900 €



Ferrari F430 Scuderia

Année : 2009
Km : 20 075
Couleur extérieure : Rosso Corsa
279 900 €

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



ferrariapproved.com

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

103



Aston Martin DBX V8
01/23 - 15.300 km - 195.000 €



Bentley Continental GT Speed
04/22 - 9.200 km - PSD



McLaren Senna
12/18 - 15.500 km - 1.100.000 €



Ferrari F12 Berlinetta
05/13 - 43.000 km - 239.000 €



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



Bentley Continental GT V8
01/21 - 21.500 km - 219.000 €



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



Ferrari 812 Superfast
11/18 - 21.800 km - 329.000 €



Aston Martin DB11 V12
01/17 - 19.600 km - 165.000 €



Bentley Continental GT W12
02/19 - 61.600 km - 179.000 €



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



Ferrari F8 Tributo
03/21 - 1.000 km - 334.000 €



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



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



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



Ferrari Portofino
10/18 - 26.000 km - 218.000 €



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



Bentley Bentayga V8
09/20 - 35.200 km - 225.000 €



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



Ferrari Roma
09/20 - 19.900 km - 255.000 €



Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM



Porsche 992 S MY20
10/19 - 29.500 km - 147.000 €



Range Rover 4.4 P530 Autobiography
10/22 - 17.000 km - 199.000 €



Lamborghini Urus
07/20 - 13.700 km - 279.000 €



Rolls-Royce Ghost Black Badge
02/23 - 800 km - 435.000 €



Porsche 992 Cabriolet 4S
03/23 - 13.000 km - 169.000 €



Range Rover V8 S/C 525 ch
Autobiography
10/20 - 32.000 km - 119.000 €



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



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



Porsche 992 Turbo S
09/21 - 4.500 km - 259.000 €



Land-Rover Velar SV Autobiography
11/21 - 24.000 km - 99.000 €



Audi RS6 Avant V8 TFSI quattro
08/20 - 44.000 km - 119.000 €



Rolls-Royce Ghost
01/21 - 17.000 km - 339.000 €



Porsche 992 Turbo Sport Classic
12/22 - 2.700 km - 430.000 €



Porsche Cayenne E-Hybrid
03/21 - 62.500 km - 87.500 €



Audi SQ2 TFSI quattro S
01/23 - 5.320 km - 69.500 €



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



Porsche Panamera Sport Turismo 4S
E-Hybrid
12/20 - 11.500 km - 122.000 €



Porsche Cayenne GTS Coupé
12/20 - 45.700 km - 122.000 €



Morgan Plus Six
2023 - 100 km - PSD



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

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



OFFICIAL
FERRARI DEALER
SCUDERIA MONTE-CARLO



Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX



Mercedes-Benz 500 SL
12/82 - 49.000 km - 75.000 €



Mercedes-Benz E53 Cabriolet 4Matic
07/21 - 20.000 km - 84.000 €



Mercedes-Benz AMG GT Roadster C
12/19 - 23.000 km - 155.000 €



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



Mercedes-Benz A45 AMG S 4Matic
03/21 - 23.900 km - 79.500 €



Mercedes-Benz GLA 45 AMG S
08/20 - 19.000 km - 75.000 €



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



Mercedes-Benz GLC 63 Coupé AMG S
08/19 - 51.000 km - 86.000 €



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



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



**Mercedes-Benz GT 4Portes 63 AMG S
E Performance**
09/22 - 9.800 km - 189.000 €



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



Mercedes-Benz EQS 450+ AMG Line
02/22 - 6.000 km - 112.000 €



Mercedes-Benz S500 Maybach
05/15 - 55.500 km - 79.000 €



Mercedes-Benz S580e AMG Line
01/22 - 19.500 km - 126.000 €



**Mercedes-Benz S580 AMG Line
Limousine**
03/22 - 12.200 km - 149.000 €



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



Mercedes-Benz GLS 400d AMG Line
05/20 - 43.400 km - 99.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
08/19 - 40.500 km - 179.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
11/19 - 37.000 km - 179.000 €

Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM





**COLOMBO
CHALLENGE**



**KTM
X-BOW**



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

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



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



Lotus Exige S 220 ch
16/2006, 78 000 km,
Noir, intérieur cuir
Prix sur demande

Photo non contractuelle



Morgan Roadster 110th V6 3.7
05/2019, 6 830 km, 1^{ère} m., 285 ch
Sport Blue, cuir Yarhood Honey, Fr
Prix sur demande



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



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



Ferrari F430 F1 Coupé
03/2005, 50 499 km
Rouge Rosso Corsa, cuir noir
Prix sur demande



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



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

Spécialiste Lotus, Ferrari et Maserati depuis plus de 15 ans • Officiel KTM et X-BOW région sud-est depuis 2015

Transport de véhicules - Gardiennage accès sécurisé 7/7 - Restauration & entretien - Carrosserie & personnalisation

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

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

107



Certaines choses sont intemporelles

Choisissez le véhicule Maserati Approved qui vous convient le mieux

OCCASIONS CERTIFIÉES MASERATI.

Découvrez les Maserati Approved, des Maserati récentes, sélectionnées et contrôlées par des techniciens Maserati sur 121 points. Signe de leur excellence, elles profitent d'une garantie allant jusqu'à la 6^{ème} année du véhicule avec un kilométrage illimité. Si vous cherchez une occasion d'exception venez la découvrir chez votre Distributeur Maserati ou sur Maserati.com.



MASERATI APPROVED

13 - Astrada
13290 - Aix en Provence
04 42 39 03 86

31 - Modena Sport
31130 - Balma
05 61 54 14 14

33 - Auto Ouest
33700 - Mérignac
05 56 13 20 90

35 - CLG Motors Rennes
35520 - La Mézière
02 99 30 80 00

45 - Eagle Automobiles
45000 - Orléans
02 38 65 31 31

51 - Reims Ital Motore
51420 - Witry les Reims
03 26 97 97 77

59 - First Automobiles
59650 - Villeneuve d'Ascq
03 20 79 99 85

68 - CAR Avenue Mulhouse
68110 - Illzach
03 89 31 33 95

69 - SC by Delorme
69190 - Saint Fons
04 81 09 17 75

74 - Automotion by autosphere
74330 - Epagny Metz-Tessy
04 50 22 88 55

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 €**



GranTurismo 4.7 S 06/08
57.372 km, nero métal, cuir Rosso, Pack confort, Bose, Skyhook..... **69.900 €**



Quattroporte 3.0 L 275 cv Diesel 10/16
70.889 km, nero metal, cuir nero, Pack assist. cond. +, sièges Av. / Arr. Chauffants, JA 20 Mercurio ...**44.900 €**



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

CLG Motors Rennes / 35 Ile 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 €**

SC by Delorme / 69 Rhône



GranCabrio 11/10
21.000 km, blanc, cuir beige, Bose, radars Av. et Arr., sièges chauffants **74.900 €**



MC20 630 cv 08/22
2.000 km, blanc mat, alcantara noir et bleu, Lift, Sonus Faber, pack carbone intérieur **279.900 €**



Grecale Trofeo 530 cv 11/22
9.500 km, noir métallisé, cuir noir, TO, pack assist. conduct., sièges chauffants**154.900 €**



Quattroporte Trofeo 580 cv 03/23
2.500 km, noir métallisé, cuir noir, packs (assist. conduct. et carbone), Bowers & Wilkins**209.900 €**

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 Titanio, 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)**



60 ANS D'EXCELLENCE ET D'INNOVATION.

L'année 2023 a été marquée par le 60e anniversaire d'Automobili Lamborghini qui pour l'occasion a imaginé trois éditions limitées proposées à 60 unités chacune. Ces dernières redéfinissent l'héritage de Lamborghini : des couleurs avant-gardistes, des lignes uniques et des éléments distinctifs, tels que la plaque en fibre de carbone « 1 sur 60 » ou le logo « 60th » peint sur les portes et brodé sur les sièges. 60 ans d'histoire, 60 ans d'excellence célébrés dans le monde entier.



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

Pensez à covoiturer. #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

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.



Distributeur Officiel
Exclusif **Aspark**



Absolut
CARS CONSULTING FRANCE

Absolut
CARS CONSULTING MONACO

Notre sélection de sportives rares



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

Photo non contractuelle



Ferrari 812 Competizione
2022 - 250 km - 1 920 000 € TTC



Porsche 906 K
1966 - 200 km - PSD



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



Ferrari F40
1992 - 2 000 km - PSD

Photo non contractuelle



Bugatti Divo
2020 - 500 km - PSD



Ferrari 550 Barchetta
2009 - 300 km - PSD



Ferrari F430 Spider BVM
2005 - 35 500 km - 249 000 € TTC



Ferrari Portofino M
2023 - 150 km - PSD



Mercedes AMG One
2023 - 100 km - PSD

Photo non contractuelle



Bugatti Chiron Sport 110 ans
2019 - 800 km - PSD



Ferrari 612 Scaglietti BVM
2004 - 20 000 km - 239 000 € TTC



Maserati MC 12
2006 - 16 000 km - PSD



Ferrari 296 GTS
2023 - 120 km - 439 000 € TTC



Ferrari Roma
2022 - 180 km - 250 000 € TTC



Koenigsegg Gemera
Livraison 2025 - PSD

Photo non contractuelle



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

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



www.absolutcarsconsulting.com

NOUVELLE LOTUS ELETRE

A commander dès aujourd'hui chez Lotus Lille

FOR THE DRIVERS



INEOS GRENADIER

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



CATERHAM 170 R

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

CATERHAM



VERBAERE
PASSION & SERVICES

VERBAERE LOMME

D.VERBAERE AUTOMOBILES

5, rue Lavoisier

03 20 90 52 52

www.verbaereauto.com



FOR THE DRIVERS



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



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

Suivez-nous !



@moteuretsens

Moteur & SENS®

WWW.MOTEURETSENS.COM

NOTRE SHOWROOM À 30 MIN DE PARIS



Ferrari 458 Speciale
03/14 – 25 700 km – 409 900 €
Tissu/Alcantara, sgs Racing carbone, Lift, harnais 4 pts, régul., radars AV/AR



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



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



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



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



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 – 669 900 €
Alcantara Charcoal, sgs carbone, Pk carbone int./ext., Lift, caméra



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

AUTOMOBILES D'EXCEPTION | VENTE ET SERVICES SUR MESURE Tous droits réservés ©2022 Moteur & Sens®

MOTEUR & SENS®

10 Rue de l'Orme Saint-Germain 91160 CHAMPLAN, Fr
T. +33 (0) 1 69 30 98 40 M. contact@moteuretsens.com

NOS HORAIRES

du lundi au vendredi de 9h30 à 19h30 et le samedi de 10h00 à 18h00

UNIQUEMENT SUR RENDEZ-VOUS





Land Rover Defender 4x4

10/13, 122 ch, 86 500 km, BVM, DA, clim manuelle, garantie, **43 000 €**



BMW X5 xDrive 45e M Sport

09/22, 394 ch, 14 900 km, BVA, cuir noir, TO pano, garantie, **79 000 €**



Porsche 991 4.0 GT3 Touring

06/18, 500 ch, 12 400 km, BVM, cuir noir, garantie, **178 500 €**



Range Rover 4.4 SDV8 Autobiography

05/17, 340 ch, 102 550 km, BVA, cuir marron, garantie, **59 900 €** (TVA récup. 17%)



Porsche Cayenne Coupé E-Hybrid

10/19, 462 ch, 99 200 km, BVM, cuir noir, TO pano, garantie, **83 000 €**



Range Rover Velar First Edition

02/19, 300 ch, 33 000 km, BVA, cuir beige, TO pano, **65 000 €**



Porsche 911 Targa 4 GTS

02/18, 29.900 km, 162.900 €, Lift, Packs GTS et Chrono, S.E 18 positions



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



Ferrari 812 Superfast

09/18, 18.500 km, 365.000 €, JBL, cuir Choco Daytona, Fr.



Land Rover Range Rover SVR

01/20, 37.000 km, 124.900 €, T.O., caméra 360°, S.E Chauff Vent, JA 22



BMW M2 460 cv

08/23, 4.903 km, Toit Carbone, Pack Exp M, Française, 1^{ère} Main.



Chevrolet Corvette C7 6.2 Stingray

10/14, 39.950 km, 75.900 €, Targa, Bose, SE.

Notre offre " OFF MARKET " :

Une recherche sur mesure ? Demandez-nous, nous la trouverons pour vous

Porsche 992 C4 GTS - 04/22 - 400 kms
TO, Pk Sport chrono, Echapp Sport - PSD

Porsche 992 GT3 Touring PDK - 10/22 - 100 kms
Gris / Noir, Lift, Sport chrono - PSD

Porsche 992 Carrera GTS Cab - 04/22 - 9000 kms
Noir / Noir, Matrix Led, Echapp sport, Sport chrono - PSD

Porsche 992 4S Coupé - 02/22 - 3000 kms
Noir / Noir, TO, Lift, Sport chrono, Echapp sport - PSD

LR New Range (L460) D350 HSE - 12/22 - 1000 kms
Gris / Noir, TO, JA 23, Attelage - PSD

LR Defender 110 V8 - 12/22 - 4000 kms
Gris / Noir, Full options - PSD

Lamborghini Urus - 04/22 - 9000 kms
Gris / Gris, UHD, B&O, TO, Attelage - PSD

Porsche 991 Tb S Cab 580 - 07/17 - 33 000 kms
FR, gris quartz, Carbone, Régul adapt. - PSD

Ferrari 812 GTS - 11/21 - 514 kms
1^{ère} main - Grigio GTS / Bordeaux, carbone - PSD

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

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

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

L'ART DE L'AUTOMOBILE



Ferrari 458 Speciale - 450 000 €, 05/16, 4 900 km, full carbone, jamais circuit, état irréprochable, collector



Aston Martin DBS Superleggera 2+2 - 279 500 €, 04/19, 8 900 km, B&O, carbone ext., caméra 360, sgs ventilés



Porsche 991 Speedster neuve #1825/1948 - 390 000 €, 12/19, 98 km, 1ère main Fr, 90 L, Lift, CarPlay, full cuir



Bentley Mulsanne - 134 900 €, 09/11, 25 900 km, sgs AV/AR ventilés, Distronic, cam. recul, suivi 100% Bentley



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



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



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



Porsche 991 GT3 RS - 229 900 €, 10/15, 7 900 km, 2^e m, P. App. 24 m., PPF bloc AV, pneus neufs, SGE 918



Porsche 997 Sport Classic BVM n°222/250 - 409 000 €, 07/10, 23 900 km, full opt², révision ok, état except.



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



Porsche 930 Turbo Flatnose 1/59 300 ch - 310 000 €, 11/82, 21 300 km, BVM4, clim, matching, TOE



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

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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



FRANCE SUPERCARS | 7 Rue Hedy Lamarr, 35310 MORDELLES

☎ 02 23 42 27 13 | contact@francesupercars.com | [_france_supercars_](https://www.instagram.com/france_supercars)

www.francesupercars.com



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



Mercedes SL 500 Executive 455 ch
07/17 - 32 090 km - 79 900 €
Susp. Sport, Harman Kardon, cuir rouge



Porsche 997 Carrera 4S 355 ch
05/07 - 101 900 km - 52 900 €
JA 19', Pk Chrono Sport +, régl., cuir bleu



Maserati Ghibli SQ4 410 ch
06/17 - 66 490 km - 62 900 €
JA 21', Pk int. carbone, TOE, cuir noir



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



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



Maserati Levante Gransport SQ4 430 ch
04/19 - 40 290 km - 82 900 €
JA 21', Pack Nerissimo, TO pano., cuir noir



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



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



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

Vos annonces

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

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

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

* Offre réservée aux particuliers, professionnels nous consulter.

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

Pour une parution dans le prochain numéro, vos annonces doivent nous parvenir **au plus tard le mardi 12 décembre**



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



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

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



Ferrari 488 Pista Spider
07/20, 9.039 km, Rosso Scuderia, alcantara nero, full carbone • **649.900 €**

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



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

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



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

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



Ferrari 488 GTB
11/17, 13.551 km, blue Pozzi, cuir cuoio, sièges racing carbone, Led. • **234.900 €**

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



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

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



Ferrari California T
05/17, 52.400 km, giallo Modena, cuir nero, carbone, JA 20 • **164.900 €**

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

DAMY
CARROSSERIE

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



@des_rencontres_mecaniques

Damy Carrosserie
Ligne Droite des Hunaudières
72230 Ruaudin

Certification aluminium & multi matériaux
Audi, Porsche et Tesla

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

ACCESSOIRES & SERVICES

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



SUMER

VAULT

PROTÉGEZ DURABLEMENT VOTRE CARROSSERIE

CONTRE LES PROJECTIONS, FROTTEMENTS, MICRO RAYURES,
ACTES DE VANDALISME ET UV,
AVEC LA SOLUTION DE FILM PPF PAR **SUMER PROTECTION**.

**CENTRE DE POSE PARISIEN
AGRÉÉ XPEL**



EFFET BRILLANT
PERMANENT



PROPRIÉTÉ
THERMO-CICATRISANTE



HYDROPHOBE



DÉCOUPE NUMÉRIQUE
SUR-MESURE



ENTRETIEN
SIMPLIFIÉ

WWW.SUMERVAULT.FR

PARIS 15

01 80 06 64 59



Rolls Royce Corniche III Cabriolet BVA
12/91, 77.728 km, Vert Green, cuir beige étendue, capote beige, climatisation automatique, sièges électriques mémoires chauffants, garantie 12 mois • **103.900 €**

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 G550
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



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 esthé. 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



Audi Q5 S line 55 TFSI e quattro 367 ch S tronic
12/20, 38 800 km, Alcan./cuir noir/gris, Pk Assist. Route + City + Station., Pk Eclairage d'amb., Matrix LED, sgs AV. électr. à mémo., B&O 3D, TO pano. coul. • **57 900 €**

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



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 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



Porsche Cayenne Coupé e-hybrid 462 ch
2019, 81 500 km, Pack Sport / Carbone, Garantie 12 mois • **74 900 €**

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

Spécialiste Rolls-Royce

Mécanique | Carrosserie | Après-Vente



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

AUTOHAUS 60

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



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

ACCESSOIRES & SERVICES



Patrim One
assurances

La Référence de l'Assurance Haut de Gamme

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

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

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

ASSURANCE AUTO

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



Spécialiste
pour les
Risques
d'Assurances
en Entreprise

Nouveaux tarifs 2023

Exemples de tarifs

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



Ferrari 296 GTB

A partir de 1 500 €/an*



Ferrari 488 GTB

A partir de 980 €/an*



Ferrari 458 Spider

A partir de 780 €/an*



Lamborghini Gallardo LP560

A partir de 700 €/an*

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

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

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

N° Orias : 14000184



Mercedes Benz GLE 450 4Matic 3.0 L 367 cv
09/21, 12.500 km, gris, cuir noir, 7 Places, Pack AMG, Apple Carplay, TO Pano, SECM, Burmester, Cam. 360°, Assist. Autonome, JA 22, attelage électrique • **89.900 €**
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 C 200 Cabriolet 9 G-Tronic AMG Line
09/19, 34.800 km, noir, capote rouge, cuir / alcantara noir, combiné instrumental digital, sièges chauffants, chauffés nuques, JA 19 AMG • **39.900 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



Maserati Ghibli GranLusso 3.0 L V6 275 cv Diesel
06/19, 94.270 km, bleu nuit, cuir camel / tissus gris, SECM, Harman-Kardon, étriers bleus, JA 20 Urano • **43.990 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



Lotus Exige V6 3.5 L 350 cv
09/16, 28.000 km, noir (Covering bleu complet), Pack intérieur noir, climatisation, JA Black • **84.900 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



Caterham 170 S
Neuf, 0 km, orange, décoration carbone, plancher bas, volant alcantara extractible, kit pluie, jantes noires • **51.430 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



Ferrari California 4.3 L V8 460 cv BVA 7
09/09, 36.000 km, bleu nuit Pozzi, cuir cuoio + bleu nuit Daytona, SEC, Magneride, carnet, factures, révision Ferrari • **116.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche 991 Carrera S Cabriolet PDK 3.8 L 400 cv
2012, 78.000 km, noir Basalt, cuir noir, PSE, Sport Chrono, PASM, PADM, Tempomat • **95.900 €**
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 Cayenne Coupé E-Hybrid Platinum V6 3.0 L BVA 8 462 cv
2023, 43.000 km, bleu Moonlight nacré, cuir gris galet, Bose, Chrono, PASM, 1^{ère} main Porsche France, Gar. 2025 • **107.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche Macan GTS 3.0 L V6 360 cv PDK
12/16, 86.000 km, gris volcan, cuir noir + surpiques, SECM GTS, Pack Chrono Sport +, PSE, PASM, Tempomat, volant multi + palettes, T.O Pano • **57.900 €**
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, T.O Pano, Navi Tactile, Pack alu, PASM, volant multi + palettes, xénons, Assist Parking, 1^{ère} main • **46.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com

Fiorano Racing

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



**ENTRETIEN - RÉPARATION - VENTE
FERRARI & MASERATI**



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



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

ACCESSOIRES & SERVICES



CH

CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

**TAILORED
FOR YOU**

Tastes change. Not passion. *

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

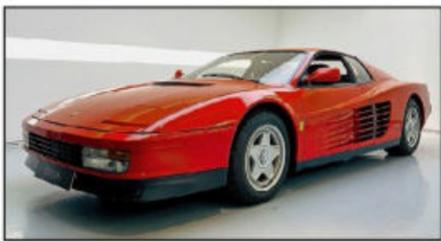
On étudie vos attentes, vos goûts et vos désirs particuliers pour configurer votre véhicule. **Unique, comme vous.**

carrosserieherve.com

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



TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

**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**



Lotus Exige Cup 430 (Edition Type 49)
12/19, 11.000 km, rouge, liseret or, alcantara noir, full carbone, inserts rouges, préparation complète
• **148.000 €**
Asphalte (37) - 0981276013
contact@asphalte-tours.fr



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)



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, 1ère 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, noir, 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



Collection de Sport Auto
Un passionné se résigne à vendre sa collection complète de Sport Auto, depuis le n°1 paru en janvier 1962. Plus de 62 ans de bonheur ! • **Faire offre**
06 20 59 19 16 (dpt 78)



Maserati Ghibli GranSport SQ4 450 ch
08/18, 34 100 km, 3.0 V6 Ferrari, couple 750Nm, BVA8, cuir pleine fleur noir, sièges AV. ventilés chauffants, full LED, XPEL calandre/portières/capot moteur, vitres AR surteintées • **66 000 €**
06 80 58 23 60 (dpt 39)



Aston Martin Vantage 4.7 426 ch
2009, 61 700 km, cuir étendu, Apple CarPlay, parfait état, révisée avec carnet d'entretien à jour, pneus très récents, jamais de circuit • **61 000 €**
06 09 14 83 53



Audi Q3 II Sportback 40 TDI Business Line 200 ch
03/21, 115 000 km, quattro S tronic, cuir noir, sièges AV chauffants, LED, clim auto, ESP, régul., virtual cockpit +, volant cuir multi à palettes • **32 000 €**
06 38 32 61 55



RSL pour utilisation sportive et circuit



RSC pour disques en carbone céramique



Disques percés ou rainurés Hautes Performances et Track Day



Kits Gros Freins



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

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

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





Bright Car Cover

Protège | Répare | Rénove | Recolore



TRAITEMENTS CARROSSERIE & CUIRS SUR MESURE

Découpe numérique de film protecteur PPF (Mât/Brillant/Teinté)
Nettoyage cryogénique | Lustrage
Réparation de cuir (centre agréé Colourlock) | Rénovation | Recoloration

brightcarcover.com

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



carrosserieherve.com

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



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**



Loi montagne :

Équipement hiver obligatoire du
1^{er} novembre 2023 au 31 mars 2024*

*Retrouvez toutes les informations sur www.securite-routiere.gouv.fr



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



platinwheelsfrance



www.platin.fr



INNOVA-BOX

AMÉNAGEMENT DE GARAGE SUR-MESURE



Renseignements au :



01.85.41.61.47 | 07.49.08.90.88

Sport Auto parle de nous !

 gouret@innovabox.fr

INTERVENTION PARTOUT EN FRANCE
www.innova-box.net



ACCESSOIRES & SERVICES



MOSA FREIN

Clutches & Brakes

- . Les meilleurs conseils en Europe
- . Une équipe à votre écoute
- . Des prix ultra compétitifs
- . TOUTES les meilleures marques

LE SPECIALISTE

de votre & de votre

FREINAGE EMBRAYAGE



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





le nouveau nom de

Rétra
ASSURANCES

Quattra
ASSURANCES

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS, Société de courtage en Assurances, siège social : Espace Elysée 129 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846. N°ORIAS : n°07000782 (www.orias.fr) - Création : Godeligne.fr.

ACCESSOIRES & SERVICES

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

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 ou www.sportauto.club



SPORT

144

COULISSES F1

Les grands prix
des Etats-Unis,
de Mexico City
& de São Paulo

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

DPPI



158

Tout sur Kalle Rovanperä

De A comme Acropole à Z comme Zénitude,
abécédaire illustré pour tout connaître du récent
double champion du monde des rallyes.



132

STUDIO

Ford Mustang GT3 (2024)



138

REPORTAGE F1

Sauber : d'Alfa Romeo à Audi



154

ENQUÊTE F1

Une 11^e équipe en F1 ?

STUDIO Ford Mustang GT3 (2024)

CHEVAUCHÉE TRANSATLANTIQUE

Pour fêter dignement les 60 ans de son iconique muscle car, Ford a prévu de lâcher en 2024 une horde de Mustang sur les circuits du monde entier. Y compris en championnat du monde d'Endurance et au Mans, où **cette version GT3 partira à l'assaut de la nouvelle catégorie GT adoptée par l'Automobile Club de l'Ouest.**

Par Alain Pernet
Photos Ford Media



P

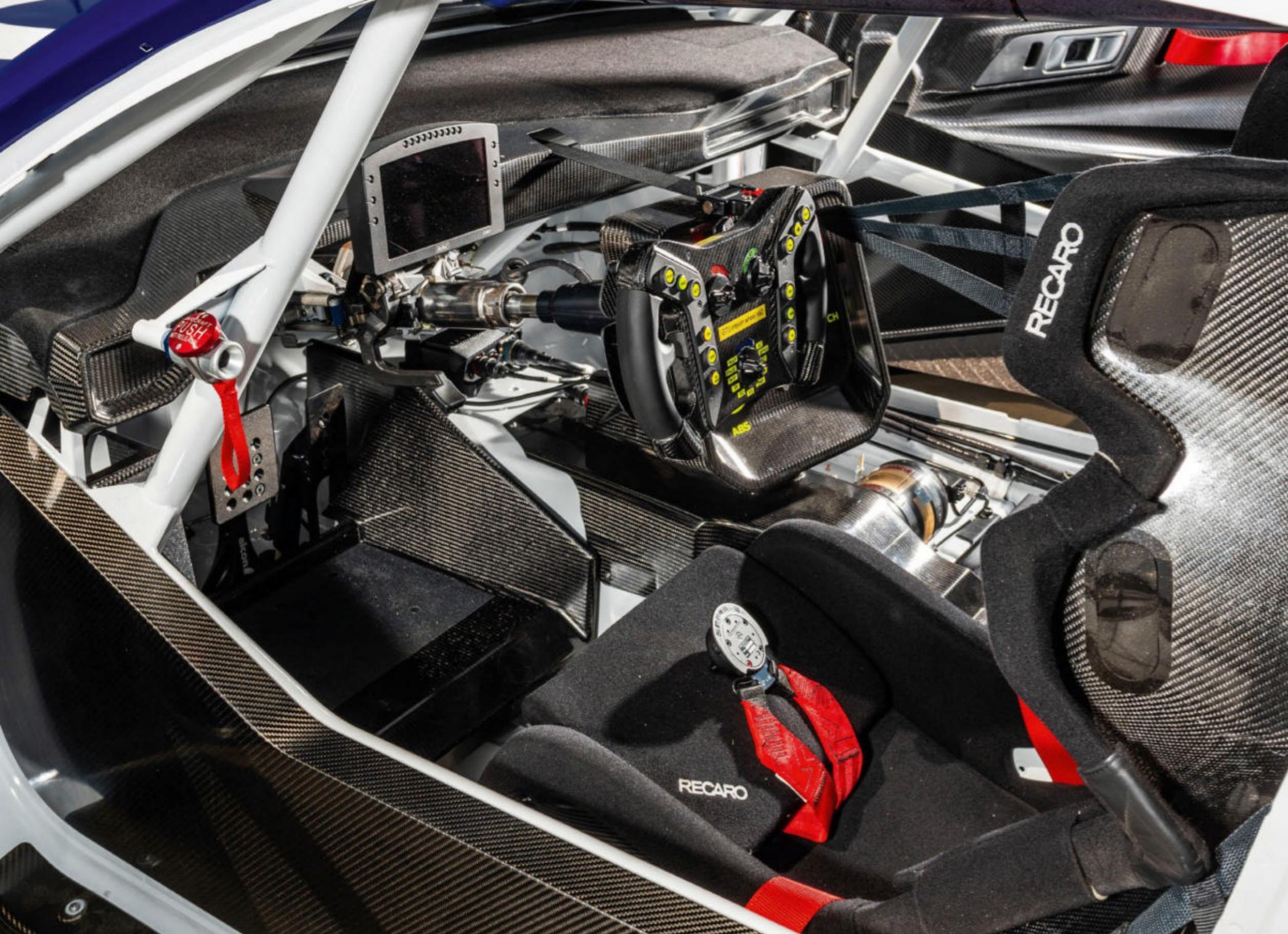
our Ford, la Mustang est plus qu'un modèle fétiche. C'est un symbole de puissance et de liberté, deux valeurs typiquement américaines. Histoire d'appuyer ce message, Ford n'a pas hésité à effacer sur la calandre de ce modèle son cher ovale bleu au profit d'un pur-sang au galop. Une sorte d'éclaireur accompagné par de nombreux chevaux-vapeur réunis sous le capot moteur.

Pour en fêter le soixantième anniversaire, Ford a choisi de produire une version encore plus radicale de ce mythe américain : la Mustang Dark Horse. Dotée de 500 ch, cette nouvelle itération surpasse toutes ses devancières, y compris la GT jusque-là au sommet. Afin de donner un maximum de retentissement à l'événement, Ford Performance a décidé de faire saillir les muscles de la Dark Horse en compétition. Pas seulement en NASCAR pour le plaisir des fans américains, mais partout dans le monde. C'est que Jim Farley, le P.-D.G. de Ford, est un passionné de compétition. A l'image de Carlos Tavares et d'Akio Toyoda, il pilote à ses heures perdues (il a terminé deuxième de sa catégorie lors de l'édition 2022 du Mans Classic) et voue à la course mancelle un culte bien réel.

Ce véritable feu d'artifice passe par le développement de trois versions compétition différentes : une version NASCAR (simple évolution cosmétique de l'actuelle Mustang Gen 6), une GT4 destinée aux championnats régionaux et nationaux et une GT3 aux ambitions mondiales. Cette dernière est bel et bien un outil de conquête, comme l'explique Jim Farley, qui a tenu à ce qu'elle soit présentée au Mans, en juin 2023, à l'occasion du centenaire des 24 Heures : « *Ford et Le Mans sont liés par l'histoire et nous revenons à la course la plus dramatique, la plus gratifiante et la plus importante du monde. Et là, il ne s'agit plus d'un duel Ford-Ferrari. C'est Ford contre toutes* » ●●●



Avec son moteur avant et sa ligne de "muscle car" typiquement américaine, la Ford Mustang GT3 va apporter une touche d'exotisme dans le peloton du championnat du monde d'Endurance.



L'un des objectifs des concepteurs de la Mustang GT3 est de la rendre accessible à tous les types de pilote, aussi bien aux pros qu'aux gentlemen drivers.





“CE RETOUR AU MANS MARQUE LE DÉBUT D’UN BUSINESS GLOBAL EN COMPÉTITION AVEC LA MUSTANG, COMME NOUS EN AVONS CONNU AVEC LES MODÈLES BRONCO ET RAPTOR EN OFF-ROAD.”

Jim Farley, P.-D.G. de Ford

les autres marques. Ce retour au Mans marque le début d’un business global en compétition avec la Mustang, comme nous en avons connu avec les modèles Bronco et Raptor en off-road. »

GT3, la nouvelle norme

La catégorie GT3 est devenue le nouveau standard international en matière de courses GT. Même l’Automobile Club de l’Ouest et le championnat du monde d’Endurance viennent de s’y convertir ! Il faut dire que cette catégorie présente de nombreux atouts. Développé à l’instigation de Stéphane Ratel (SRO), le GT3 permet d’aligner en compétition de vraies voitures de course assez directement déclinées des versions de route dans une logique de « compétition clients ». Autrement dit, les constructeurs conçoivent une auto conforme à cette réglementation dans l’objectif d’en vendre un maximum d’exemplaires à des équipes privées. En créant plusieurs championnats ouverts à ces GT3, SRO a réussi à établir un écosystème très florissant qui a attiré de nombreux constructeurs et réuni des modèles très variés.

Dans le même temps, l’Automobile Club de l’Ouest et le championnat du monde d’Endurance sont longtemps restés fidèles à la très exclusive catégorie LMGTE faisant la part belle à des autos très sophistiquées engagées directement par les constructeurs. Des autos sublimes mais très onéreuses à produire et à exploiter. Paradoxe : la réglementation bridait considérablement leur puissance afin de simplifier la cohabitation sur piste avec les prototypes. Ces coûteuses LMGTE se montraient moins puissantes que leurs versions GT3, pourtant plus abordables financièrement. Cherchez l’erreur...

Si la catégorie LMGTE a un moment séduit cinq ou six constructeurs en même temps (Porsche, Ferrari, Aston Martin, Ford, BMW plus Corvette au Mans), le plus souvent seuls trois constructeurs étaient en bataille dans les pelotons du WEC. Avec l’arrivée de Porsche et Ferrari en catégorie Hypercar, il fallait trouver une autre voie pour le GT au Mans et en WEC. L’adoption de la réglementation GT3 s’est naturellement imposée. Un choix dicté par la raison à une époque où les budgets des constructeurs se sont fortement resserrés.

Le développement de la Mustang GT3 n’a absolument rien à voir avec la conception de la version NASCAR. Dans cette dernière discipline,

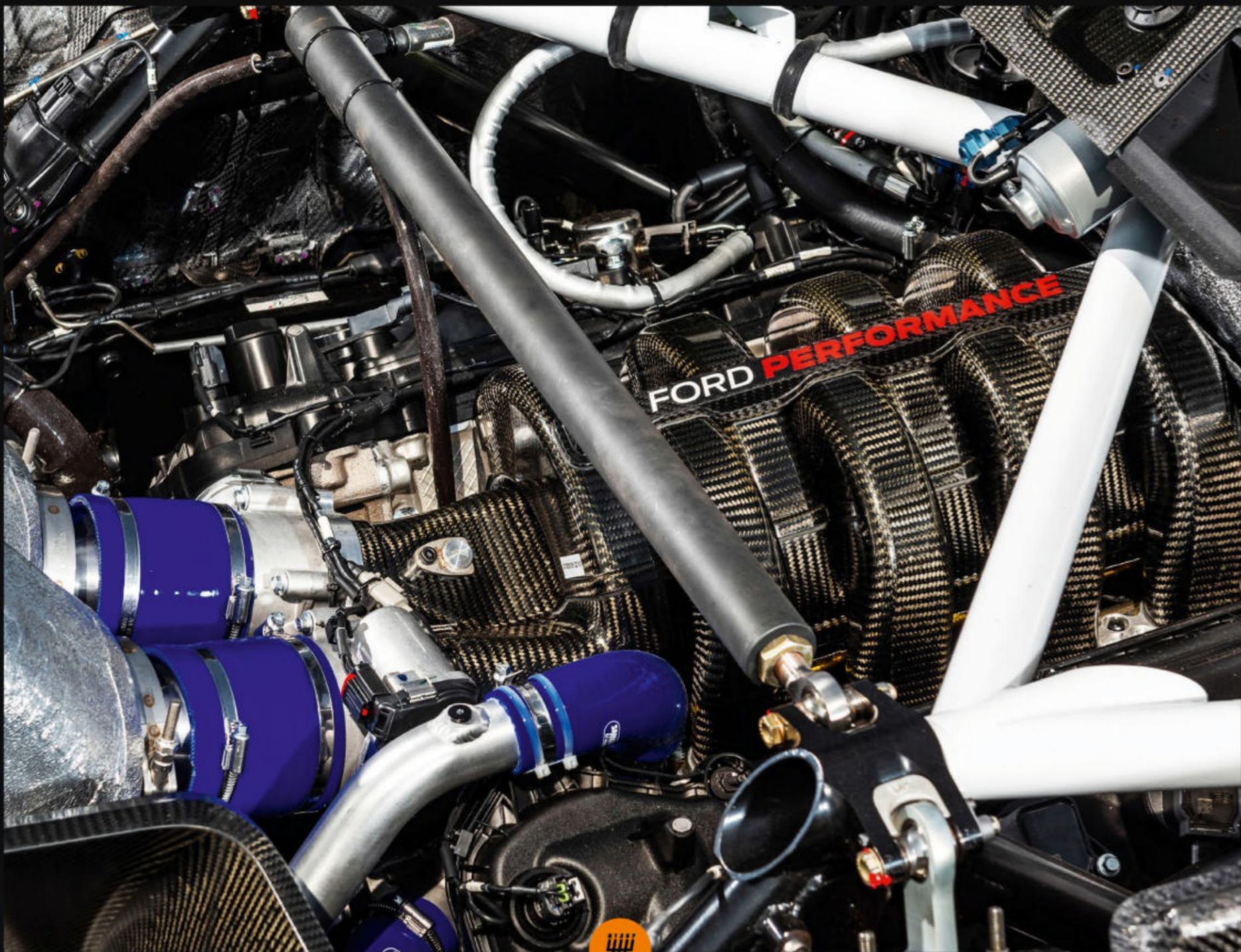
en effet, le châssis est commun à toutes les marques et recouvert par une carrosserie personnalisée (voir Sport Auto n° 723). Aussi, pour concocter cette GT3, Ford Performance s’est tourné vers un spécialiste éprouvé : la société canadienne Multimatic Engineering, qui avait déjà réalisé la GT, aussi bien la version route que celle qui a sévi sur les pistes du Mans et du WEC de 2016 à 2019. Le patron de Ford a récemment révélé que le retour de sa marque au Mans en 2016 était initialement prévu avec une Mustang mais que la réglementation LMGTE n’aurait pas permis à ce modèle d’être compétitif, d’où la décision de créer la GT.

Cette superbe machine (tenant davantage du proto que de la GT) avait fait très fort en remportant sa catégorie aux 24 Heures du Mans 2016, dès sa première participation. Pile-poil pour fêter les 50 ans de la première victoire de Ford dans la Sarthe ! On s’y connaît en anniversaires, chez Ford...

Entreprise tentaculaire inconnue du grand public, Multimatic a un positionnement assez unique qui lui permet de travailler pour de nombreux constructeurs aussi bien sur leurs véhicules de série que sur leurs programmes de compétition, sans jamais apparaître. Son credo ? La technologie avancée. D’où son implication dans des projets aussi pointus que l’AMG One ou la construction du châssis de l’Aston Martin Valkyrie... Sur le front de la compétition, depuis la Ford GT, Multimatic a réalisé – entre autres projets – le châssis de la Mazda RT24-P DPi d’IMSA et celui de la Porsche 963 LMDh qui représente la marque allemande dans la catégorie reine de l’Endurance.

Multimatic Engineering est animé par Larry Holt, un ingénieur haut en couleur au look improbable dans le milieu assez lisse du sport automobile moderne. Avec ses cheveux en bataille et ses rouflaquettes, il pourrait aisément passer pour le frère aîné du cinéaste Tim Burton ou jouer le rôle du « Doc » dans un remake du film *Retour vers le futur*. Passionné de technologie et de compétition, il est considéré par certains de ses clients comme l’équivalent d’un Adrian Newey ou d’un Gordon Murray. Avec un langage moins châtié (il place au moins un « fucking » dans chacune de ses phrases !).

Holt connaît très bien la Mustang, car lors du lancement de la nouvelle en 1994, il a été l’un des premiers à en extrapoler une version compétition. Depuis, il en a développé un certain nombre :



TECHNIQUE

Moteur : **V8 (Coyote) atmosphérique à 90°, en position avant** Cylindrée : **5 400 cm³**

Distribution : **4 soupapes par cylindre, double arbre à cames en tête**

Transmission : **propulsion, boîte 6 rapports en position arrière**

Châssis : **coque en acier et panneaux en fibre de carbone**

Suspension AV/AR : **double triangle**



STUDIO Ford Mustang GT3 (2024)

les FR500C, Boss 302, Shelby GT 350 RC, etc. Aussi a-t-il accueilli avec grand plaisir ce nouveau projet de Ford. Conscient des spécificités de la catégorie GT3, qui a introduit le principe de la BoP (Balance of Performance), Holt a adapté son approche par rapport au projet Ford GT : « L'idée n'a pas été de construire la voiture la plus performante, car la BoP ne permettrait pas d'en tirer parti. Nous nous sommes davantage focalisés sur la conception d'une auto très maniable répondant aux attentes des équipes privées et des pilotes amateurs. »

Débuts prévus à Daytona

La Mustang GT3 bénéficie bien sûr du savoir-faire de Multimatic, notamment dans le domaine des suspensions. Elle est entre autres équipée des fameux amortisseurs DSSV (Dynamic Suspensions Spool Valve), développés par Larry Holt, qui avaient fait le bonheur de Red Bull en F1 au début des années 2010. Si le V8 Coyote de 5,4 litres fabriqué par M-Sport (l'équipe de WRC) est bien monté à l'avant, la boîte de vitesses est, elle, installée à l'arrière.

Tout au long de l'année 2023, la Mustang GT3 a suivi un long programme de développement, avec en particulier plusieurs séances d'essais menées sur le circuit de Sebring. Elle fera ses débuts en

compétition fin janvier à l'occasion des 24 Heures de Daytona, dans le cadre du championnat américain IMSA. Là-bas, la catégorie GT3 est appelée GTD (avec un D comme Daytona et non comme Diesel). Deux autos seront alignées par une équipe Ford Multimatic Racing officielle. Plusieurs pilotes ont été nommés pour en prendre le volant. L'ex-pilote officiel Audi Mike Rockenfeller (40 ans) va rejoindre Joey Hand (44 ans), Dirk Müller (47 ans), Harry Tincknell (32 ans), tous trois déjà vus au volant de la GT. Ford a misé sur l'expérience.

Si l'IMSA tolère une catégorie GTD Pro ouverte aux équipes d'usine, le WEC et les 24 Heures du Mans favorisent quant à eux une catégorie LMGT3 réservée aux équipes privées. L'une d'elles a déjà rendu publique son intention d'aligner deux Mustang GT3 en championnat du monde en 2024. Il s'agit de l'équipe allemande Proton Competition. Après plus de vingt-cinq ans de fidélité à Porsche, l'équipe de Christian Ried bascule vers Ford (enfin pour ce qui est du GT, car elle va continuer à engager des 963 LMDh en WEC et en IMSA). Dans le championnat GT World Challenge Europe organisé par SRO, l'équipe italienne Dinamic utilisera, elle aussi, des Ford Mustang GT3. A n'en pas douter, cette muscle car à moteur avant apportera une variété intéressante au plateau de ces championnats. ●

**“NOUS NOUS SOMMES DAVANTAGE FOCALISÉS
SUR LA CONCEPTION D'UNE AUTO TRÈS MANIABLE RÉPONDANT
AUX ATTENTES DES ÉQUIPES PRIVÉES ET DES PILOTES AMATEURS.”**

Larry Holt, ingénieur



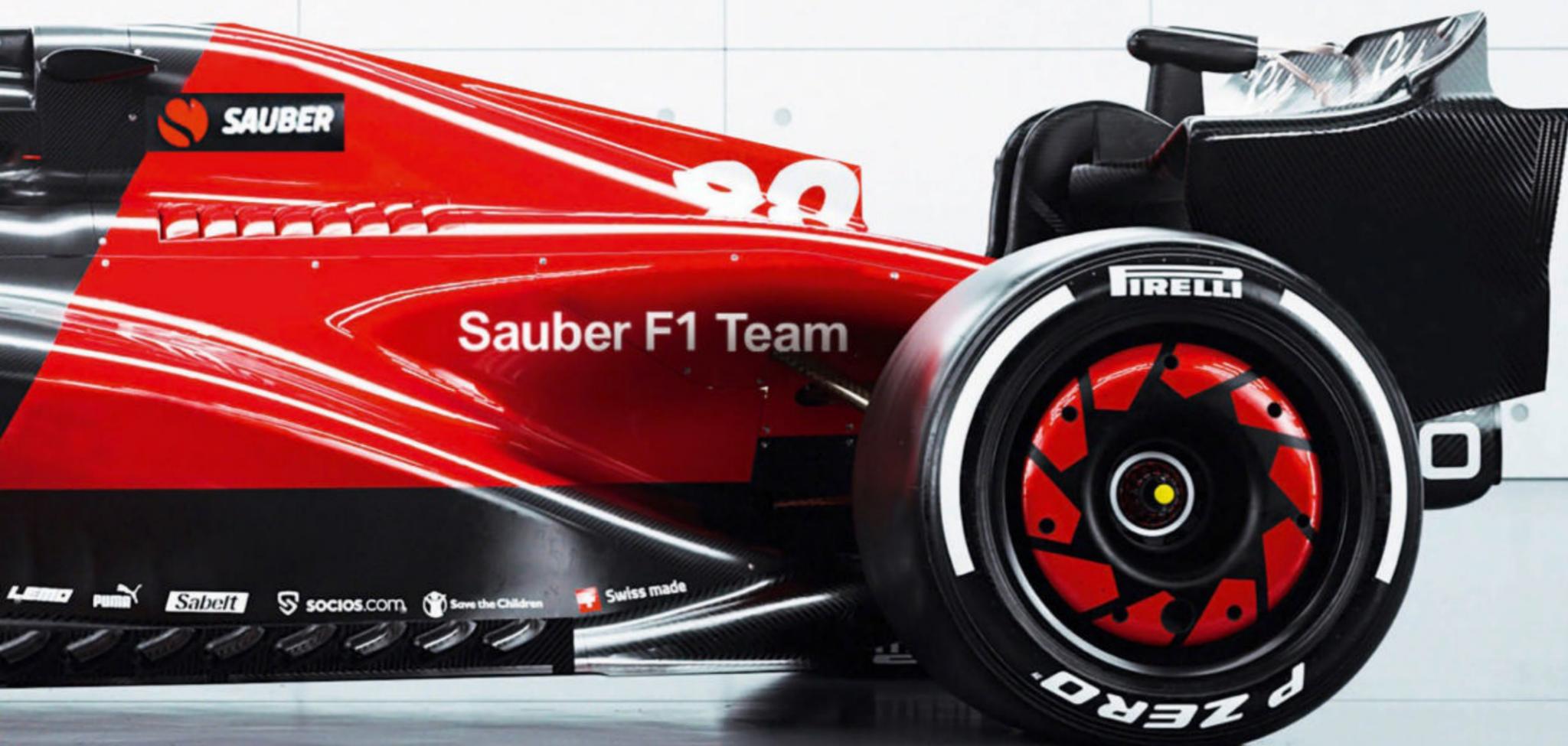
La GT3 fait l'objet d'une étude aérodynamique particulièrement poussée avec un extracteur et un aileron arrière très généreux.

REPORTAGE F1 Sauber, d'Alfa à Audi

Virements de bord

Malgré les rumeurs faisant état d'un possible retrait d'Audi, l'écurie Sauber affirme qu'elle passera bien sous la coupe du constructeur allemand en 2026. **Son patron actuel nous explique le travail de métamorphose que cela induit.**

Par Lionel Froissart





quel sera le nom de l'écurie Sauber en 2024, l'écurie créée par Peter Sauber en 1993 ? Une chose est sûre, le team suisse ne s'appellera plus « Alfa Romeo », qui aura eu le mérite d'apporter une identité plus sportive à l'équipe suisse lors des cinq dernières saisons. Avant cela, Sauber en a disputé 21 sous son propre nom, puis 5 championnats sous celui de BMW de 2006 à 2010, avant de retrouver son identité de baptême pendant huit ans jusqu'au passage

de relais « commercial » à Alfa Romeo. Avant de céder ses actifs et son savoir-faire à Audi, Sauber accolera à nouveau son nom à un sponsor dont l'identité sera dévoilée lors de la présentation de la future monoplace à Bahreïn en février prochain. Autant de virements de bord qui montrent la difficulté d'exister et de survivre en F1.

Et comme le futur n'est jamais sûr dans cette discipline, une rumeur est venue gâcher l'ambiance à Hinwil, dans les faubourgs de Zurich, où est basée l'équipe désormais dirigée par Alessandro Alunni Bravi, un avocat italien et ancien manager de Robert Kubica et de Stoffel Vandoorne. En arrivant dans le paddock d'Interlagos, à São Paulo, la dernière « information » dans l'air disait qu'Audi ne souhaitait plus s'impliquer en F1

et s'apprêtait à repasser la patate chaude à Porsche (une autre marque du groupe Volkswagen AG) ou à qui en voudrait. Ce qui fut démenti malgré des éléments pouvant l'accréditer. De possibles licenciements dans l'une des usines qui produit de nombreux modèles électriques de la marque Volkswagen et d'Audi sont le signe d'une situation sociale délicate qui pourrait donc inciter les responsables d'Audi à revoir leur engagement sportif, même si les derniers résultats financiers sont excellents. L'autre argument susceptible de mettre en danger l'arrivée de la firme aux anneaux repose sur la personnalité de son nouveau P.-D.G., Gernot Döllner, par ailleurs président du conseil d'administration d'Audi AG, qui n'a jamais fait mystère de son peu d'appétence pour la clinquante et coûteuse Formule 1. Döllner, qui a longtemps dirigé la marque Porsche, prend le relais de Markus Duesmann, lequel était, lui, un grand défenseur du projet F1.

Communication frileuse

Alessandro Alunni Bravi, que nous avons longuement rencontré pour recueillir ses explications sur les bouleversements à venir pour Sauber, une équipe indépendante qui va en quelque sorte devenir une équipe d'usine, a ressorti sa robe d'avocat pour défendre le projet Audi-Sauber de 2026. Cette année-là, la F1 prendra un nouveau virage technologique, lequel a justement séduit le constructeur allemand en offrant une plus ●●●



L'écurie suisse Sauber et la Formule 1 attendent beaucoup de l'arrivée d'un constructeur aussi prestigieux qu'Audi dans le peloton. Il faudra toutefois patienter jusqu'en 2026... Sauf revirement de politique de dernière minute du groupe allemand.



LES PROPOS D'ALESSANDRO ALUNNI BRAVI SUR LA SOLIDITÉ DES INTENTIONS D'AUDI RESSEMBLENT À UNE PLAIDOIRIE DE CIRCONSTANCE. UN RETRAIT D'AUDI POURRAIT SIGNIFIER LA DISPARITION PURE ET SIMPLE DE SAUBER.



Si l'essentiel de la future monoplace Audi sera conçu et développé à l'usine d'Hinwil, près de Zurich, l'unité de puissance sera une création des bureaux d'études de l'Audi Sport Competence Center Motorsport, basé à Neuburg, en Allemagne.



grande part à l'hybridation des unités de puissance. Au Brésil, Bravi a donc voulu rassurer : « Le projet Audi est excitant et solide. Il y a un gros travail à faire, mais tout est bien aligné. » Une plaidoirie de circonstance, insuffisante pour convaincre les nombreux sceptiques du paddock. Alors l'avocat a sorti de sa manche des arguments plus juridiques : « Cet engagement résulte d'une décision non seulement du conseil d'administration d'Audi, mais également du conseil consultatif d'Audi et du conseil de surveillance d'Audi Volkswagen. » Alessandro Alunni Bravi a aussi tenu à justifier la communication frileuse pour ne pas dire inexistante jusque-là au sujet de l'arrivée d'Audi : « Ce manque de communication s'explique. Nous sommes Alfa Romeo F1 Team, donc jusqu'à la fin de l'année, nous avons certaines limites dans la communication sur l'avenir, sur l'implication d'Audi. Et nous respectons pleinement cela. »

Il se dit surtout que l'éventuel retrait prématuré d'Audi coûterait une fortune au constructeur. Si ce cas de figure survenait, ce serait une catastrophe pour Sauber et signifierait sans doute sa disparition pure et simple. L'un de ses principaux actionnaires, le milliardaire suédois Finn Rausing (copropriétaire de la firme de packaging Tetra Pak), n'est en effet pas disposé à remettre au pot. Pourtant, même si certains médias allemands affirment que l'engagement futur d'Audi est à nouveau étudié de près par le conseil d'administration, Jürgen Rittersberger, le directeur financier et membre du conseil, est monté au créneau pour réaffirmer l'arrivée d'Audi : « Aucune autre décision que celle de

participer à la F1 en collaboration avec Sauber n'a été prise par le conseil d'administration d'Audi. Nous respectons nos calendriers d'entrée en F1 en 2026. » Reste à entendre Gernot Döllner sur le sujet, probablement à la fin de l'année, pour définitivement acter cette décision.

En attendant, Alessandro Alunni Bravi nous a détaillé ce qui va faire de l'équipe « privée » suisse une équipe d'usine sous l'aile d'un grand constructeur. A la tête de la future équipe Audi-Sauber, il y aura l'Allemand Andreas Seidl dans le rôle de P.-D.G. Cet ancien ingénieur, âgé de 47 ans, a fait un court passage chez McLaren, où il a laissé de bons souvenirs. Seidl a également œuvré avec succès au retour de Porsche en Endurance, à la tête du programme Porsche 919 Hybrid. A la direction du département technique, Sauber a recruté le Britannique James Key, lui aussi débauché de chez McLaren, qui a travaillé pour une demi-douzaine d'équipes de F1 ces vingt-cinq dernières années.

Moteur et boîte en Allemagne

Alessandro Alunni Bravi précise que « cette saison, nous avons fonctionné avec environ 540 employés », soit la fourchette basse avec la perspective d'une saison à 24 ou 25 courses et la nécessité de faire tourner les effectifs sur les grands prix. « Nous avons un plan de recrutement important qui concerne à la fois du personnel expérimenté et de jeunes ingénieurs qui développeront leurs compétences au sein de la future équipe Sauber-Audi. » Il révèle aussi que le constructeur allemand a déjà étoffé sa cellule F1. « Chez Audi, 300 personnes

“CE MANQUE DE COMMUNICATION S'EXPLIQUE. NOUS SOMMES ALFA ROMEO F1 TEAM, DONC JUSQU'À LA FIN DE L'ANNÉE, NOUS AVONS CERTAINES LIMITES DANS LA COMMUNICATION SUR L'AVENIR, SUR L'IMPLICATION D'AUDI.”

Alessandro Alunni Bravi,
directeur général de l'écurie Alfa Romeo





Alessandro Alunni Bravi (à gauche) va progressivement laisser la direction sportive de l'équipe à l'Allemand Andreas Seidl (à droite). Cet ingénieur de formation avait mené avec succès le retour de Porsche dans la catégorie reine de l'Endurance.

A Neuburg, Audi dispose déjà d'un formidable outil de travail pour la compétition, où 300 techniciens planchent depuis le printemps sur la future unité de puissance destinée à propulser la F1 Sauber-Audi.



sont occupées au développement de la future unité de puissance depuis le début du printemps. Dans ce domaine, l'expérience de la Formule E leur sera utile. Dès l'annonce du projet, le constructeur a décidé de concevoir sa propre boîte de vitesses et de mettre à niveau son banc dynamique situé à Neuburg. » C'est en effet dans cette petite ville d'Allemagne qu'Audi a installé fin 2014 son centre de recherche et de développement pour la compétition. Il s'agit donc de distinguer l'Audi Sport Competence Center Motorsport du tentaculaire quartier général d'Audi à Ingolstadt.

Montée en gamme en Suisse

Du côté d'Hinwil, en Suisse, la modernisation de l'usine Sauber ne date pas d'hier. Alessandro Alunni Bravi parle même d'une remise à zéro, démarrée avec les moyens dont il disposait, par Frédéric Vasseur, qui fut à la tête de l'équipe suisse de 2017 jusqu'à la fin de la saison 2022. L'arrivée d'un grand constructeur exige une importante montée en gamme.

« C'est un processus très compliqué, détaille Bravi, qui bouleverse tous les domaines de l'équipe et la taille de son outil technologique.

Fred Vasseur avait déjà pointé les points faibles de notre fonctionnement, comme l'élaboration et la fabrication des nouvelles pièces, afin de suivre le train du développement au cours d'une saison. »

En observant une équipe de Formule 1 en action lors d'un week-end de grand prix, tout semble simple et fluide. Mais les apparences sont trompeuses : le fonctionnement est d'une complexité extrême, comme nous l'explique Alessandro Alunni Bravi en établissant un genre d'inventaire à la Prévert : « Le budget capé de 135 millions de dollars (augmenté de 3 % et bonifié pour compenser les courses sprint, soit environ 143 millions de dollars pour 2023) est un avantage pour les petites équipes – que nous sommes encore – mais s'avère un véritable casse-tête au moment de décider où placer les ressources. Il faut savoir qu'une équipe de F1 est composée d'une vingtaine de gros départements.

Pour faire simple, voici les grandes lignes de l'organigramme : les différents bureaux d'études chargés de l'élaboration du projet global, le département aéro et performance, le département composites et production des pièces, l'élaboration mécanique, le département d'études et de conception de la partie boîte de vitesses et suspension, la cellule des tests mécaniques, le laboratoire du contrôle qualité ainsi que celui de mesure de stress des milliers de pièces fabriquées (pour répondre aux normes de résistance imposées par la FIA). Il y a bien sûr le simulateur récemment modernisé et notre soufflerie, qui est à ma connaissance une des plus modernes de la F1. La mise en place de l'équipe de course est très complexe. Il faut y adjoindre l'équipe d'essais, plus modeste en nombre de personnes. Et le département logistique, avec la multiplication des courses lointaines, est plus que jamais précieux (surtout avec des triplettes épuisantes et des transferts comme Chine-Miami ou Brésil-Qatar, NDLR). »

La F1 étant devenue un énorme business, elle ne se limite pas à construire deux voitures et à les faire tourner sur les circuits. Une multitude de collaborateurs œuvrent à en exploiter l'activité d'un point de vue commercial, l'idée étant de valoriser le nom et la marque engagée en F1.

« Dans cette optique, nous allons renforcer nos départements marketing, celui voué à la vente d'espaces, celui pour l'organisation des événements autour de l'équipe, mais aussi celui pour alimenter la partie digitale, la communication et le service média. »

Enfin, comme n'importe quelle entreprise, les départements administratifs sont très sollicités : « La partie financière est très pointue, avec un contrôle de gestion rigoureux pour rester dans les clous au niveau de la répartition du budget alloué à la compétition mais aussi pour distribuer les sommes en dehors de cette enveloppe. Les ressources humaines sont devenues cruciales avec la multiplication des épreuves et des déplacements lointains, qui peuvent générer des problèmes familiaux ou de santé chez nos employés. Pour terminer, il ne faut pas oublier la gestion administrative et le département légal, très sollicité pour dépêtrer les différents contrats sportifs, des pilotes et des techniciens, ou commerciaux. »

Pour ce qui est des pilotes, Sauber a opté pour la stabilité en 2024, en prolongeant le duo constitué du Finlandais Valtteri Bottas et du Chinois Guanyu Zhou. L'arrivée annoncée d'un constructeur aussi prestigieux qu'Audi suscite beaucoup d'intérêt. Nico Hülkenberg et Sergio Pérez sont sur la liste du constructeur allemand, mais les pilotes actuels de Sauber Alfa Romeo sont également candidats, ainsi qu'Esteban Ocon et Carlos Sainz. Et d'autres à venir si l'engagement d'Audi se confirme. ●

**“AUCUNE AUTRE DÉCISION
QUE CELLE DE PARTICIPER
À LA F1 EN COLLABORATION
AVEC SAUBER N'A ÉTÉ
PRISE PAR LE CONSEIL
D'ADMINISTRATION D'AUDI.
NOUS RESPECTONS
NOS CALENDRIERS D'ENTRÉE
EN F1 EN 2026.”**

Jürgen Rittersberger,
directeur financier d'Audi





FORMULE 1

Dans les coulisses des grands prix



GP des Etats-Unis

CIRCUIT DES AMÉRIQUES,
AUSTIN (TEXAS)

20 - 22 OCTOBRE 2023



GP de Mexico City

CIRCUIT HERMANOS RODRÍGUEZ,
MEXICO CITY

27 - 29 OCTOBRE 2023



GP de São Paulo

CIRCUIT JOSÉ CARLOS PACE,
INTERLAGOS (SÃO PAULO)

3 - 5 NOVEMBRE 2023



Avant les deux derniers rounds, Lando Norris était l'homme fort de cette fin de saison. Avec 59 points marqués en l'espace de trois courses, et cinq podiums depuis Singapour, le jeune Britannique était remonté à la 5^e place du classement des pilotes, menaçant Fernando Alonso qui le précédait d'un rien. Comme il l'avait annoncé au Qatar, il a contribué à propulser McLaren devant Aston Martin.

Par nos envoyés spéciaux **Lionel Froissart & Joe Saward**



01

Il y a mieux comme cadeau d'anniversaire. Alors qu'il venait de fêter ses 93 automnes, Bernie Ecclestone a dû signer au fisc anglais, mais après négociation tout de même, un chèque de 755 millions d'euros pour avoir omis de déclarer quelques actifs placés à l'étranger.

DPPI



02

Helmut Marko a toujours cru au talent hors norme de Max Verstappen, dès lors qu'il l'a intégré à la filière Red Bull. L'Autrichien considère son poulain comme le plus grand pilote que la F1 ait jamais connu. Eternel et vain débat, car comparer des pilotes d'époques différentes depuis 1950 n'a aucun sens.

DPPI

GP des États-Unis

CIRCUIT DES AMÉRIQUES

20 - 22 OCTOBRE 2023

MERCREDI 11 OCTOBRE

Spa prolongé jusqu'en 2025 La Belgique gagne un sursis

Les organisateurs du Grand Prix de Belgique respirent. Ils ont reçu l'assurance de la Formule 1 et de Liberty Media que leur épreuve restera inscrite au calendrier jusqu'en 2025 inclus. Il s'agit là d'une prolongation d'un an par rapport aux accords initiaux. Liberty Media semble avoir été sensible aux efforts des promoteurs du circuit belge pour améliorer l'accueil du public et surtout augmenter la capacité de ses tribunes, ainsi qu'aux travaux effectués sur le tracé. Toutefois, le passage du Raidillon est toujours montré du doigt par les pilotes concernant la sécurité. Le Grand Prix de Belgique a donc deux ans pour pérenniser sa place au calendrier et éviter une alternance avec son voisin néerlandais.

JEUDI 12 OCTOBRE

01 Ecclestone taxé Un oubli de 755 millions

Cette fois, le vieux Bernie Ecclestone (93 ans) a été obligé de passer à la caisse. L'ancien « grand argentier » de la F1 a été rattrapé par la patrouille fiscale britannique. Mister E avait malencontreusement omis de

déclarer 400 millions de livres sterling (environ 500 millions d'euros) pour quelques actifs placés à Singapour. Pour avoir plaidé coupable et négocié un accord avec les services fiscaux de son pays, il a évité la prison ferme (17 mois avec sursis) et a accepté de payer une amende (avec les pénalités) d'environ 755 millions d'euros. Ce qui ne va qu'écorner son patrimoine, lequel avait déjà été sérieusement ébréché lors de son divorce d'avec sa femme Slavisa, qui lui avait coûté plus de 1,2 milliard de dollars.

VENDREDI 13 OCTOBRE

02 Marko avait vu juste Verstappen parmi les plus grands

Helmut Marko, le patron de la filière Red Bull, ne manque jamais une occasion de rappeler qu'il fut celui qui attira le jeune Max Verstappen dans ses filets, alors que la filière Ferrari, encore naissante à l'époque, ne le retint pas. Gerhard Berger, qui fut un temps à la tête de l'équipe « junior » de Red Bull, Toro Rosso, n'avait pas pris la mesure du talent exceptionnel du Néerlandais. Après la démonstration de supériorité de Max Verstappen cette saison, Marko rappelle les réticences de son ami Berger lorsqu'il comparait sa petite perle à l'icône Ayrton Senna : « Et dire qu'au début, Gerhard ne partageait pas mon euphorie à propos de Max ! Quand j'ai fait pour la première fois cette comparaison avec Senna, il a dit : "Assez avec ça !" » L'Autrichien rappelle aussi le scepticisme d'un autre de ses compatriotes,

"Je trouve ça assez ridicule qu'un pilote puisse recevoir une amende d'un million d'euros. (...) On veut juste de la transparence (...). Et aussi savoir comment est utilisé cet argent."

George Russell, président de l'association des pilotes de grands prix

le patron de Mercedes, Toto Wolff : « Il m'a dit à l'époque qu'il ne voyait pas le talent (de Verstappen) et il a signé Esteban Ocon à la place. »

JEUDI 19 OCTOBRE

La FIA à l'amende Où va l'argent ?

Mohammed Ben Sulayem, le président de la Fédération internationale de l'automobile (FIA), cherche de l'argent et ça se voit. Ainsi, si le tarif des amendes appliqué par la FIA a toujours été une vaste blague, les derniers chiffres annoncés par l'autorité sportive frisent le ridicule et choquent les pilotes. Suite à une décision du Conseil mondial du sport automobile, le montant maximal des amendes est passé de 250 000 euros à un million d'euros. Même si la somme maximale est rarement appliquée, cette information a fait bondir les pilotes. George Russell, le directeur du GPDA, l'association des pilotes, relaye leur étonnement : « Je trouve ça assez ridicule qu'un pilote puisse recevoir une amende d'un million d'euros. Lors de ma première année en F1, j'avais un salaire à cinq chiffres et j'ai dépensé

une somme à six chiffres pour payer mon entraîneur, les vols, un assistant. Et c'est probablement le cas pour 25 % de la grille. On fait ce qu'on aime, alors on ne se plaint pas. » Aujourd'hui, si Russell est très bien payé chez Mercedes, il rappelle que l'application d'amendes aussi élevées peut poser un problème pour des pilotes dont les revenus ne dépassent parfois pas quelques centaines de milliers d'euros par saison. Et surtout, le Britannique et l'ensemble des pilotes du plateau veulent savoir comment et pourquoi sont appliquées certaines amendes. « Lewis prend une amende de 50 000 € (pour avoir traversé la piste au Qatar, NDLR), 50 000 € d'amende pour Max pour avoir touché une voiture (l'aile de la Mercedes au Brésil il y a deux ans, NDLR). Ces chiffres sortent de nulle part. On veut juste de la transparence, et comprendre. Et aussi savoir comment est utilisé cet argent. Alors qu'il y a beaucoup de problèmes majeurs, avec une grande pauvreté dans le monde entier, comment une fédération peut-elle inventer ces sommes à six ou sept chiffres ? » Mais faut-il rappeler qu'en 2007, Max Mosley (alors président de



01

La saison prochaine, les jeunes filles de la F1 Academy disputeront toutes les manches de leur championnat 100 % féminin en marge des grands prix de Formule 1. Cette année, la finale s'est déroulée à Austin et seul Lewis Hamilton s'est intéressé à la victoire de la jeune Espagnole Marta Garcia.

DPPI



02

Red Bull Media

A priori, pas besoin de remplacer Sergio Pérez en 2024 puisque Red Bull affirme que le contrat signé avec le Mexicain sera honoré (et les accords publicitaires qui vont avec) Mais les candidats ne manquent pas pour l'après. Tsunoda et Ricciardo sont sur les rangs.

"Il n'y a pas de prérequis dans le contrat (de Sergio Pérez) disant qu'il doit terminer deuxième. Cela n'a jamais été discuté."

Christian Horner,
Team Principal de Red Bull

la FIA) avait sorti de son chapeau une amende record de 100 millions de dollars à l'encontre de l'équipe McLaren, accusée d'espionnage ? Qui dit mieux ?

VENDREDI 20 OCTOBRE

Marko sur le départ? Horner dément

Des démentis en cascade sont souvent annonceurs de confirmations. A force d'entendre les cadres de Red Bull répéter qu'Helmut Marko n'est pas sur le départ, on va finir par croire que l'avenir du conseiller spécial de la firme autrichienne est bien en discussion. Il y a tout juste un an à Austin, le petit monde de la F1 apprenait le décès de Dietrich Mateschitz, le copropriétaire de Red Bull et donc de l'écurie éponyme. Helmut Marko était en quelque sorte son homme de confiance sur le terrain et celui qui l'informait sur la situation de ses équipes de F1, Red Bull et AlphaTauri. La disparition de Mateschitz a donc affaibli la position de Marko, au point que l'on annonce l'Autrichien sur le départ depuis plusieurs mois,

celui-ci n'étant pas complètement en phase avec la nouvelle équipe dirigeante du groupe Red Bull. Selon quelques observateurs, Christian Horner, le Team Principal de Red Bull, œuvrerait pour écartier Marko et devenir le seul et unique patron des activités en F1 de la firme autrichienne. Horner se défend bien sûr de nourrir un tel projet. Et l'Anglais affirme qu'il n'y a pas de guerre entre lui et le conseiller spécial de l'équipe. Lequel Marko affirme : « J'ai un contrat jusqu'à fin 2024 et au bout, c'est la décision des actionnaires, pas celle de Christian Horner. D'ici là c'est moi qui décide. » Horner reconnaît toutefois qu'il y a parfois entre eux des différences de point de vue : « L'une des caractéristiques d'Helmut est qu'il est d'une honnêteté brutale. Nous parlons régulièrement de tous les aspects. Pour Helmut, c'est légèrement différent de ce qui prévalait avant le décès de son ami et collègue Dietrich, mais il n'y a absolument aucune intention ou désir de ma part, ou de quiconque au sein de l'équipe, de voir un changement. »

SAMEDI 21 OCTOBRE

01 F1 Academy Hamilton curieux

La FIA souhaite promouvoir son championnat 100 % féminin, la F1 Academy, qui faisait ses débuts en 2023. La saison prochaine, les différentes manches se dérouleront en marge des grands prix, et les dix équipes engagées dans ce championnat seront chacune aux couleurs de l'une des équipes de Formule 1. Cette année, la dernière course de la discipline s'est déjà disputée à Austin, en marge de l'épreuve de F1. Une course remportée par l'Espagnole Marta Garcia (23 ans) dans un relatif anonymat. Seul Lewis Hamilton s'est déplacé sur le muret des stands pour assister à l'épreuve et ensuite féliciter la lauréate à son arrivée. Un manque d'intérêt de la part du paddock que déplore Susie Wolff, la directrice de la F1 Academy : « C'est un peu triste que ce soit toujours Lewis qui offre son soutien, qui vienne vers nous. Parce que je pense qu'en fin de compte, il sait ce que c'est que d'être le seul et il a donc une affinité. » L'épouse de Toto Wolff (patron de l'écurie Mercedes) espère que cette initiative de la FIA, qui vise à permettre à de jeunes femmes pilotes d'être repérées et ainsi accéder à d'autres championnats mixtes, sera enfin reconnue l'année prochaine : « Il y aura les 10 équipes de F1 avec leur propre livrée en F1 Academy, donc je m'attends à beaucoup plus d'interaction de la part des équipes de F1 en général. Ce n'est pas un projet à court terme. Si nous voulons réussir, il faut que ce soit à long terme. »

02 Qui pour remplacer Sergio Pérez ? Tsunoda sur la liste

Plusieurs pilotes lorgnent sur le deuxième baquet Red Bull. Si Sergio Pérez est contractuellement celui qui devrait rester le coéquipier de Max Verstappen la saison prochaine, sa situation est moins certaine à partir de 2025, d'autant que beaucoup de pilotes arriveront en fin de contrat fin 2024. Concernant Red Bull, Daniel Ricciardo et Yuki Tsunoda espèrent être en tête de liste. Le Japonais, très proche de Honda, peut prétendre à rejoindre l'équipe Aston Martin si un volant s'y libère, mais il aimerait rester dans le giron autrichien. Christian Horner n'écarte pas la possibilité de voir Tsunoda « upgradé » dans l'écurie championne du monde, même s'il considère que le petit Japonais n'est pas encore au niveau pour franchir cette marche : « Yuki est un pilote très rapide et nous l'avons vu évoluer au cours des trois dernières années. Il faut se rappeler que Red Bull Racing ne s'intéresse à AlphaTauri que comme tremplin potentiel vers un baquet chez eux. Mais il lui faudra mériter sur la piste l'opportunité d'aller chez Red Bull. » Daniel Ricciardo, lui, est loin d'être un junior, mais il garde l'espoir de retrouver le volant d'un top team : « Ce serait un véritable rêve de revenir chez Red Bull », dit-il.

03 Allô, c'est Alonso ! Le Président à l'écoute

L'Espagnol révèle qu'il téléphone souvent au président de la FIA et qu'il n'est pas toujours aimable avec lui. Des critiques que Mohammed Ben Sulayem dit



03

DPPI

Il n'y a qu'un pilote de la trempe – et l'expérience – de Fernando Alonso pour se permettre de passer un savon au président de la FIA quand quelque chose ne lui convient pas. Mohammed Ben Sulayem affirme qu'Alonso décroche régulièrement son téléphone.

accepter venant du pilote le plus expérimenté du plateau, et qu'il considère comme un exemple pour les jeunes pilotes : « Il était en Formule 1, il est parti, il est revenu et il est toujours aussi fort. Ce n'est pas seulement un champion, il est intelligent. Je ne dis pas que les autres ne le sont pas, mais Fernando est un champion vraiment intelligent. Quand il se met en colère sur une chose en F1, il m'appelle, prononce quelques gros mots, s'amuse le président de la FIA devant des journalistes. J'attends qu'il ait fini et je lui dis qu'il ferait honte à des rappeurs. Mais je l'écoute car il a aussi de bonnes idées et il apporte une valeur énorme à la F1. » Mohammed Ben Sulayem ne s'attarde pas toutefois sur la nature des sujets qui agacent l'Espagnol ou le mettent en colère.

DIMANCHE 22 OCTOBRE

Alpine ouvre son capital Des sportifs investissent

Il y a quelques semaines, Luca de Meo, le directeur général de Renault, avait déclaré que les rumeurs de vente de l'écurie Alpine étaient « des conneries ». Mais il semblerait qu'une vente « à la découpe » soit en cours. A Austin, l'équipe (encore) française annonce l'arrivée d'un groupe d'investisseurs regroupant essentiellement des stars du sport mondial, avec le boxeur anglais Anthony Joshua, trois joueurs de football américain, ou encore le golfeur irlandais Rory McIlroy. Tous se sont rapprochés du fonds d'investissement Otro Capital, qui aurait déjà investi 200 millions d'euros dans l'équipe de F1. Bruno Famin, le directeur général

des activités sportives d'Alpine, veut rassurer en affirmant que cette arrivée de nouveaux actionnaires est une excellente nouvelle plutôt qu'un retrait progressif de Renault, la maison mère : « Nous allons entrer dans une nouvelle dimension dans le monde du partenariat, pour donner plus de valeur et plus de ressources à l'équipe. C'est pour développer davantage le projet que nous avons ces nouveaux actionnaires. Ce n'est pas pour vendre. La F1 et notre stratégie de marque ne peuvent pas être séparées. Tout le reste n'est que des interprétations que vous faites, les journalistes. » C'est noté.

L'avenir de Pérez Le Mexicain garde l'espoir

Au soir du grand prix, Sergio Pérez semble soulagé, même s'il a été une fois de plus surclassé par Verstappen. Après une course récompensée par la 4^e place après la disqualification d'Hamilton, le Mexicain voit le Britannique s'éloigner de la 2^e place au championnat. L'objectif fixé par son équipe d'assurer un doublé au championnat des pilotes redevient possible. Après la course, le Team Principal de Red Bull, Christian Horner, précise toutefois que, contrairement à ce qui a pu être (mal) interprété, cette deuxième place n'est pas décisive pour assurer un volant à Pérez en 2024 : « Il n'y a pas de prérequis dans le contrat disant qu'il doit terminer deuxième. Cela n'a jamais été discuté. » Horner rappelle toutefois : « Nous n'avons jamais terminé premier et deuxième d'un championnat. » Et un tel résultat semble lui tenir à cœur. ●●●

UN MOIS EN PISTE...

L'intérêt sportif des deux derniers grands prix à Las Vegas et Abu Dhabi résidait dans la lutte opposant Mercedes et Ferrari pour la place de dauphin au championnat. Et la défense de la 7^e place pour l'équipe Williams.



1. Red Bull

La concurrence se rapproche et les McLaren grossissent dans les rétroviseurs des Red Bull. Verstappen et sa RB19 possèdent toutefois une marge confortable que les adversaires du duo austro-néerlandais auront du mal à combler en 2024.



2. Mercedes

La monoplace allemande cache bien son potentiel et il semblerait que sa fenêtre d'exploitation ressemble plus à un soupirail qu'à une grande et lumineuse baie vitrée. A tel point que ses pilotes ont hâte de voir la W14 partir au musée.



3. Ferrari

Stratégie, fiabilité, disqualification (au Texas), Charles Leclerc semble attirer tous les malheurs qui accablent la Scuderia Ferrari. La bonne nouvelle, c'est que la monoplace italienne montre de réels signes de performances à la hausse.



4. McLaren

Lando Norris l'avait prédit au soir du Grand Prix du Qatar, l'équipe McLaren, grâce à sa MCL60 de plus en plus efficace, a rattrapé et dépassé Aston Martin au championnat. L'Anglais s'est même offert deux podiums (2^e et 3^e) contre un à Alonso (3^e).



5. Aston Martin

L'écurie de Silverstone s'est perdue dans l'exploitation de ses développements, sans trop comprendre quelle voie emprunter. Alonso a trouvé un début de solution : panacher la monoplace du début de saison avec les modifications les plus récentes. Et ça marche !



6. Alpine

Gasly et Ocon s'invitent désormais régulièrement dans les points, mais au prix de gros efforts sur la durée de la course. Il leur manque de la performance en qualification pour espérer un peu mieux que des poignées de points glanées ici ou là.



7. Williams

Les progrès sont évidents depuis la reprise en main de l'équipe par James Vowles, transfuge de chez Mercedes. Albon est désormais un prétendant aux petits points à chaque course, mais le danger AlphaTauri est de plus en plus menaçant.



8. AlphaTauri

La petite sœur Red Bull est remontée miraculeusement devant Alfa Romeo et Haas en deux courses, en marquant des points à Austin et Mexico. Les cinq unités récoltées à São Paulo lui donnaient l'espoir de contester la 7^e place de Williams à Abu Dhabi.



9. Alfa Romeo

La saison de l'équipe suisse tourne à la catastrophe. Ses pilotes, de plus en plus transparents, n'ont marqué aucun point lors de la triplette nord et sud-américaine. L'équipe reporte tous ses espoirs sur la voiture de 2024. Un pari risqué.



10. Haas

Le package de développement apporté à Austin n'a pas offert le niveau de performance espéré. Et n'a pas plus réglé les problèmes que les pilotes Haas rencontrent dans l'exploitation de leurs gommes en course. Ils ne font illusion qu'en qualifications.



01

Max Verstappen ne manque pas de projets ni d'envies pour son après-carrière en F1. A commencer par disputer les 24 Heures du Mans, peut-être avec sa propre équipe en Endurance. En attendant, il n'est pas avare de conseils pour Thierry Vermeulen, le fils et pilote de son manager.



02

Alors que le montant des amendes la FIA explose, celle-ci affirme manquer de moyens financiers et humains pour mener à bien ses contrôles techniques. A Austin, deux voitures sur les quatre contrôlées n'étaient pas conformes. Ce qui laisse supposer que parmi les 16 autres, plusieurs n'étaient pas en règle.

DPPI

“Le circuit a besoin d'être refait. Les bosses et les sauts que nous avons à certains endroits, c'est beaucoup trop. Je ne pense pas que ce soit du niveau de la F1.”

Max Verstappen, à propos
du circuit des Amériques

Max sévère avec le COTA
Les bosses dans le viseur
Le tracé du circuit des Amériques est une réussite. Les pilotes l'aiment pour sa diversité et la reprise de quelques enchaînements de différents circuits du championnat. Mais tous détestent ses bosses et ses vibreurs agressifs. Une particularité qui a coûté cher à Lewis Hamilton et Charles Leclerc (disqualifiés à cause d'une usure excessive de la planche située sous le plancher de leur monoplace), et à Fernando Alonso (poussé à l'abandon, plancher cassé). Max Verstappen, pourtant vainqueur, n'est pas tendre avec le circuit texan : « On dirait qu'il est plus adapté à une voiture de rallye. Le circuit a besoin d'être refait. Les bosses et les sauts que nous avons à certains endroits, c'est beaucoup trop. Je ne pense pas que ce soit du niveau de la F1. J'adore ce circuit, honnêtement, le tracé est incroyable, mais nous avons vraiment besoin d'un nouveau tarmac. » Pourtant, le COTA (Circuit of the Americas) a été resurfacé début 2022. Au pire, les pilotes demandent que les zones de freinage soient refaites. Bobby Epstein, le patron du circuit texan, tente de rassurer

les pilotes : « Nous allons resurfacier le circuit des virages 12 au virage 2 en janvier. J'espère que ça pourra répondre aux inquiétudes. »

GP de Mexico City

CIRCUIT HERMANOS
RODRÍGUEZ

27 - 29 OCTOBRE 2023

MERCREDI 25 OCTOBRE

01 Verstappen voit loin
Pas que la F1
dans sa vie

Max souffle le chaud et le froid. Serial Winner des grands prix, il a parfois dit sa lassitude cette saison avant de rappeler qu'il a un contrat pour courir avec Red Bull jusqu'en 2028. Cela n'empêche pas le triple champion du monde de penser à l'avenir : « Pour l'instant, je veux rester au sommet en F1, annonce-t-il. Mais j'ai aussi d'autres passions. Je veux faire de l'Endurance, créer ma propre

équipe – probablement en Endurance ou en voitures de Tourisme. » Il ne cache pas qu'il a envie de s'aligner un jour au départ des 24 Heures du Mans. Max est déjà partenaire du Redline Sim Racing et participe dès qu'il en a le temps à des compétitions virtuelles. Il est aussi l'un des principaux soutiens de Thierry Vermeulen, le fils de son manager et homme d'affaires Raymond Vermeulen, engagé en DTM.

Red Bull réduit la voile

Un portefeuille de pilotes allégé

Ces dernières années, il y avait tellement de pilotes soutenus par Red Bull qu'on finissait par s'y perdre. La firme autrichienne a décidé de privilégier la qualité à la quantité. En 2024, il n'y aura plus que deux pilotes portant les couleurs Red Bull en Formule 2, alors qu'ils étaient une demi-douzaine cette saison. Les deux heureux bénéficiaires sont le Français Isack Hadjar, déjà membre de la filière, et le jeune Espagnol Josep Maria Marti (18 ans), protégé de Fernando Alonso.

Ben Sulayem attaqué

Son soutien à Andretti devient un “enfer”

Mohammed Ben Sulayem, le président de la FIA, révèle avoir été l'objet d'attaques et même de menaces, sans toutefois en préciser la nature, à cause, selon lui, de son soutien depuis le début à la candidature de Michael Andretti pour rejoindre la F1 (lire page 154). « J'ai vécu l'enfer ! », explique-t-il, regrettant que les attaques se soient poursuivies au moment où il a perdu son fils dans un accident de la route à Dubaï. « Même lorsque

mon fils est mort, ils m'ont attaqué, ils m'ont maltraité, juste pour me briser. C'était inutile, contre-productif et pas bon pour les affaires. » Sans préciser qui est visé derrière ce « ils », il est clair que Ben Sulayem accuse les patrons d'équipes. « S'ils font cela, c'est qu'ils sont avides. Si c'est le moyen d'obtenir de l'argent, c'est absolument cupide. » Le président de la FIA enfonce le clou en affirmant qu'il est prêt à accueillir une douzième équipe : « Nous avons un contrat pour douze équipes. Oui, je le répète, s'il y a une autre équipe fiable et digne de ce nom, j'ouvrirai à nouveau la manifestation d'intérêt pour elle. Je suis ici pour l'esprit de ce sport. “Ils” considèrent que c'est un morceau de gâteau, ils le partageront. »

JEUDI 26 OCTOBRE

02 Contrôle technique
Faiblesse ou
manque de moyens ?

La FIA reconnaît qu'elle manque de moyens et de personnel pour mener à bien le contrôle de l'ensemble des monoplaces du plateau. A Austin, quatre voitures ont été contrôlées après l'arrivée, deux d'entre elles disqualifiées, soit 50 % ! « Une série de contrôles aléatoires est effectuée chaque week-end sur différentes parties des voitures. Ce processus est en place depuis plusieurs décennies et permet de garantir le respect des règlements, affirme le service technique de la FIA. Ces tests représentent un travail considérable dans le peu de temps disponible après la fin d'un grand prix et avant que les voitures ne soient renvoyées à leurs équipes pour être démontées et transportées jusqu'à la course suivante. » ●●●



CIRCUIT DES AMÉRIQUES, AUSTIN
22 OCTOBRE 2023

GP des Etats-Unis



DPPI

TOP 3. CLASSEMENT COURSE SPRINT (samedi)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	31'30"849
2 Lewis Hamilton	44	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 9"465
3 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 17"987

TOP 10. CLASSEMENT GP* (dimanche)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	1 h 35'21"362
2 Lando Norris	4	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 10"730
3 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 15"134
4 Sergio Pérez	11	Red Bull RB19 (Honda)	à 18"460
5 George Russell	63	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 24"999
6 Pierre Gasly	10	Alpine A523 (Renault)	à 47"996
7 Lance Stroll	18	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 48"696
8 Yuki Tsunoda	22	AlphaTauri AT04 (Honda)	à 1'14"385
9 Alexander Albon	23	Williams FW45 (Mercedes)	à 1'26"714**
10 Logan Sargeant	2	Williams FW45 (Mercedes)	à 1'27"998

* Hamilton (2^e) et Leclerc (6^e) ont été disqualifiés pour plancher non conforme.
** 5" de pénalité pour dépassement de limites de piste.

"D'autres ont bien fait les choses là où nous avons échoué et il n'y a pas de marge de manœuvre dans les règles. Il faut l'accepter."

Toto Wolff, patron de Mercedes F1, réagissant à la disqualification d'Hamilton.

POLE POSITION (vendredi)

1'34"723

Charles Leclerc
(Ferrari)

MEILLEUR TOUR EN COURSE (dimanche)

1'38"139

Yuki Tsunoda
(AlphaTauri)

Max assure, Mercedes se rassure

Quelques heures après l'arrivée du Grand Prix des Etats-Unis, le clan Mercedes était partagé entre déprime et satisfaction. Alors que Lewis Hamilton avait conquis de haute lutte la 2^e place et même inquiété pour la victoire Verstappen, les commissaires techniques de la FIA ont plombé l'ambiance en révélant qu'il manquait 1 mm d'épaisseur sur l'un des patins de protection de la monoplace du Britannique. Le résultat d'un réglage effectué lors de l'unique heure d'essais le vendredi et pas assez évalué avec le plein de carburant et l'influence des vibreurs très agressifs et bosses du tracé. Une erreur conduisant à la disqualification du dauphin du jour. La Ferrari de Leclerc subissait le même sort et y perdait sa 6^e place. Double peine pour Hamilton, car il laissait dans l'aventure les points qui l'avaient rapproché de Pérez au championnat. Lequel Pérez engrangeait ainsi de précieuses unités pour faire le break sur son rival au championnat. L'équipe allemande essayait de ne retenir que l'aspect positif de son week-end. Les ultimes développements de la W14 semblent donner satisfaction et offrent de sérieux espoirs pour 2024. Même si cette 15^e manche de la saison n'a pas été la plus palpitante, les motifs de réjouissance pour la suite se concrétisent avec la confirmation que McLaren se rapproche de Red Bull et que Ferrari progresse aussi vers l'avant.

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



DPPI

Norris surprend Leclerc

Charles Leclerc perd l'avantage de sa pole position dès le premier virage. Norris très bien parti, s'échappe en tête. Derrière, son coéquipier Oscar Piastri s'accroche avec Esteban Ocon. Ce qui provoquera leur abandon un peu plus tard.



DPPI

Alonso touche le fond

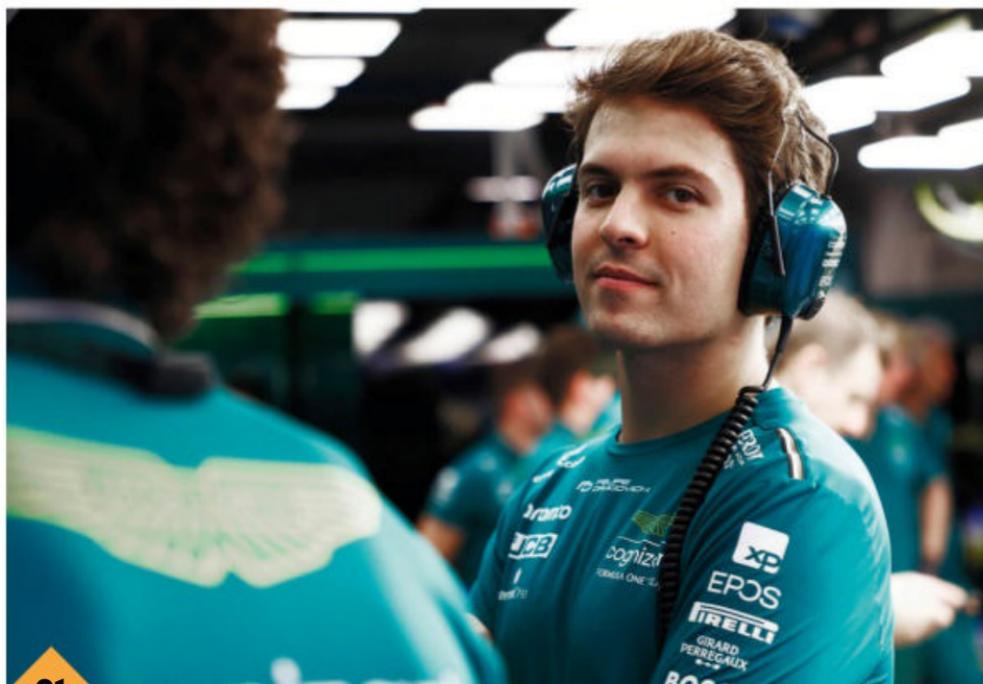
Pour la première fois de la saison bloqué en Q3, Fernando Alonso a vécu son pire week-end. Loin 13^e de la course Sprint, l'Espagnol a été contraint à l'abandon (fond plat endommagé) durant le grand prix alors qu'il était remonté dans la zone des points.



DPPI

Hamilton chute du podium

Le septuple champion du monde a cru en sa chance de victoire en fin de course, alors que Verstappen était handicapé par des freins capricieux. Mais sa disqualification, pour cause de patins trop usés, a gâché le beau week-end du Britannique.



01

Aston Martin F1 Media

Le Brésilien Felipe Drugovich ne perd pas l'espoir d'être un jour titularisé par l'écurie Aston Martin. Alors que son coup de volant et ses sponsors pouvaient intéresser Williams, il a choisi la fidélité au team de Silverstone. Pas sûr qu'il soit payé en retour.



02

Motorsport-images/LAT/Panoramio

Pour Günther Steiner, les résultats décevants de l'équipe Haas qu'il dirige n'y changent rien. L'effet Netflix ne se dissipe pas. Reconnu grâce à la série télé, il est l'une des stars du paddock. D'Austin à São Paulo en passant par Mexico, Steiner a signé des autographes à tour de bras. Sans parler des selfies...

"Même lorsque mon fils est mort, ils m'ont attaqué, ils m'ont maltraité, juste pour me briser. C'était inutile, contre-productif et pas bon pour les affaires."

Mohammed Ben Sulayem,
président de la FIA

VENDREDI 27 OCTOBRE

Place aux jeunes Le club des cinq

Les grands prix sur lesquels sont organisées des courses Sprint empêchent les écuries de lancer de jeunes pilotes dans la première séance d'essais libres. La fin de la saison approchant, les écuries n'ont plus beaucoup d'options pour purger cette obligation réglementaire, sachant qu'il ne reste que Mexico et Abu Dhabi pour solder les séances dédiées aux rookies. Il n'y pas de course Sprint prévue à Las Vegas, mais ce grand prix inédit représente trop de nouveautés et d'inconnues pour prendre le risque d'y lancer un pilote débutant, d'autant que des températures très basses (en soirée) y sont attendues et que la mise en température des pneus sera délicate. C'est donc à Mexico que plusieurs équipes ont lancé leurs jeunes pousses en piste.

Cinq pilotes « juniors » sont apparus en essais libres 1. Deux Français : Isack Hadjar chez AlphaTauri et Théo Pourchaire pour Alfa Romeo. Plus Frederik Vesti chez Mercedes, Oliver Bearman avec Haas, et Jack Doohan dans une Alpine. Un vrai baptême du feu pour Isack Hadjar, qui n'avait encore

jamais eu l'occasion de piloter une Formule 1 avant cette séance. Helmut Marko, le responsable de la filière Red Bull, qui n'est pas réputé pour distribuer les compliments, s'est dit impressionné par la faculté d'adaptation du novice ainsi que par son retour technique. Franz Tost, le Team Manager d'AlphaTauri, a lui aussi souligné le remarquable travail d'Hadjar, tout en lui promettant un bel avenir en F1.

GP de São Paulo

CIRCUIT JOSÉ CARLOS PACE

3 - 5 NOVEMBRE 2023

JEUDI 2 NOVEMBRE

01 Drugovich reste en réserve Stroll veut continuer

Felipe Drugovich ne courra pas pour l'équipe Williams la saison prochaine. Malgré de solides soutiens financiers, le jeune Brésilien, qui était pressenti pour prendre la place de

Logan Sargeant, a préféré garder son poste de réserviste au sein de la structure Aston Martin. Champion de Formule 2 en 2022, Drugovich sera convié à disputer la première séance d'essais libres à Abu Dhabi pour Aston Martin avec l'assurance d'avoir plus de temps de roulage à bord d'une monoplace vieille de deux ans. Il espère avoir l'opportunité de se retrouver un jour dans la voiture de l'année et à une place de titulaire. Ce ne sera sans doute pas dans le cockpit de Lance Stroll, qui a balayé les rumeurs de préretraite, affirmant qu'il serait encore là en 2024.

VENDREDI 3 NOVEMBRE

São Paulo prolonge Le grand prix à son nom et jusqu'en 2030

Au cours d'une très longue conférence de presse, les promoteurs du Grand Prix du Brésil annoncent que le Grand Prix de la ville de São Paulo (ce n'est plus le Grand Prix du Brésil) restera sur le magnifique circuit d'Interlagos au moins jusqu'en 2030. Il n'est plus du tout question d'un grand prix qui serait délocalisé dans les faubourgs de Rio de Janeiro, où l'ambitieux projet d'un nouveau circuit n'a jamais été mené à bien, enterré par des contraintes écologiques. Hormis l'environnement qui n'est pas le meilleur atout du tracé pauliste, la plupart des pilotes adorent s'y produire dans une ambiance unique.

02 Une vraie star Effet Netflix pour Günther

En essayant de sortir du parking d'Interlagos, nous sommes empêchés de rejoindre la file par une grosse Jeep argentée. Elle est conduite par Günther Steiner, le Team Principal de Haas. Il y a quelques échanges d'informations... digitales entre nous (des doigts pointés à la fenêtre !) et nous envisageons de prendre la mauvaise direction après un petit rond-point, juste pour casser les pieds du patron de l'écurie américaine. A la sortie du circuit, une grande foule de fans est stationnée, regardant les stars partir. Le passage de Steiner déclenche une acclamation étonnante. Belle popularité pour l'un des « acteurs » de la série *Drive to Survive* sur Netflix. Entre les grands prix du Mexique et du Brésil, Günther s'est rendu à Boston pour discuter avec les étudiants de l'école d'ingénierie et des sciences appliquées de Harvard à propos de la vitesse d'innovation de la F1. De retour au Brésil, il a dû se cacher dans son bureau pour éviter d'être assailli dans le paddock !

SAMEDI 4 NOVEMBRE

Parc fermé Vers une ouverture

Les règles du parc fermé lors des grands prix comprenant une course Sprint irritent les ingénieurs et les pilotes. Lorsqu'une journée Sprint est au programme comme à Austin ou São Paulo, ●●●



GP de Mexico City



DPP

Checo échoue

Sergio Pérez, « Checo » pour tous les Mexicains, était arrivé au pays remonté à bloc. Les circonstances du précédent grand prix à Austin – presque à domicile déjà – lui avaient été favorables. Initialement 5^e, le pilote Red Bull avait doublement profité de la disqualification de Lewis Hamilton (2^e) pour conforter sa place de dauphin au championnat derrière Max Verstappen (plus de 220 points devant lui au soir du Grand Prix des Etats-Unis). Après une longue série de résultats décevants, l'objectif affiché

était donc de mettre un terme à cette mauvaise spirale. Pour Pérez, c'était la victoire devant son public ou rien. Ce fut rien, hélas. La faute à un départ presque trop réussi, le Mexicain bondissant de sa 5^e place pour se porter au niveau de Verstappen, également très bien parti, et Leclerc, victime, lui, d'un départ « poussif ». Croyant pouvoir prendre l'avantage sur ces deux-là, Checo a péché par optimisme en braquant trop tôt sur la Ferrari du Monégasque, sa Red Bull s'envolant alors sur la roue arrière de la Ferrari, retombant

lourdement et endommagée, contraignant l'enfant du pays à l'abandon. Sergio Pérez encaissait là sa pire désillusion. Histoire de saler la plaie, son coéquipier lui a donné la leçon. « Trois de front, ça ne passe pas ici. Je m'attendais à ce genre de scénario à cause de la longue ligne droite. (...) Checo devait-il prendre autant de risques ? Je (le) comprends car c'est son grand prix à domicile. (...) Je comprends parfaitement qu'il ait fait l'extérieur et qu'il ait essayé. Mais je pense qu'il aurait pu laisser un peu plus d'espace. » Merci, Max !

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	2 h 02'30"814
2 Lewis Hamilton	44	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 13"875
3 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 23"124
4 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 27"154
5 Lando Norris	4	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 33"266
6 George Russell	63	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 41"020
7 Daniel Ricciardo	3	AlphaTauri AT04 (Honda)	à 41"570
8 Oscar Piastri	81	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 43"104
9 Alexander Albon	23	Williams FW45 (Mercedes)	à 48"573
10 Esteban Ocon	31	Alpine A523 (Renault)	à 1'02"879

"J'étais entre les deux Red Bull. Je n'avais nulle part où aller. Cela a endommagé ma voiture. Et malheureusement, cela a mis un terme à la course de Checo."

Charles Leclerc à propos de l'accrochage du départ avec Pérez

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



DPP

Pérez s'envole au départ

A Mexico, la première ligne est un cadeau empoisonné, l'aspiration profitant aux poursuivants. Ainsi, Pérez se laisse piéger par son super-envol, espérant prendre l'avantage au premier freinage (tardif). Mais il accroche Leclerc... et abandonne.



XPB/icon Sport

Magnussen trahi par sa Haas

A l'approche de la mi-course, au 32^e tour, Magnussen semble en difficulté au volant de sa Haas. Dans un virage rapide, une suspension arrière cède et l'expédie durement dans le décor. Deux tours plus tard, la course est interrompue au drapeau rouge.

POLE POSITION

1'17"166

Charles Leclerc (Ferrari)

MEILLEUR TOUR

1'21"334

Lewis Hamilton (Mercedes)



Motorsport-images/LAT/Panoramio

Hamilton soigne ses gommes

Le deuxième départ est une formalité pour Verstappen qui s'échappe de nouveau. Hamilton tente un coup de poker après avoir fait monter des pneus medium pour les 37 tours restants. Il parvient à cajoler ses pneus jusqu'à l'arrivée et la 2^e place.



01

Motorsport-images/LAT/Panoramic

Lewis Hamilton a disputé à São Paulo l'un de ses pires week-ends de course en F1. Il a toutefois obtenu du réconfort avec l'accueil bouillant du public brésilien, qui l'a définitivement adopté comme l'un des siens. Après tout, Hamilton s'est vu offrir un passeport brésilien en même temps qu'il a été fait citoyen d'honneur.

les voitures sont en parc fermé dès le vendredi à l'instant où commencent les qualifications pour le grand prix du dimanche. Interdiction de modifier les réglages des monoplaces (sauf changement radical des conditions météo). Les équipes sont en train de négocier un assouplissement de cette règle très contraignante. En 2024, un changement de format des courses Sprint devrait régler ce problème.

Le tour par tour sacrifié Stefano, toujours un fan

Je suis un peu un dinosaure en matière de reportage. Je continue de réaliser le tour par tour de toutes les courses. C'est un travail pénible, mais cela signifie que lorsque le drapeau à damier tombe, j'ai une idée claire de ce qui est arrivé et je peux immédiatement réaliser un compte rendu. C'est une vieille habitude et je pense que personne d'autre ne la fait encore. Au Brésil, cependant, cela n'a pas été le cas pour la course Sprint, mais j'avais une bonne excuse : je me suis retrouvé à regarder la course avec Stefano Domenicali, le président de la Formule 1, dans son bureau. Les gens pensent que, parce que Domenicali gagne désormais beaucoup d'argent en Formule 1, il n'est plus un passionné. Vous ne pourriez pas vous tromper davantage. Il est toujours enthousiasmé par la course. L'année prochaine, si tout se passe comme prévu, la F1 affichera un chiffre d'affaires annuel de 3 milliards de dollars. Mais il en sera toujours fan...

DIMANCHE 5 NOVEMBRE

01 Hamilton le Brésilien Un bain de foule réconfortant

Malgré sa décevante 8^e place, Lewis Hamilton a le sourire après l'arrivée du Grand Prix de São Paulo. Celui qui a été fait citoyen d'honneur du Brésil se sent comme à la maison au pays d'Ayrton Senna. Lors de la parade des pilotes, il n'a pas manqué d'exhiber un drapeau brésilien à la foule subjuguée. Tandis que les mécaniciens des dix équipes remballent tout le matériel, des milliers de spectateurs sont encore regroupés sur la ligne droite des stands, alors Hamilton vient les saluer, provoquant une belle bousculade et des chants à sa gloire. Le pilote Mercedes, serré de près par son garde du corps, remonte toute l'allée des stands pour essayer de satisfaire de sa présence un maximum de fans.

Défi à Las Vegas Le fret imprévu

En discutant avec l'un des responsables logistiques de la F1, nous apprenons pourquoi la doublette Las Vegas - Abu Dhabi est un défi aussi énorme. L'aéroport international Harry Reid de Las Vegas n'effectue aucune opération de fret. Cela signifie que la F1 a dû expédier ses propres équipements (des tonnes !) nécessaires au chargement et au déchargement du fret des écuries, y compris des bureaux portables...

LE POINT

Des podiums à gravir

Alors qu'il restait deux grands prix à disputer à Las Vegas et à Abu Dhabi, les podiums des championnats du monde des pilotes et des constructeurs restaient à compléter, derrière Max Verstappen et Red Bull.

A l'occasion de la triplette de grands prix à Austin, à Mexico et à São Paulo, c'est l'équipe McLaren qui a fait la plus forte impression. Alors que Ferrari et Mercedes doivent se contenter de résultats sporadiques et rarement groupés avec leurs deux voitures, la formation de Woking ne cesse de monter en puissance et en régularité. Elle a d'ailleurs laissé dans son sillage les Aston Martin, en souffrance pendant près de dix courses, abandonnant en route de nombreux points. Si la troisième marche semble infranchissable cette année (il faudrait que McLaren signe deux doublés sans que Ferrari ne score plus de 6 points), les monoplaces orange s'avancent comme une réelle menace pour la prochaine saison. La place de dauphin des constructeurs derrière

l'intouchable Red Bull restait ouverte entre Mercedes et Ferrari, séparés de seulement vingt points avant les deux derniers rounds. Côté pilotes, la médaille d'argent derrière Max Verstappen semblait à la portée de Lewis Hamilton, mais sa disqualification aux Etats-Unis lui a coûté cher en même temps qu'elle a profité à Sergio Pérez. L'équipe Red Bull était donc en position favorable pour, enfin, signer un doublé, inédit pour elle, au classement des pilotes. Après le mauvais week-end d'Hamilton au Brésil (8^e) à l'opposé de celui de Fernando Alonso (2^e), le Britannique a vu Pérez faire le break (32 points d'avance), tandis que l'Espagnol est revenu à 28 points. Même si ces deux-là ont déjà été champions du monde, ils allaient tout faire pour terminer leur saison sur le podium final.

CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE 2023

Au 14 novembre

TOP 10. ÉCURIES

	Ecurie	Points
1	Red Bull	782 pts
2	Mercedes	382 pts
3	Ferrari	362 pts
4	McLaren	282 pts
5	Aston Martin	261 pts
6	Alpine	108 pts
7	Williams	28 pts
8	AlphaTauri	21 pts
9	Alfa Romeo	16 pts
10	Haas	12 pts

TOP 10. PILOTES

	Pilote	Points
1	Max Verstappen	524 pts
2	Sergio Pérez	258 pts
3	Lewis Hamilton	226 pts
4	Fernando Alonso	198 pts
5	Lando Norris	195 pts
6	Carlos Sainz	192 pts
7	Charles Leclerc	170 pts
8	George Russell	156 pts
9	Oscar Piastri	87 pts
10	Lance Stroll	63 pts

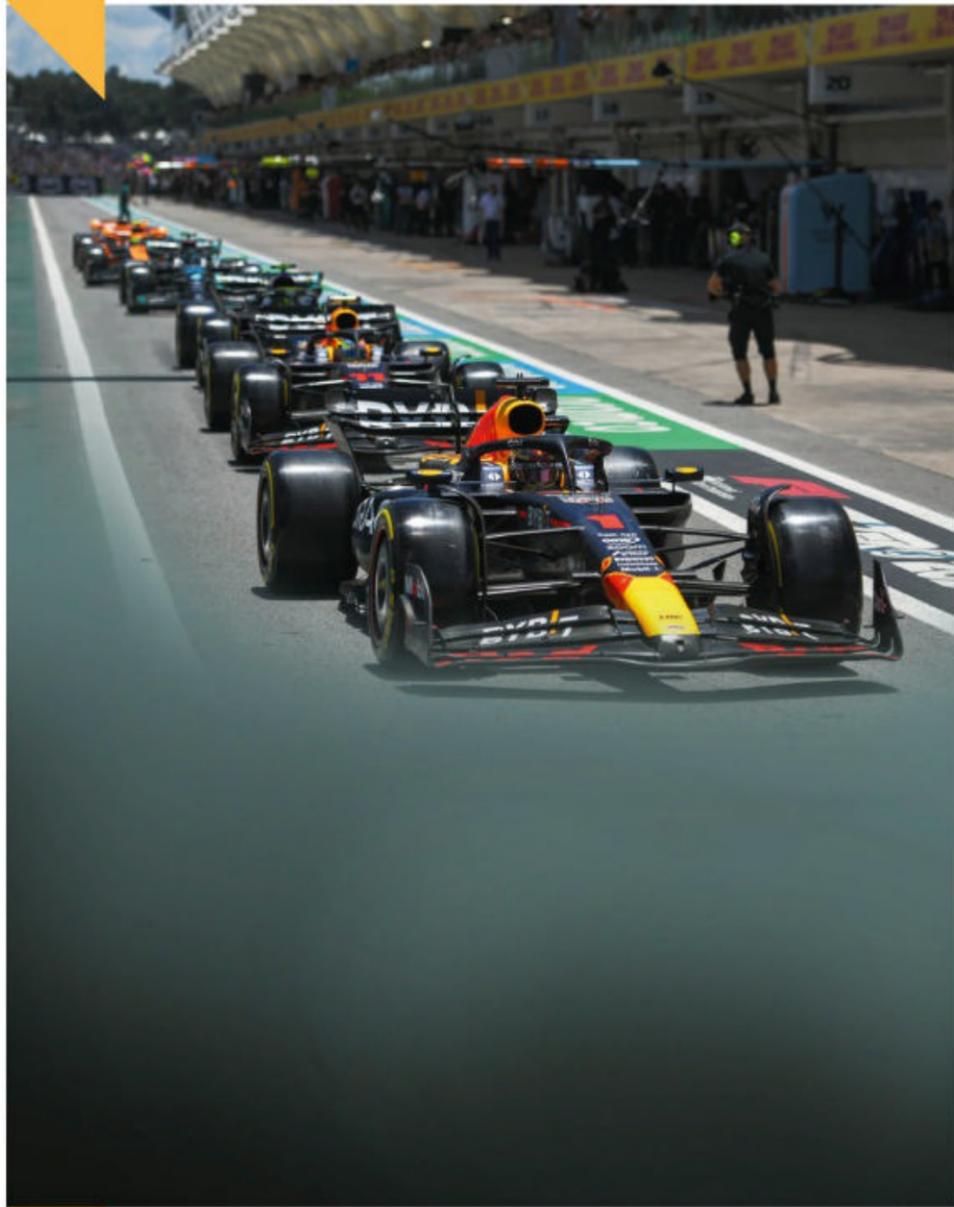
DANS LES COULISSES LE MOIS PROCHAIN





AUTODROMO JOSÉ CARLOS PACE, INTERLAGOS
5 NOVEMBRE 2023

GP de São Paulo



Red Bull Media

POLE POSITION (vendredi)

1'10"727

Max Verstappen
(Red Bull)

MEILLEUR TOUR EN COURSE (dimanche)

1'12"486

Lando Norris
(McLaren)

Objectif Vettel pour Verstappen

Lorsque paraîtront ces lignes, Max Verstappen devrait avoir égalé le record de victoires de Sebastian Vettel et l'aura même sans doute effacé à Abu Dhabi. A São Paulo, il a cueilli une 52^e victoire, visant les 53 succès de Vettel. Malgré cela, pas mal de choses le contrarient. Inutile d'évoquer ses réussites dans les courses sprint, il s'en fiche autant que des sifflets tombés des tribunes qu'il a parfois essuyés lors de cette saison. Verstappen est parti en guerre contre le format des week-ends « sprint », comme l'ensemble du paddock et la plupart des fans. Il est aussi agacé par les incessants ajustements du règlement sportif par la FIA. A chaque grand prix ses nouvelles règles. Au Brésil, c'est la possibilité de s'arrêter juste avant la sortie des stands afin de créer un écart avec le ou les pilotes qui précèdent qui a été interdite. Max a trouvé la solution : doubler un maximum d'adversaires dans la voie des stands et d'accélération. « Sur ce circuit, vous avez une sortie des stands assez longue. Mais sur d'autres, si nous appliquons cette règle, certains rouleront très lentement, peut-être à 15-20 km/h pour creuser l'écart, là où les pilotes passeront à plus de 300 km/h. Ce qui est extrêmement dangereux. D'après moi, ça ne fonctionne pas du tout. Ça ne fait que créer plus de problèmes. » La FIA a promis d'adapter la règle selon les tracés et la configuration de la voie des stands.

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



DPPI

Leclerc sans hydraulique

Qualifié en première ligne, Charles Leclerc est trahi par une perte d'hydraulique de sa Ferrari dans le tour de formation. Sans direction, le Monégasque ne peut éviter de sortir de la piste. Il abandonne avant même de prendre le départ.



DPPI

Accrochage et drapeau rouge

Pris en sandwich entre les Haas au départ, Alex Albon provoque un accrochage qui l'expédie dans le décor avec Magnussen et impose l'arrêt de la course au drapeau rouge. Ricciardo et Piastri en sont les victimes collatérales, mais ils repartiront des stands.



DPPI

Alonso mystifie Pérez

Après avoir résisté 43 tours à Sergio Pérez, Alonso a bien cru perdre la 3^e place dans l'avant-dernier tour, doublé au DRS par le Mexicain. Au prix d'une manœuvre audacieuse, l'Espagnol a récupéré son bien au tour suivant, le préservant pour 53 millièmes.

TOP 3. CLASSEMENT COURSE SPRINT (samedi)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	30'07"209
2 Lando Norris	4	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 4"287
3 Sergio Pérez	11	Red Bull RB19 (Honda)	à 13"617

TOP 10. CLASSEMENT GP (dimanche)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	1 h 56'48"894
2 Lando Norris	4	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 8"277
3 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 34"155
4 Sergio Pérez	11	Red Bull RB19 (Honda)	à 34"208
5 Lance Stroll	18	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 40"845
6 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 50"188
7 Pierre Gasly	10	Alpine A523 (Renault)	à 56"093
8 Lewis Hamilton	44	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 1'02"859
9 Yuki Tsunoda	22	AlphaTauri AT04 (Honda)	à 1'09"880
10 Esteban Ocon	31	Alpine A523 (Renault)	à 1 tour

"C'était une bataille intense, une belle bagarre, très juste et jusqu'à la limite. Je finis par perdre mais ça va, parce que c'était un super combat. C'est bien mérité pour Fernando."

Sergio Pérez au sujet de son duel perdu face à Fernando Alonso

Andretti, problème ou opportunité ?

La FIA a officiellement approuvé la candidature de Michael Andretti pour la création d'une nouvelle écurie de Formule 1. Mais tout n'est pas réglé pour autant. **Le monde de la F1 reste très réservé sur l'arrivée de cette nouvelle écurie, dont la solidité et les futures performances sont déjà mises en doute.**

Par Joe Saward

L'image 100 % américaine de l'attelage Andretti-General Motors peut sembler un bon argument pour un sport qui cherche à mieux percer aux Etats-Unis. L'approbation de cette candidature par la fédération internationale a pourtant fait beaucoup d'inquiets.



E

n février dernier, la Fédération internationale de l'automobile (FIA) a ouvert un processus de candidature pour « chercher à identifier une ou plusieurs nouvelles équipes de F1 susceptibles de participer à un niveau compétitif au championnat du monde de Formule 1 de la FIA dès le début de la saison 2025, 2026 ou 2027 ». Cette procédure s'est clôturée le 15 mai, avec une décision attendue

à la mi-juillet. Cependant, aucune annonce n'a été faite avant octobre, lorsque la FIA a annoncé qu'elle était « obligée d'approuver » la candidature d'Andretti. Etrange formulation...

Il est clair que Michael Andretti a beaucoup d'argent derrière lui. Mais il faut plus que de l'argent pour réussir en Formule 1. D'ailleurs, ils ne sont pas nombreux dans le paddock à penser que l'éventuelle nouvelle écurie Andretti pourrait être compétitive d'emblée. Selon ces observateurs, Michael Andretti sous-estimerait massivement le défi que représente un engagement en F1. Son projet de construire ses monoplaces aux Etats-Unis est considéré comme particulièrement téméraire. Car Andretti n'a jamais construit ses propres voitures jusqu'à présent, achetant à Dallara ses châssis d'IndyCar. Ces dernières années, cela n'a pas particulièrement bien fonctionné. L'équipe n'a remporté aucun titre depuis 2012, ni l'Indy 500 depuis 2017. Le meilleur pilote Andretti en IndyCar a terminé 10^e du championnat cette année.

Au XXI^e siècle, la seule véritable nouvelle équipe à avoir survécu est Haas F1. Cela a fonctionné parce que Haas a utilisé les règles à son avantage et créé un modèle économique qui lui a permis de construire ses monoplaces en achetant à l'extérieur la plupart des

éléments dont l'équipe avait besoin. Cette faille réglementaire a depuis été comblée. Si Haas veut progresser davantage, il lui faudra un jour investir dans ses propres installations de production. La dernière fois que la FIA a accordé un droit d'entrée à de nouveaux constructeurs, c'était il y a 13 ans, en 2010. On ne peut pas dire que cela ait débouché sur de brillantes réussites. USF1 s'est effondrée avant même d'avoir couru. Quant aux écuries Lotus Racing/Caterham, Virgin ou HRT, elles ont toutes couru en fond de grille et ont disparu en 2017. Il était tout simplement trop difficile de survivre.

Les écuries de F1 "pas stables" financièrement

Ni Liberty Media, propriétaire des droits commerciaux de la F1, ni les autres écuries ne pensent que le projet Andretti soit une bonne idée. On peut imaginer que cette frilosité soit liée à l'intérêt financier de court terme de chaque écurie. Mais des arguments rationnels entrent également dans la réflexion. De l'avis général, il serait préférable de renforcer les équipes existantes et de créer des règles du jeu équitables, afin que tous puissent lutter au même niveau, ce qui améliorerait le spectacle. Par ailleurs ces écuries, qui affirment investir depuis de nombreuses années, trouvent injuste qu'une part de la rétribution financière distribuée aux équipes profite à un nouvel arrivant, peu susceptible d'être compétitif avant de nombreuses années.

« La moitié de la grille n'est pas économiquement stable, a déclaré récemment James Vowles, de Williams F1. Je pense que l'ajout d'une onzième équipe sera une chose judicieuse – mais seulement au moment où la dixième équipe sur la grille sera solide financièrement. Nous devons faire attention, en tant que sport, à prendre cela en considération. Nous sommes très heureux d'accueillir de nouvelles écuries. Mais le gâteau



**MICHAEL ANDRETTI
RENCONTRE À LA FOIS
L'HOSTILITÉ DE
LIBERTY MEDIA, QUI
DISTRIBUE LES GAINS
DE LA FORMULE 1,
ET DES ÉCURIES, QUI
SE LES PARTAGENT.
IL A PEUT-ÊTRE
GAGNÉ LA BATAILLE
DE LA FIA, MAIS C'EST
ENCORE LOIN, 2025...**





Williams F1 Media

“L’AJOUT D’UNE ONZIÈME ÉQUIPE SERA UNE CHOSE JUDICIEUSE, MAIS SEULEMENT AU MOMENT OÙ LA DIXIÈME ÉQUIPE SUR LA GRILLE SERA SOLIDE FINANCIÈREMENT.”

James Vowles,
Team Principal de Williams

doit s'agrandir en conséquence. Donc, ce n'est pas que nous soyons fermés à l'idée que davantage de personnes se lancent dans ce sport. Nous faisons juste très attention à protéger le sport tel qu'il existe actuellement. »

Moteur Cadillac : pas pour tout de suite

Dans le cadre de sa campagne pour obtenir une place sur la grille, Andretti a annoncé en janvier qu'il avait obtenu un partenariat avec General Motors. La présence de GM serait, bien sûr, bénéfique pour la Formule 1, si le groupe automobile américain décidait de construire des moteurs de F1 performants sous la marque Cadillac. Cependant, à l'heure actuelle, GM n'a annoncé aucun projet de ce genre. « GM s'engage à s'associer à Andretti pour courir en F1 », c'est tout ce qu'a déclaré Mark Reuss, le président du groupe. Y aura-t-il un jour un vrai moteur Cadillac F1 ? La manière dont les règles sont structurées signifie que GM ne peut pas arriver avec son propre groupe motopropulseur en F1 avant 2027 ou 2028. Mais rien ne dit que c'est la voie qui sera suivie. Il pourrait s'agir d'un sponsoring, à la manière de ce que fait actuellement Alfa Romeo avec Sauber (qui utilise des moteurs Ferrari).

Ford, grand rival de GM, va pour sa part entrer en F1 en 2026 en tant que partenaire de Red Bull Powertrains, qui prépare lui-même en ce moment un groupe motopropulseur de F1 de nouvelle génération. Cela se résumera donc probablement à un simple badge posé sur le moteur mais, officiellement, Red Bull Ford Powertrains sera le fabricant d'un moteur de F1.

Les autres équipes supposent cependant que GM construira un jour un moteur, mais considèrent que cette stratégie de partenariat avec Andretti est à haut risque pour le groupe automobile.

Avec General Motors, c'est la marque Cadillac qui s'invite en Formule 1 comme partenaire de l'écurie Andretti. Sans doute pas pour construire un moteur, du moins dans un premier temps.

Il serait bien plus sage pour celui-ci de s'associer avec une écurie de F1 déjà dans la place.

Pour la suite, la FIA n'a pas le dernier mot concernant les inscriptions en Formule 1. Liberty a également des droits, même si leur teneur exacte reste couverte par la confidentialité des accords Concorde. La FIA n'est pas (et ne peut pas être) impliquée dans les discussions commerciales. Ainsi, après l'approbation de principe de la FIA, c'est désormais Liberty (Formula One Group) qui procède à sa propre évaluation des mérites du projet Andretti. Il a fallu quatre mois et demi à la FIA pour parvenir à une conclusion. Si Liberty fait de même, la décision ne sera prise qu'après le début de la saison 2024. Il serait alors trop tard pour qu'un motoriste puisse préparer une livraison client pour la saison 2025. Donc, si la F1 accepte d'inscrire Andretti, l'équipe devra attendre 2026.

Le problème est qu'il y aura un nouveau contrat commercial pour la F1 d'ici là. Et il est possible que les parties concernées conviennent qu'aucune nouvelle entrée ne sera autorisée dans le nouvel accord Concorde. Il existe un précédent pour un tel changement. Selon les termes de l'accord Concorde de 2009, une allocation était prévue pour 13 équipes, mais en 2013, la FIA a accepté de réduire ce nombre à un maximum de 12.

La fédération a peut-être pensé, à un moment, qu'ajouter une écurie au championnat de F1 serait une bonne idée. Mais il serait imprudent de s'opposer aux réticences des participants. Rappelons que la FIA est financée en grande partie par la Formule 1 et qu'elle ne pourrait pas survivre sans cet argent. Alors, la F1 est-elle anti-américaine, comme certains fans le prétendent ? Cela n'a aucun sens. La Formule 1 adorerait intégrer une équipe américaine compétitive. F1 Group, l'entité de Liberty Media qui gère la Formule 1, est une société américaine cotée à la Bourse de New York, et son ambition est d'attiser l'intérêt pour ce sport aux États-Unis. Les dirigeants de F1 Group veulent évidemment des équipes et des pilotes américains. Mais ce désir est tempéré par la réalité : il n'est pas question d'accueillir une équipe américaine qui échoue. ●



POUR NOËL

50% DE RÉDUCTION

SUR VOTRE ABONNEMENT



4€40
seulement
au lieu de 8,91€*

Bulletin d'abonnement

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

#M041 #D1399278

1 Je choisis mon offre d'abonnement :

Offre mensuelle : **-50%**
Sport Auto chaque mois pour seulement **4,40€/mois** pendant 6 mois puis 6,40€ au lieu de 8,91€ + 1 hors-série. (1)
Je remplis le mandat SEPA ci-dessous accompagné de mon RIB.

Offre annuelle : **-50%**
Sport Auto chaque mois pour **53€** au lieu de 106,90€* et je reçois Sport Auto pendant 1 an (12 n°) + 1 hors-série. (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-743

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 6 mois, je serai prélevé de 6,40€ par mois. (2) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'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.



Kalle Rovanperä de A à Z

Après être devenu l'an dernier le plus jeune champion du monde de l'histoire du WRC, Kalle Rovannerä a confirmé son talent en décrochant un deuxième titre d'affilée. **Gros plan sur le nouveau phénomène du Rallye.**

Par Alain Pernot



Acropole

Surnommé le « Rallye des dieux », le Rallye de l'Acropole demeure l'une des épreuves les plus sélectives figurant au calendrier du WRC. Comme s'il avait été choisi par les dieux du Rallye, Kalle s'y est imposé dès sa première participation en 2021 et a récidivé avec autorité cette saison, malgré la présence de Sébastien Ogier. Un signe de maîtrise qui ne trompe pas...

Buggy

Le premier volant qu'a tenu Kalle est celui d'un buggy pour enfant alors qu'il avait environ 3 ans.

Crash

Si Kalle Rovannerä s'est adjugé un 2^e titre d'affilée, sa saison 2023 n'a pas été pour autant un long fleuve tranquille. Le champion du monde a en effet été victime d'un spectaculaire crash début août dans son rallye national, qu'il n'a encore jamais remporté. Il est parti à la faute dans la 8^e spéciale alors qu'il était en tête du rallye. Qualifié de « stupide » par l'intéressé, ce premier abandon depuis le Rallye de Croatie 2021 s'est soldé par de légères blessures aux côtes et au dos... et une grosse partie de mécanique pour les mécaniciens de Toyota.



Red Bull Media

Drift

Quand il ne court pas en Rallye, Kalle Rovannerä s'adonne à un passe-temps qui le passionne : le drift ! D'ailleurs, le Finlandais se présente sur son compte Instagram comme « rallyman professionnel la plupart du temps et aspirant roi du drift le reste du temps ». Grand spécialiste du dérapage, il participe souvent à des compétitions du Drift Masters European Championship. Pour ces performances, il troque alors le volant de sa Yaris Rally1 pour celui d'une Toyota Supra GR. Cette année, il a même élargi son rayon d'action en disputant deux manches de la Formula Drift Japan.

Exception

En Finlande, l'âge légal pour passer le permis de conduire est celui de la majorité, soit 18 ans. Sauf pour Kalle Rovannerä ! Vu le talent prometteur du garçon et la nécessité de disposer du permis pour s'exprimer en Rallye, l'espoir finlandais a fait l'objet d'une dérogation et a ainsi pu passer son permis au lendemain de son 17^e anniversaire. Trois semaines plus tard, il participait à son premier rallye de championnat du monde...

Flying Finn

Le nouveau « Finlandais volant » a totalement relancé l'intérêt de ses compatriotes pour le Rallye. Avec la domination des Frenchies Loeb et Ogier, ce sport avait perdu en popularité au pays des Mille lacs. Avec Kalle, les Finlandais sont à nouveau au taquet !

Grönholm

Marcus Grönholm est le dernier Finlandais, avant Kalle, à avoir été champion du monde des rallyes, en 2002. Le grand Marcus connaît bien son successeur puisqu'il l'avait souvent « dans les pattes » lorsque le pilote Harri Rovannerä (alors son équipier chez Peugeot) venait sur les rallyes avec son rejeton. « Si quelqu'un nous avait dit que le prochain champion du monde finlandais serait cette petite tête blonde, on aurait bien rigolé ! », raconte Marcus.

Hérédité

Kalle Rovannerä a de qui tenir : il est le fils d'Harri Rovannerä, ex-pilote d'usine pour le compte de Seat, Peugeot et Mitsubishi. Kalle était âgé de 4 mois lorsqu'il a assisté à la victoire de son père au Rallye de Suède 2001! ●●●



Red Bull Media

Rallye de l'Acropole

Sur les cassantes spéciales grecques, Kalle Rovannerä a fait la démonstration d'une grande maturité.

Peugeot 206 WRC



Motorsport-images/Sutton/Panoramic

Icône

Kalle a beau avoir commencé à conduire sur une Toyota Starlet et avoir remporté deux titres mondiaux avec la Yaris, lorsqu'on lui demande sa voiture préférée, la réponse fuse : la Peugeot 206 WRC grâce à laquelle son père est monté sur la première marche du podium en Suède.

Jonne

Jonne Halttunen (37 ans) est le fidèle copilote de Kalle depuis la mi-saison 2017. Auparavant, Kalle était accompagné dans le baquet de droite par Risto Pietiläinen, qui n'est autre que l'ancien copilote de papa !

Kakaristo

Non, ce n'est pas le nom d'un personnage de dessin animé, mais celui de la spéciale favorite de Kalle Rovander parmi les secteurs actuellement utilisés. Il s'agit de la version raccourcie de la mythique spéciale d'Ouininpohja du Rallye de Finlande, une section très technique avec beaucoup de sauts où la moindre erreur se paie cash.

Fidèle copilote

Avec son copilote Jonne Halttunen (ici à gauche), Kalle a doublé la mise en remportant un deuxième titre d'affilée.

Lettonie

C'est un peu le deuxième pays de Kalle. En effet, probablement convaincues que la valeur n'attend pas le nombre des années, les autorités lettonnes ne sont pas trop regardantes sur l'âge des pilotes de rallye. Là-bas, il est possible de courir dès l'âge de 14 ans ! Kalle ne s'en est pas privé, vous pensez bien... Il a couru 4 saisons et y a remporté autant de titres.

Manager

Dans le milieu du Rallye, Timo Jouhki est un « faiseur de champions » légendaire. Tour à tour manager de pilotes comme Juha Kankkunen et Tommi Mäkinen (8 titres mondiaux à eux deux) ou encore Mikko Hirvonen, cet ancien pilote est sorti de sa retraite pour s'occuper de Kalle, tellement il a été bluffé par son talent.



Timo Jouhki & Tommi Mäkinen

Numéro fétiche

Comme en F1, les pilotes de WRC réguliers peuvent librement choisir leur numéro de course. Pour Kalle, c'est le 69. Explication fournie par l'intéressé : « Quand on se met sur le toit, le numéro reste lisible ! » Et en plus, il a de l'humour...

Ouininpohja

Voir Kakaristo.

Précocité

Kalle a commencé à piloter une voiture de Rallye dès l'âge de 8 ans. Forcément, ça aide ! A titre de comparaison, Ogier n'a touché le volant d'une voiture de Rallye pour la première qu'à 22 ans... Depuis, le jeune Finlandais ne cesse de battre des records : plus jeune pilote de WRC à monter sur un podium (à 19 ans et 4 mois), plus jeune pilote (20 ans et 9 mois) à gagner une course de WRC et plus jeune champion du monde de l'Histoire (à 22 ans et un jour).

Question

Vu comme il est lancé, combien de titres mondiaux Kalle va-t-il remporter ?





Kalle Rovannerä à 8 ans



Toyota Starlet

WRC

S'il a battu tous les records de précocité en WRC, Kalle a encore du chemin à faire avant de bousculer les pilotes de légende dans les statistiques de son sport. Avec 2 titres et 11 victoires, il demeure loin du palmarès de Sébastien Loeb ou de Sébastien Ogier.

XL

La taille de son talent !

Yaris

C'est au volant de ce modèle que Kalle a disputé tous ses rallyes dans la top catégorie du WRC, soit 44 rallyes : 19 avec la version WRC (en 2020 et 2021) et 25 avec la version Rally1 hybride (2022 et 2023).

Zénitude

Selon sa propre mère, c'est l'une des grandes qualités de Kalle : il est imperméable à la pression. ●

Réseaux sociaux

En mettant en ligne sur YouTube les vidéos de son fiston de 8 ans défiant les lois de la gravité, volant en mains, sur un lac gelé, Harri Rovannerä a fait de Kalle un précurseur des réseaux sociaux sans forcément le vouloir. Alors qu'il n'avait même pas 10 ans, ce blondinet était déjà un phénomène. Dix ans après, il était champion du monde...

Sursis

Soucieuses de ne pas bloquer la carrière d'un espoir aussi talentueux, les autorités finlandaises ont accepté de le dispenser de ses obligations militaires après seulement dix jours de service. Enfin, il n'en est pas totalement libéré : il lui faudra terminer son service avant son 30^e anniversaire !

Toyota

Rovannerä et Toyota, c'est une longue histoire. La première voiture que son père lui a mise entre les mains n'est autre qu'une antique Toyota Starlet datant de la fin des années 70 !

Unité

Même si son adversaire le plus redoutable est Elfyn Evans, autre pilote Toyota, Kalle se montre un équipier modèle et contribue activement à l'unité de l'équipe managée par Jari-Matti Latvala (à qui il a chipé le titre de plus jeune vainqueur du WRC).

Verstappen

Tous deux membres de la famille Red Bull, Kalle et Max (de trois ans son aîné) ont des parcours qui présentent de troublantes similitudes. Tous deux donnent l'impression d'avoir été programmés pour devenir pilotes.

KALLE ROVANPERÄ ET MAX VERSTAPPEN DONNENT TOUS DEUX L'IMPRESSION **D'AVOIR ÉTÉ PROGRAMMÉS POUR DEVENIR PILOTES.**



Rallye de Finlande

Le jeune prodige de Toyota n'a pas encore atteint tous ses objectifs. Son rêve ? Remporter enfin son rallye national.



Longueur d'avance

Par Laurent Chevalier

Comme beaucoup de personnes dans notre communauté de passionnés, je n'ai aucune attirance pour les voitures électriques. Voire même une certaine sinon répulsion, au moins méfiance, récemment attisée par ma tentative héroïque d'effectuer un Paris/Nantes, aller et retour, au volant d'une Jeep Avenger à piles. La combinaison de son autonomie ridicule sur autoroute (pourtant à 120 km/h) et de la recharge qui peut traîner en longueur en fonction des stations et du sens du vent, ayant eu raison de ma curiosité. D'autant que j'avais déjà été refroidi par un long trajet au volant d'une Porsche Taycan Turbo S, qui s'était terminé un dimanche soir à 23 heures, avec des sueurs froides et des batteries raplapla, perdu au beau milieu d'une banlieue parisienne en pleine mutation. Autant dire que je suis de ceux qui restent à convaincre quand il n'y a pas de pistons et de cylindres autour. Mais la Tesla



Greg

MÊME SI JE N'AI AUCUNE ATTIRANCE POUR LES VOITURES ÉLECTRIQUES (!), JE DOIS AVOUER QUE LA MODEL S PLAID EST FASCINANTE.

Model S Plaid m'a convaincu du début à la fin, au cours d'une semaine complète d'essai. Outre ses performances qui ouvrent une nouvelle brèche et dont vous pouvez lire le rapport complet en page 64, cette grande berline m'a cueilli avec sa facilité hors norme. A l'heure où les autos deviennent de plus en plus compliquées à utiliser, à cause de sous-fonctions noyées dans des sous-menus à commandes tactiles, la Model S est simple et facile comme un iPhone. Tout, en étant capable de coller le pare-chocs d'une Bugatti Chiron Supersport à 3 millions d'euros. Objectivement, c'est sidérant.



« Le savoir est une arme... »

Par Sylvain Vétaux

... contre ceux qui croient. » La formule, pas française pour un sou, n'est pas de moi mais a le chic pour me faire sourire. Avant de dire des carabistouilles, mieux vaut être renseigné. C'est valable dans tous les domaines, automobile compris. C'est surtout valable pour moi, trop souvent certain que je suis de clamer la vérité vraie. Et je me plante. Veuillez dès lors recevoir mes excuses pour les erreurs que vous pourriez lire dans nos pages, indignes d'une parution aussi renommée que la nôtre. Attention aussi à ce que vous pourriez entendre, voire « apprendre », par d'autres canaux. Mes copains influenceurs vont-ils en reprendre pour leur grade ? Oui et non. J'ai ainsi découvert, il y a peu, qu'un créateur de contenu français recevait plus de 10 000 € pour être invité à dire du bien d'une voiture. Dans la presse, on appelle ça un publireportage. Sur Internet, c'est



Shutterstock

SI UN CONSTRUCTEUR PAIE POUR DIRE DU BIEN DE SON PRODUIT, DANS LA PRESSE, ON APPELLE ÇA DU PUBLIREPORTAGE. SUR INTERNET, C'EST DE LA CRÉATION DE CONTENU.

rebaptisé « *Essai génial de Citronopipo : la meilleure du monde ?* » Est-ce condamnable ? Je ne le pense pas, le garçon proposant après tout une vidéo bien ficelée, avec son lot d'informations tout en souriant et en s'exprimant dans un français très académique. Après tout, si un constructeur est enclin à rémunérer quelqu'un pour vanter les mérites de son produit, grand bien lui fasse. Après tout, si le quelqu'un ne revendique pas une totale objectivité, grand bien lui fasse. Mais comme le savoir est une arme contre ceux qui croient, il me semblait judicieux que vous le sachiez...



ASTON MARTIN DBX 1/500 - 04/21 - 11.500 KM - 185.000 €



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



BENTLEY BENTAYGA
Année : 09/17
Kilométrage : 36.260 km
150.000 €



LAMBORGHINI URUS
Année : 01/22
Kilométrage : 23.448 km
310.000 €



MERCEDES-BENZ G63 AMG
Année : 12/21
Kilométrage : 29.231 km
195.000 €



**LAND ROVER RANGE ROVER
SPORT SVR**
Année : 11/20
Kilométrage : 26.200 km
124.000 €



DPM MOTORS | 45 Bd du Jardin Exotique | 98000 Monaco
| 48 Rue Grimaldi | 98000 Monaco
DPM CLASSIC | 4 Impasse des carrières | 98000 Monaco

contact@dpm-motors.com - www.dpm-motors.com
Tél. : +377 93 50 22 70



application iphone & ipad dpm motors / Disponible en téléchargement gratuit sur l' iTunes Store / iPhone, iPad & iTunes Store are trademarks of Apple inc.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

ANGE BARDE

genève

