

SEP M  
TOP  
ventes

Sport

N° 744 Janvier 2024

# auto

R 1 3 5 7  
4 4  
2 4 6

FORMULE 1

## Bilan 2023

Derrière Verstappen, une saison riche en surprises



DBX



Vantage

NOUVEAUTÉS

## 2024, l'année d'Aston Martin ?

Future Vantage, remplaçante de la DBS, Valhalla : **Gaydon ne va pas chômer !**

DBS

Valhalla



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

L 15764 - 744 S - F: 6,90 € - RD



ESSAI

### Mercedes-AMG GT 63

## Moins caractérielle. Et toujours savoureuse ?



TOURNÉE D'ADIEUX

## Nous nous sommes tant aimés

Les petites sportives vont prendre cher... de malus. Dernière prise en main de ces pépites condamnées.





# SKODA



## Enfin un super jouet avec les piles incluses.

Noël continue avec le SUV familial 100% électrique  
**Škoda Enyaq Coupé**. Plus de 500 kilomètres  
d'autonomie\* en une seule charge.

\*En cycle WLTP.

Volkswagen Group France - SAS - Capital: 198 502 510 € - 11, av. De Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.

A 0 g CO<sub>2</sub>/km

B

C

D

E

F

G

Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**





28



56

Clément Choulot



64

Laurent Villaron



46



40



134

Red Bull Media



Crédits photos couverture Kiosques : **Autocar, DR & Yann Lefebvre**  
Abonnés : **Clément Choulot**

Encart Edigroup jeté entre les pages 90 et 91 sur la diffusion Belgique et Suisse.

## ACTUS

- 5 ÉDITO
- 6 LES SPORTIVES DU MOIS 2024, l'année clé d'Aston Martin
- 14 ACTUS  
Porsche Panamera Turbo E-Hybrid, Pagani Imola Roadster, Mercedes-AMG CLE 53
- 21 CLUB SPORT AUTO  
Les dates à retenir
- 23 TOP CHRONOS  
Nivada Grenchen Antarctic
- 24 HISTOIRES D'AUTOS  
André Lotterer, triple vainqueur des 24 Heures du Mans

## GAZ

- 28 GRAND FORMAT  
BMW M2
- 40 ESSAI  
Mercedes-AMG GT 63 4Matic+
- 46 LES SACRIFIÉES DU MALUS  
Audi TT RS, Mercedes-AMG A 45, Renault Mégane R.S., Toyota GR86, Toyota GR Yaris, Volkswagen Golf R
- 56 SUPERTTEST  
Caterham Seven 340R
- 64 ESSAI  
Alpine A110 GT4 Evo Pikes Peak
- 70 RETOUR AUX SOURCES  
Maserati GranSport (2006)

## EN VRAI

- 78 C'EST LA MIENNE !  
Ferrari F40
- 80 À VOTRE AVIS  
Le courrier du mois, vos photos
- 82 ACHETER  
UNE OCCASION  
Honda Civic Type R
- 86 GUIDE D'ACHAT  
Les sportives neuves
- 92 PETITES ANNONCES

## SPORT

- 128 STUDIO  
Toyota GR DKR  
Hilux Evo T1U (2024)
- 134 BILAN F1 2023  
Equipe par équipe, statistiques, moments forts, côté finances...
- 144 COULISSES F1  
Les grands prix de Las Vegas & d'Abu Dhabi
- 150 FORMULE E  
En test avec DS Performance
- 154 BLOG  
Le blog des essayeurs

6



**ABONNEZ-VOUS** Page 126





# HERBELIN

HORLOGER CONTEMPORAIN DEPUIS 1947



## CAP CAMARAT

Cap Camarat est la digne héritière des créations de la marque des années 70. Son design sculpté et racé assure un look sportif et élégant.

Made in France 





**Jean-Eric Raoul**  
Rédacteur en chef

**WEB**

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

**ABONNEMENTS**

Tél. : 01.46.48.47.61

**E-MAIL**

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

**COMMENT NOUS  
CONTACTER ?**

Rédacteur en chef :

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

Rédacteur en chef adjoint :

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

Chef de rubrique essais :

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

# Contre vents et marées

**A**ston Martin qui se relance, c'est un peu un running gag. C'était déjà le thème d'un de mes tout premiers reportages à *Sport Auto*, il y a plus de vingt ans, lors de la présentation de la première Vanquish. A l'époque, c'est sûr, Aston revenait de – très – loin : les Virage et dérivés, assemblés à la main à Newport Pagnell, se vendaient à un rythme dérisoire, tandis que la DB7 assurait miraculeusement la survie de la marque, par la grâce d'une jolie ligne un peu rétro. Elle dissimulait pudiquement ce qui n'était rien de plus qu'une antédiluvienne Jaguar XJ-S dotée d'un compresseur. Ensuite, avec l'argent de Ford, les DB9 et V8 Vantage de l'ère Callum/Fisker, produites dans l'usine flamboyante de Gaydon, ont remis Aston Martin dans le jeu. Puis Ford a quitté le navire, et la plateforme en aluminium inaugurée par la DB9 a dû peu à peu masquer ses rides, sous une foule de déclinaisons destinées à entretenir une forme de renouvellement. Lors de la présentation de la DB11 (2016) puis de l'actuelle Vantage (2017), nouvelle relance : la concrétisation du partenariat avec Mercedes-AMG (et le retour des comptes dans le vert) redonnait ambitions et espoirs d'un futur flamboyant. Andy Palmer, le boss de l'époque, expliquait

qu'il voulait placer une Aston Martin en face de chaque modèle de Ferrari. Mais l'argent s'est à nouveau tari, avant que le milliardaire canadien Lawrence Stroll ne reprenne les choses en main en 2020. D'autres investisseurs sont venus le soutenir, dont le constructeur chinois Geely, déjà propriétaire de Lotus. Nous en sommes là aujourd'hui, à l'orée d'une année qui s'annonce chargée et cruciale pour la marque britannique. Pas de révolution en vue, sans doute. Mais le lancement de deux nouveaux modèles, assorti des premiers tours de roues de la Valhalla, doit remettre l'accent sur la sportivité. En voilà, une bonne nouvelle. La brillante saison en Formule 1 apporte également sa pierre à la reconstruction de l'édifice. Comme à chaque fois, nous voulons y croire. Et pourquoi pas ? Le mot résilience est devenu à la mode. S'il y a une marque automobile à laquelle il s'applique, c'est bien Aston Martin, dont l'histoire est jalonnée de vicissitudes, de rebonds, de rechutes et d'espoirs. Mais elle est toujours là, et continue de faire briller les yeux dans le monde entier. Toute l'équipe de *Sport Auto* se joint à moi pour vous souhaiter une très belle année 2024, pleine de découvertes automobiles fascinantes. Entre autres. ●

**LE MOT RÉSILIENCE  
EST DEVENU À LA MODE.  
S'IL Y A UNE MARQUE  
AUTOMOBILE À  
LAQUELLE IL  
S'APPLIQUE, C'EST BIEN  
ASTON MARTIN.**





Valhalla (2024)

Le futur d'**Aston Martin**

# 2024, l'année clé d'Aston Martin

Aston Martin s'engage dans l'année qui sera sans doute la plus chargée de ses 110 ans d'histoire. **Car 2024 doit voir l'arrivée d'une nouvelle Vantage, d'une nouvelle DBS et d'une grosse mise à jour du DBX, parallèlement à la livraison des premières Valhalla. Voici ce que l'on sait de cette offensive d'envergure.**

Par Felix Page Illustrations Autocar



**La publication du rapport financier – dans lequel Aston Martin célèbre la hausse annuelle de ses ventes, de son chiffre d'affaires et de ses bénéfices – a servi de prétexte à l'évocation**

**des projets pour 2024.** Dans les douze mois qui viennent, Aston va donc rafraîchir l'ensemble de sa gamme et lancera de nouveaux modèles, avant de commencer sa transition vers l'électrique, en 2025. Lawrence Stroll, le grand patron, a mis en évidence l'importance de cette gamme revigorée : « *Le début des livraisons de notre prochaine génération de voitures de sport est une étape majeure marquant le début d'une toute nouvelle gamme de sportives à moteur avant, qui repositionneront Aston Martin en tant que marque d'ultra-luxe à hautes performances, renforceront notre croissance et apporteront des niveaux de rentabilité plus élevés.* »

Le directeur de la stratégie produit et marché, Alex Long, a laissé entendre pour sa part que la priorité était de garantir que chaque voiture ait son propre positionnement au sein de la gamme ainsi qu'un caractère distinct : « *Nous verrons entre nos voitures*

*de sport et nos GT des différences beaucoup plus marquées qu'à l'heure actuelle, où elles sont positionnées de manière assez similaire. Nous couvrirons un spectre de clientèle bien plus large.* »

Aston Martin n'a pas donné de calendrier précis pour le lancement de ses modèles au cours de l'année à venir ni révélé si les noms Vantage et DBS seraient maintenus. Mais il a été confirmé que le premier de ces nouveaux modèles sera lancé au premier trimestre 2024.

### **Nouvelle DBS : prénom Vanquish ?**

Au centre de l'offensive se trouvera la remplaçante de la DBS, qui devrait évoluer vers une sportivité plus affirmée, la place de la GT étant désormais occupée par la DB12, qui remplace la DB11. Alors que la DB12 n'est disponible qu'avec le V8 biturbo de 4 litres fourni par Mercedes-AMG, actionnaire d'Aston Martin, la DBS devrait devenir le chant du cygne pour le vénérable V12 de 5,2 litres, qui a été porté à 770 ch sur la version finale de l'ancienne DBS et pourrait bénéficier encore d'un surcroît de puissance afin de venir concurrencer la future remplaçante de la Ferrari 812 Superfast. Celle qui succédera à la DBS sera « *complètement différente* » de la DB12 et de la Vantage, nous avait affirmé Marek Reichman, directeur de

la création d'Aston Martin, il y a quelques mois. Quant au nom, Alex Long a noté que les modèles DB ont tendance à se situer au « *cœur de la gamme* », suggérant que les produits phares comme celui-ci mériteraient des noms commençant par « *V* » (comme Valhalla et Valkyrie). Le retour du badge Vanquish pourrait donc être une option.

Il n'y a pas eu d'annonce officielle sur l'avenir de la DBS, qui tire sa révérence sous sa forme actuelle avec l'édition 770. Mais Alex Long a déclaré que la marque « *aura toujours un porte-drapeau* », et sa volonté de mettre l'accent sur la sportivité d'Aston signifie qu'une future supercar est clairement nécessaire. « *Se focaliser sur la performance en tant que pilier de la marque est essentiel, a-t-il ajouté. Historiquement, nous avons été rattachés à la fois à la performance et au luxe, et nous revenons à ce positionnement.* » Pour pouvoir consolider ce désir, il sera crucial de veiller à ce que chacun des modèles à moteur avant ait son propre caractère. « *Plutôt que d'avoir des produits avec deux niveaux d'intensité et d'efficacité – cela inclut le comportement dynamique, les freins et tout ce qui fait d'un modèle une véritable sportive –, il nous faut maintenant atteindre des niveaux de puissance qui* » ●●●



**LA PRIORITÉ EST DE GARANTIR QUE CHAQUE VOITURE AIT SON PROPRE POSITIONNEMENT AU SEIN DE LA GAMME AINSI QU'UN CARACTÈRE DISTINCT.**





**“L'ACCENT MIS SUR LA PERFORMANCE EN TANT QUE PILIER DE LA MARQUE EST ESSENTIEL. (...) IL NOUS FAUT MAINTENANT ATTEINDRE DES NIVEAUX DE PUISSANCE QUI NOUS PLACENT AU SOMMET.”**

**Alex Long**  
Directeur de la stratégie produit et marché



DBS Superleggera (2023)

nous placent au sommet. » De toute évidence, de la même façon que la DB12 a remplacé la DB11 en mettant davantage l'accent sur le raffinement et ses capacités de voyageuse, le modèle qui succédera à la DBS devra pencher vers l'autre extrémité du spectre, en se focalisant sur les performances et l'agilité.

### Toujours de la place pour un V12

Alex Long a par ailleurs souligné que le V12 était « synonyme » d'Aston Martin. « Les gens aiment toujours les 12 cylindres, a-t-il déclaré. Même si la révolution de l'électrification se poursuit, (un moteur V12) a un usage différent, et cela reste un énorme lien émotionnel pour nos clients. » Et en effet, Lawrence Stroll a indiqué qu'« il y a encore de la place pour un V12 dans cette génération de voitures de sport », au-delà de l'actuelle DBS. Une augmentation de puissance par rapport à la DBS 770 pourrait

pousser la nouvelle supercar vers la barre des 800 ch, ce qui en ferait la voiture de route purement thermique la plus puissante jamais produite par Aston Martin. Cette augmentation sera sûrement compensée par une refonte complète du châssis, s'appuyant sur la configuration déployée sur la redoutable DBS 770. Les indications selon lesquelles le dessin de la remplaçante de la DBS s'éloignerait sensiblement de celui de la DB12, ne serait-ce que pour justifier son statut (et son tarif) de porte-drapeau, laissent imaginer une inspiration puisée auprès des Aston de course, avec un large usage d'appendices en carbone, comme cela a été le cas sur le DBX 707 ou la DBS 770. Mais à l'intérieur, la proximité sera plus flagrante avec la DB12, dans la mesure où Aston Martin prévoit de déployer un nouveau concept d'habitacle sur cette génération. ●●●

### DBS 2024

La DBS va tirer sa révérence et sera remplacée dans les prochains mois. S'appellera-t-elle toujours de même ou le blason Vanquish sera-t-il de retour ? Aucune certitude, mais ce porte-étendard carburera – encore – au V12 biturbo, et son tempérament devrait être plus sauvage.





⊖  
**RALF TECH**



**T H E B E A S T**

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

[WWW.RALFTECH.COM](http://WWW.RALFTECH.COM)

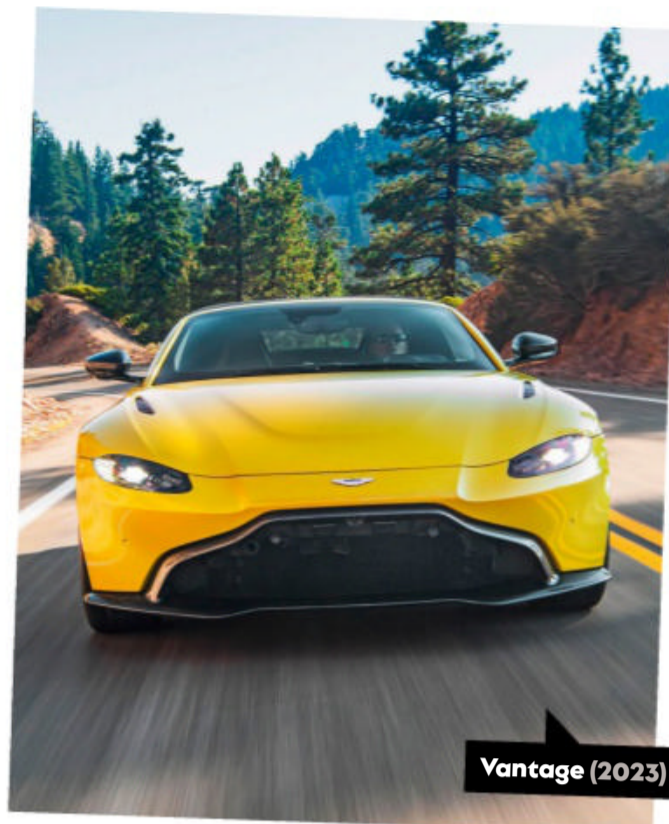
Fabriqué en France





**“NOTRE PROCHAINE GÉNÉRATION (...) MARQUE UN REPOSITIONNEMENT EN TANT QUE MARQUE D'ULTRA-LUXE À HAUTES PERFORMANCES (...) ET APPORTERA DES NIVEAUX DE RENTABILITÉ PLUS ÉLEVÉS.”**

**Lawrence Stroll**  
Propriétaire  
et directeur exécutif



Vantage (2023)

Dans le même temps que se prépare la future DBS, Aston s'apprête également à remplacer la Vantage. Chronologiquement, elle sera probablement le premier nouveau modèle à être révélé.

### **Vantage : “un vrai hooligan”**

Selon les mots de Marek Reichman, la prochaine Vantage sera « un vrai hooligan ». Même si son architecture intérieure la rapprochera de la DB12, la future Vantage devrait se distinguer par son comportement. Etant donné que le DBX 707 offre désormais des niveaux de performance dignes des Vantage actuelles et que la DB12 a bénéficié d'un surcroît de vigueur et d'un comportement significativement plus agile que celui de la DB11, « vous devez être plus sportif de toute façon », insiste le patron du design. « La prochaine Vantage peut se distinguer d'une DB12 dotée de performances énormes et d'un DBX qui en donne la sensation. Il faut que ce soit complètement différent »,

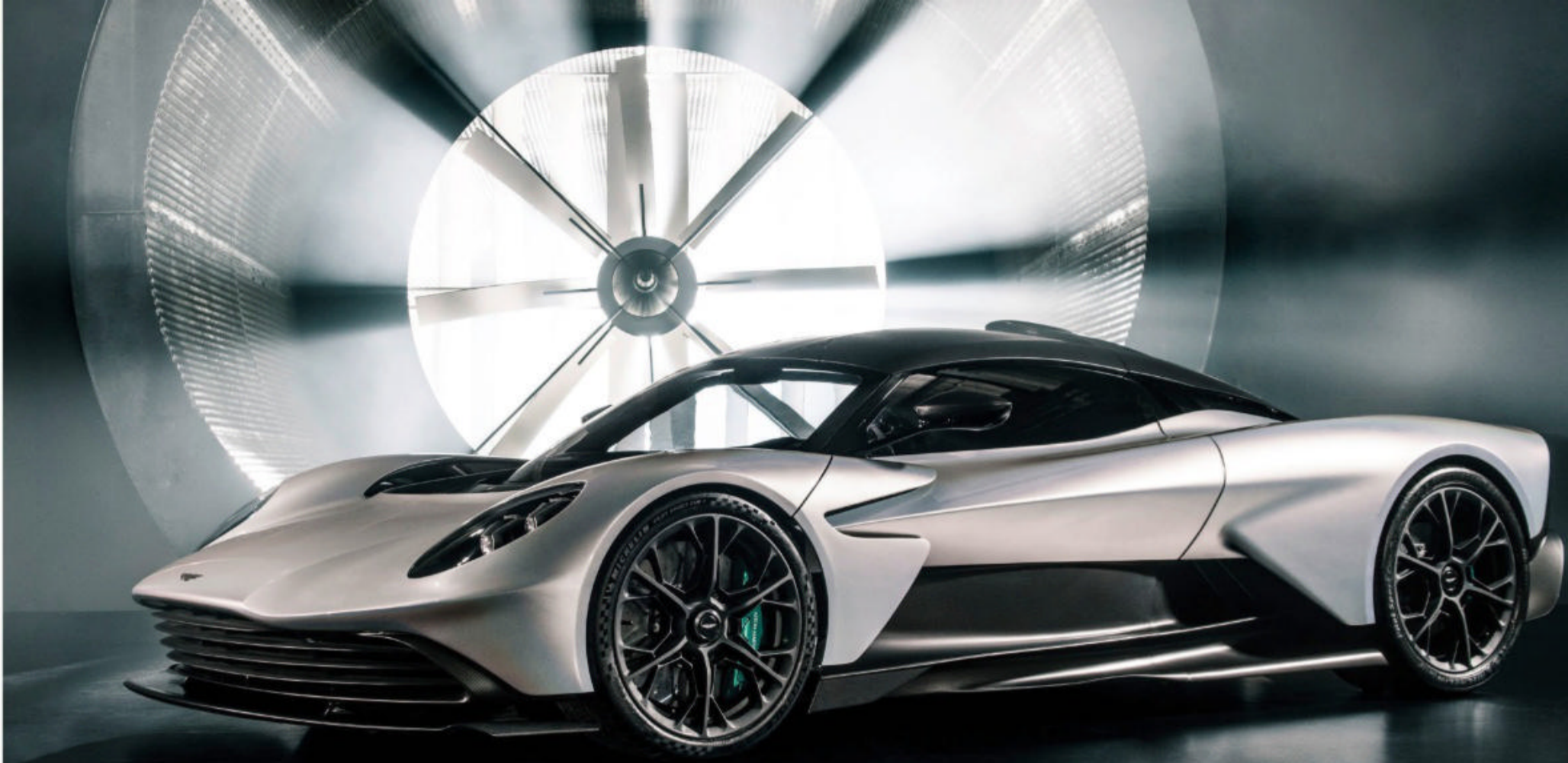
a-t-il ajouté. Chez Aston Martin, l'équipe vouée au développement des voitures de route semble vouloir utiliser pleinement les ressources de son équipe de F1, ce qui ressort clairement des prototypes de Vantage repérés en essai ces derniers mois, avec une calandre réduite et des lignes plus douces sur l'avant. L'arrière paraît avoir reçu un diffuseur retravaillé, avec une quadruple sortie d'échappement et des événements plus agressifs dans les passages de roue. La configuration du châssis devrait suivre celle de l'actuelle V12 Vantage, avec des améliorations en matière d'équilibre et d'efficacité en tête du cahier des charges. Cependant, il est peu probable que le souci d'allègement conduise à un moteur plus petit. Le 6 cylindres en ligne de Mercedes-AMG ne fonctionnerait pas pour la Vantage, nous a déclaré Alex Long, car « le son représente une grande partie » de l'attrait émotionnel de la voiture. « Nous ne produisons pas des moyens de transport ; nous construisons des rêves », a-t-il lancé. ●●●

### **Vantage 2024**

Pas de révolution pour la Vantage, dont le style extérieur pourrait même s'assagir... un peu. Sauf surprise de dernière minute, c'est toujours le V8 4 litres biturbo AMG, qui fait le bonheur des propriétaires de GT ou de SL, qui officiera. Sa puissance devrait approcher les 600 ch, et il est peu probable que la prochaine Vantage ait droit au V12.







# Valhalla

## 1 012 ch en hybride

**N**ous vous avons présenté les premières photos de la Valhalla il y a quelques mois. Ses premiers essais sur route, en tenue de camouflage, ont débuté fin 2023. Pour rappel, cette supercar à moteur central doit être la réponse d'Aston à la Ferrari SF90. Pour cela, elle associe un V8 turbo Mercedes de 4 litres, équipé d'un vilebrequin plat, dont la zone rouge atteindrait 7 200 tr/mn, et une paire de moteurs électriques. La combinaison donnera donc une transmission intégrale et une puissance cumulée de 1 000 ch. Aston Martin annonce un 0 à 100 km/h en 2"5, 350 km/h en

V. max. et un temps au tour au Nürburgring de 6'30". Construite autour d'une coque en carbone inédite, la Valhalla pèsera environ 1 550 kg à sec, tandis que l'aérodynamique, inspirée de la Formule 1, lui apportera jusqu'à 600 kg d'appui. Aston continue d'accepter des commandes, pour des livraisons qui commenceront en 2024. Mais aucun prix officiel n'est plus mentionné. Initialement, il était question d'un million de livres (1,15 million d'euros). Mais la somme serait depuis redescendue aux environs de 750 000 €. Gaydon en limitera la production à moins de 1 000 exemplaires.



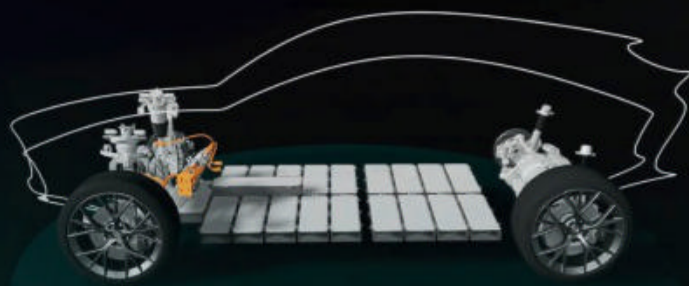
Ici photographiée sous la forme d'un prototype, la Valhalla serait capable d'effectuer 15 km en tout électrique. Toutes ses roues seront motrices.





# 100 % électrique

## D'abord un SUV



La première Aston Martin 100 % électrique sera un SUV, probablement dans la veine du DBX d'aujourd'hui. Il devra se positionner face à la Lotus Eletre et à la future Lamborghini Lanzador. Mais une GT électrique suivra d'ici à 2030. Cette première Aston « à piles » utilisera la technologie et les batteries du nouvel

actionnaire d'Aston, Lucid, qui, selon Stroll, offre « le plus haut niveau de puissance et la plus petite hauteur de batterie ». Mais contrairement à la Lucid Air et à ses 3 moteurs, l'Aston disposera de 4 moteurs – un à chaque roue. L'essieu avant bimoteur sera spécialement développé pour Aston. Cette plateforme sera ensuite partagée

avec toutes les autres futures Aston Martin électriques, y compris les voitures de sport. Les batteries compactes leur permettront d'être jusqu'à 2 cm plus basses que la Vantage d'aujourd'hui. Les premiers tests sur banc de cette chaîne de traction devaient avoir lieu fin 2023, suivis peu après par les premiers essais de mulets sur la voie publique.



DBX (2023)

En tant que telle, la Vantage devrait utiliser une version améliorée du V8 de 4 litres de la voiture actuelle. La nouvelle Mercedes-AMG GT 63 recourt au même moteur, dans une configuration portée à 585 ch, ce qui donne une idée de son potentiel dans la nouvelle Vantage.

### SUV : rattrapage numérique

Du côté du SUV DBX, en dépit de son succès commercial, pas question de s'endormir sur ses lauriers. Son intérieur va être revu en profondeur en 2024. Au menu, l'introduction d'un tout nouveau système d'infodivertissement, géré par un écran tactile. La décision d'aligner, dans ce domaine, le DBX sur la DB12 signifie la disparition du système actuel, fourni par Mercedes, dont la gestion par un trackpad

sur la console centrale commençait à sérieusement dater. Surtout face aux environnements numériques de la Ferrari Purosangue, du nouveau Range Rover et de la dernière version de la Porsche Cayenne. Les ventes d'Aston Martin sur le marché chinois, crucial pour la marque, ont chuté en 2023. L'affinité des acheteurs chinois pour les SUV luxueux, performants et bardés de nouvelles technologies impose cette mise à jour. Reste à savoir si elle s'étendra à une refonte du style. Mais l'évolution qu'incarne la face avant de la DB12, ainsi que les indications selon lesquelles la Vantage suivrait un chemin similaire, suggèrent qu'Aston Martin cherche à renforcer la visibilité de ses évolutions techniques, en proposant un style distinct pour chacun des modèles. ●

### DBX 2024

Le SUV Aston Martin est celui qui devrait, sur le plan technique, le moins évoluer, le constructeur se focalisant avant tout sur une refonte de l'habitacle et notamment de la planche de bord. Les principaux marchés du DBX demeurent la Chine, les Emirats arabes unis et les Etats-Unis.





# B.R.M.

.. Chronographes ..



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



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



**Porsche Panamera Turbo E-Hybrid 2024**

# Affinage ?

Quatorze ans après la sortie de la première Panamera, **cette troisième génération présente un léger restylage, une suspension optimisée et toujours autant de kilos.**

**L**a Panamera 2024 n'a rien de révolutionnaire. Mais les modifications sont néanmoins intéressantes, puisqu'elles touchent aux liaisons au sol.

A commencer par une suspension aux composants allégés et aux capacités optimisées. A ce propos et avant d'entrer dans le détail en plongeant dans la page 16, il n'est pas inutile de rappeler certaines appellations. Le système PASM, pour Porsche Active Suspension Management, ou suspension pneumatique adaptative, possède deux valves pour différencier la compression et la détente des amortisseurs. Ce dispositif est livré de série dès l'entrée de gamme, c'est-à-dire 100 % thermique avec un V6 biturbo de

2,9 litres et 353 ch. En revanche, le châssis Porsche Active Ride, qui désigne le fait que l'assiette de la voiture reste constante dans les virages, est proposé en option uniquement sur les versions E-Hybrid (8 154 €). Idem pour le système PTV Plus, pour Porsche Torque Vectoring, ou répartition du couple actif (1 500 €). Les roues arrière directrices sont aussi reconduites (1 800 €). Porsche en profite pour intégrer le moteur électrique, dont la puissance grimpe à 190 ch, à la boîte de vitesses double embrayage et 8 rapports. Cela permet d'économiser un boîtier et 5 kg sur la balance. En l'intégrant au circuit d'huile de boîte, les motoristes de Porsche améliorent aussi son bilan thermique, donc son efficacité. Cependant, le V8 4 litres biturbo voit sa puissance

régresser à 519 ch (au lieu de 571 ch sur le modèle précédent). Au total, la version Turbo E-Hybrid culmine à 680 ch avec 91 km prévus en tout électrique contre 56 km auparavant. Son 0 à 100 km/h est annoncé en 3"2, et la vitesse maxi est revendiquée à 315 km/h.

La moins bonne nouvelle, c'est que les efforts consentis pour abaisser le poids de certaines pièces ne se répercutent pas sur la masse totale, en hausse de 5 kg par rapport à la dernière version de 700 ch, soit 2 360 kg.

Le tarif de la Panamera Turbo E-Hybrid débute à 194 833 € avec des rejets de CO<sub>2</sub> qui l'exemptent de malus. ●

**Par Laurent Chevalier**


**EN BREF**

Moteur : **V8 biturbo + 1 élec., 3 990 cm<sup>3</sup>, 680 ch (519 ch à 6 000 tr/mn + 190 ch), 99,9 mkg**  
 Transmission : **intégrale, 8 rapports double embrayage** Poids : **2 360 kg** Rapport poids/puissance : **3,9 kg/ch**  
 V. max. : **315 km/h** 0 à 100 km/h : **3"2** Prix de base : **194 833 €**








# 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





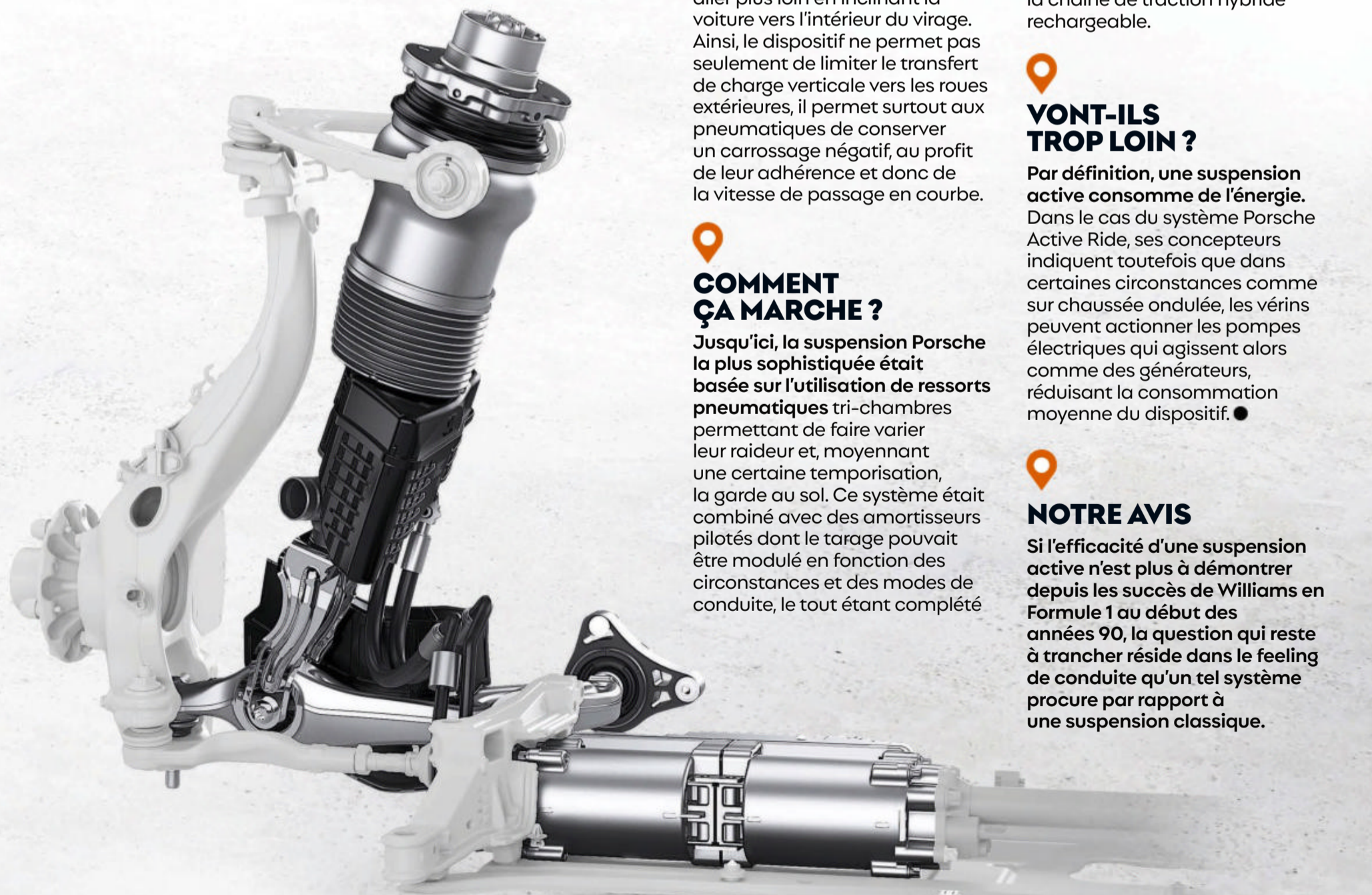


Par Yves Maroselli



## La suspension Porsche Active Ride

**Comme Mercedes, Porsche a développé son propre système de suspension active, étrenné par la Panamera hybride rechargeable.**



### À QUOI ÇA SERT ?

Alors qu'une suspension pilotée se contente globalement de faire évoluer ses réglages en fonction des circonstances et des choix du conducteur, une suspension active permet d'aller plus loin en contrôlant directement les débattements de chaque roue. Ainsi, plutôt que de seulement limiter les mouvements de caisse, il devient possible de les neutraliser complètement, voire même dans certains cas d'en provoquer pour aller plus loin encore dans l'optimisation du confort et surtout du comportement. Dans le cas de la Panamera, l'absence de cabrage à l'accélération permet d'améliorer la motricité des roues avant, tandis que l'élimination du plongeon au freinage permet de réduire les distances d'arrêt tout en stabilisant la voiture. Mais c'est surtout en courbe que le système Porsche Active Ride fait la différence avec une suspension classique ou même pilotée. Non seulement il peut supprimer le roulis, mais il peut même aller plus loin en inclinant la voiture vers l'intérieur du virage. Ainsi, le dispositif ne permet pas seulement de limiter le transfert de charge verticale vers les roues extérieures, il permet surtout aux pneumatiques de conserver un carrossage négatif, au profit de leur adhérence et donc de la vitesse de passage en courbe.



### COMMENT ÇA MARCHE ?

Jusqu'ici, la suspension Porsche la plus sophistiquée était basée sur l'utilisation de ressorts pneumatiques tri-chambres permettant de faire varier leur raideur et, moyennant une certaine temporisation, la garde au sol. Ce système était combiné avec des amortisseurs pilotés dont le tarage pouvait être modulé en fonction des circonstances et des modes de conduite, le tout étant complété

par des barres anti-roulis actives, c'est-à-dire dotées d'actionneurs électriques permettant notamment d'en augmenter la raideur en virage et de la réduire en ligne droite. La nouvelle suspension Porsche Active Ride proposée sur la Panamera hybride va beaucoup plus loin puisque si elle se contente désormais de ressorts pneumatiques à simple chambre (plus légers mais permettant toujours de faire varier la hauteur de caisse) et se passe de barres anti-roulis, elle utilise désormais ses amortisseurs pilotés comme des vérins hydrauliques grâce à des pompes électriques (une par roue). D'une puissance de 5 kW chacune, celles-ci peuvent produire une pression pouvant atteindre 135 bar en moins de 35 millisecondes ce qui permet non seulement de piloter les mouvements de caisse, mais aussi la plupart des mouvements de roues provoqués par les inégalités du revêtement. Pour optimiser leur rendement, ces pompes sont alimentées sous une tension de 400 V comme le moteur électrique de propulsion de la chaîne de traction hybride rechargeable.



### VONT-ILS TROP LOIN ?

Par définition, une suspension active consomme de l'énergie. Dans le cas du système Porsche Active Ride, ses concepteurs indiquent toutefois que dans certaines circonstances comme sur chaussée ondulée, les vérins peuvent actionner les pompes électriques qui agissent alors comme des générateurs, réduisant la consommation moyenne du dispositif. ●



### NOTRE AVIS

Si l'efficacité d'une suspension active n'est plus à démontrer depuis les succès de Williams en Formule 1 au début des années 90, la question qui reste à trancher réside dans le feeling de conduite qu'un tel système procure par rapport à une suspension classique.





## 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 spaghettoni :** • 300 g de spaghettoni Al Bronzo

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

**Pour les spaghettoni croustillants :**

• 100 g de spaghettoni 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 spaghettoni :** cuisinez les spaghettoni *al dente* dans une grande casserole d'eau bouillante salée, égouttez et servez avec une sauce à base de tomates.

**2. Pour les spaghettoni croustillants :** cuisinez les spaghettoni dans une grande casserole d'eau bouillante salée pendant 12 minutes, égouttez et laissez reposer. Faites frire les spaghettoni 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 spaghettoni avec la sauce tomate dans un plat, ajoutez la menthe infusée d'huile (optionnel), les tomates confites et les spaghettoni croustillants sur le dessus.



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




**Pagani Imola Roadster**

# Plus que parfait

A l'heure des hypercars électriques ultra-puissantes mais sans âme ni saveur, la Pagani Imola promet des sensations... percutantes. **Explications.**



**a ressemble à une série spéciale de la Huayra qui n'en finit pas de raccrocher les gants,** comme ces innombrables déclinaisons de Bugatti Chiron

dont la peinture dorée est vendue au prix du rhodium juste parce qu'elle est sertie d'une plaque en édition limitée. Mais pour le connaître, un peu, je doute que M. Pagani se contente d'un coup de pinceau flanqué d'un numéro. Primo : il n'existe pas de passionné aussi perfectionniste et jusqu'au-boutiste. Deuxio : il serait incapable de laisser sortir une auto de son usine sans s'assurer qu'elle bénéficie de toutes ses dernières avancées technologiques, jusqu'au moindre boulon. Un peu comme une mise à jour de l'iPhone, mais en mieux. En résumé, le Roadster que vous avez devant

les yeux n'a plus grand-chose à voir avec le modèle présenté en 2017. Considérez-le plutôt comme la street version du croisement entre la Huayra BC Roadster de route et la Huayra R de circuit. C'est-à-dire le mariage entre le fin du fin des cabriolets et le gratin du dessus du panier des voitures de circuit. Le tout dûment homologué dans les pays du monde entier.

Le menu débute avec le V12 biturbo porté à 850 ch, au lieu de 764 pour la Huayra Roadster et 802 pour la version BC. Avec une masse totale revendiquée de 1 260 kg à sec, au lieu de 1 280 kg pour la Huayra Roadster. Un pétard à mèche courte donc, sans transmission intégrale ni roues arrière directrices et c'est tant mieux. La boîte demeure à 7 rapports avec des temps de passage optimisés. La vitesse maxi

autolimitée à 350 km/h, qui souligne le travail porté sur l'aérodynamique, n'est pas une fin en soi. La priorité étant surtout de donner des sensations au moindre virage et à la moindre accélération. Pour avoir eu la chance de goûter à la Huayra Codalunga, on ose à peine imaginer le résultat sans le toit.

La production est limitée à 8 exemplaires pour un tarif de 9 millions d'euros T.T.C. Si c'est hors de prix ? Assurément, mais les Pagani sont tellement rares qu'elles font office de placements. Et cette version ultra-spéciale issue de la série des « grandes complications » ne devrait pas déroger à la règle. ●

**Par Laurent Chevalier**



## EN BREF

Moteur : **V12, biturbo, 6 litres**  
 Puissance maxi : **850 ch à 5 600 tr/mn**  
 Couple maxi : **112,1 mkg à 3 600 tr/mn**  
 Transmission : **roues AR, 7 rapports séquentiels à simple embrayage**  
 Poids : **1 260 kg à sec**  
 Rapport poids/puissance : **1,5 kg/ch**  
 V. max. : **350 km/h (autolimitée)**  
 Prix de base : **à partir de 9 000 000 € (hors options et hors malus)**  
 Production : **limitée à 8 exemplaires**





# Taigo, le SUV coupé. N'en faites qu'à votre style.



## Taigo.

JUSQU'À

**3 300 €\*** d'avantage client.

— Disponibilité immédiate —

\* Offre valable à l'achat d'un Taigo neuf dans la limite des stocks disponibles du 01/12/2023 au 31/12/2023 et immatriculation avant le 31/12/2023 dans le réseau participant. Remise conseillée de 3 300 € applicable immédiatement sur le prix d'achat du véhicule. Plus d'information auprès de votre Partenaire.

**Modèle présenté:** Taigo R-Line TSI 110 ch DSG7 avec options.

Cycles mixtes de la gamme Taigo (l/100 km) WLTP: 5,4-6,8. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP: 122-156,2. Valeurs au 01/01/2023, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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





**Mercedes-AMG CLE 53**

# En attendant mieux

Remplaçant à la fois les coupés C et E, le **CLE** met un premier pied dans la porte de la performance avec cette version hybride.

**A**priori, il y aura une version 63, même si Sabine Berchtold, responsable produit du CLE, ironise : « *Il ne vous plaît pas en 53 ?* » Dans cette livrée noire, faut voir. Uniquement disponible avec la transmission intégrale 4Matic+, entièrement variable et qui privilégie le renvoi de couple aux roues arrière, le CLE 53 joue la carte de la sobriété. Au point qu'on se demande si le coupé C n'était pas plus plantureux. « *C'est un leurre, assure notre interlocutrice. Il est plus long et plus large.* » Et plus lourd aussi puisque le poids avoisine les 2 tonnes. Le capot doublement nervuré dissimule un 6 en ligne biturbo, fournissant à lui seul 449 ch et 61,2 mkg (grâce à un overboost de 12"). Le compresseur des turbines

est électrique. Voilà pour la partie thermique, car l'AMG reçoit également un alerno-démarrreur, fonctionnant sous 48 volts, ajoutant 23 ch et 21 mkg, et encapsulé dans le carter de la boîte de vitesses TCT 9G.

Le modèle 53 AMG est mieux campé sur ses appuis qu'un CLE standard. Les voies avant et arrière ont respectivement été élargies de 58 et 75 mm. De série, le coupé dispose de cinq modes de conduite mais il faut choisir le pack AMG Dynamic Plus pour bénéficier du programme Race, qui donne droit au mode Drift. Comme le GT, le CLE 53 est muni de la direction intégrale. Les roues postérieures braquent en opposition jusqu'à 100 km/h (angle maximal de 2,5°) avant de copier celles de l'avant au-delà de cette vitesse (angle

maximum de 0,7°). L'amortissement piloté en continu AMG Ride Control est reconduit mais, sauf incompréhension de notre part, Sabine nous informe que l'antiroulis actif, étreigné par le nouveau SL et repris par le GT, n'est pas disponible sur le CLE 53.

L'intérieur est sans originalité, avec un volant à méplat déjà vu maintes fois et des baquets optionnels. Le bloc d'instrumentation de 12,3 pouces et l'écran central tactile de 11,9 pouces sont déjà connus et le teuton fonctionne avec la dernière version du MBUX, le système multimédia Mercedes. Aucune date de commercialisation ou tarif n'ont pour l'instant été communiqués. ●

**Par Sylvain Vétaux**


**EN BREF**

Moteur : **6 en ligne, biturbo + alerno-démarrreur**

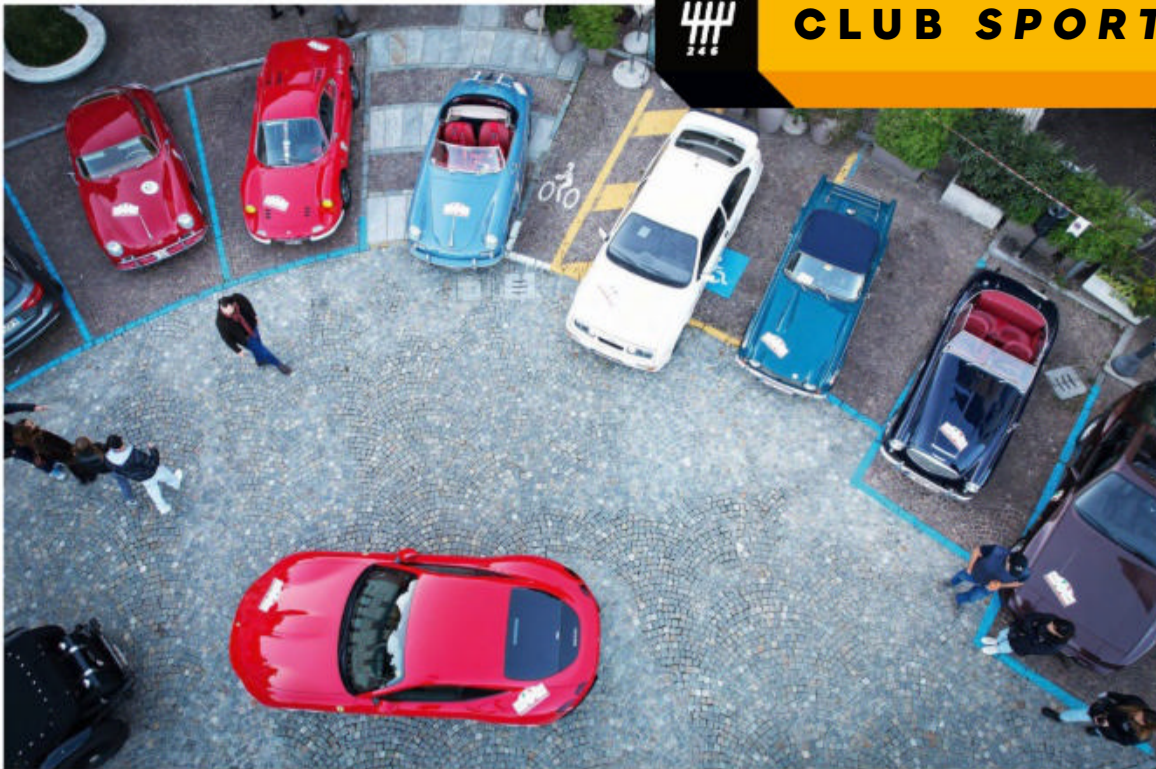
Puissance thermique : **449 ch** Puissance électrique : **23 ch**

Transmission : **intégrale, 9 rapports auto** V. max. : **270 km/h (en option)**

0 à 100 km/h : **4"2** Tarif : **non communiqué**







# Les voyages forment la jeunesse !

Bienvenue en 2024. Toute l'équipe du Club Sport Auto vous souhaite une nouvelle année sereine, fructueuse, et surtout pleine **de magnifiques moments ensemble, sur piste ou sur route, au volant de nos bolides.** Il va sans dire que nous sommes là pour y contribuer...



ette année, nous vous emmenons en Italie pour l'opus 3 de **l'Italian Job**, dont l'objectif est de vous donner accès à tout ce que vous avez toujours rêvé

de découvrir en direct, depuis Abarth jusqu'à Pagani (5 - 7 mars). Toujours de l'autre côté des Alpes, nous avons également au menu **Bons baisers d'Italie**, un road trip exclusif sur les traces de James en Italie (6 - 14 avril... et c'est complet : ouverture prochaine de l'édition 2025) et le lac de Côme avec une nouvelle édition de la **Targa Lario** (18 - 21 avril).

Vous préférez l'Allemagne ? Embarquez avec nous pour notre désormais classique **Nach Stuttgart** où se mélangeront spéciales vosgiennes, pointes de vitesse sur Autobahn, musées Porsche et Mercedes, le complexe Motorworld avec son célèbre V8 Hotel, les concessions McLaren, Ferrari, Porsche,

Bentley et Lamborghini, les routes de la Forêt-Noire et le musée national de l'Automobile à Mulhouse pour une visite (émouvante) du musée et de ses réserves (13 - 16 mars).

Si vous êtes plutôt Côte d'Azur, retrouvons-nous à Monte-Carlo où nous vous emmenons au **Grand Prix Historique de Monaco**, pour vous permettre de revivre soixante ans de Formule 1 dans un cadre ô combien unique et exclusif (9 - 12 mai). Sans oublier le prologue pour se rendre à ce magnifique grand prix via la **route Napoléon**, en partant du conservatoire Berliet et en terminant par un banquet au Café de Paris à Monaco (9 mai).

Les régions de France ne sont évidemment pas négligées, avec une multitude d'événements, dont un week-end en Champagne autour du **circuit de Gueux**, des track days au **Mas du Clos** et au **circuit des Ecuyers**, des **dégustations vin blanc - fromage** dans des décors comme on les aime, le **Grand Prix de l'Age d'Or** sur

le circuit de Dijon-Prenois mais agrémenté d'un rallye et d'une soirée dégustation de grands crus, ou notre **In Aligot We Trust**, un rallye en Lozère autour d'une thématique culinaire et de routes à couper le souffle. Il faudra aussi faire de la place dans votre agenda pour le **Chantilly Art & Elegance** (14 - 15 septembre) où nous vous proposerons un rallye le samedi avant d'aller, le dimanche, admirer certaines des plus belles voitures jamais conçues dans l'écrin somptueux du château de Chantilly.

Le tout se clôturera par un rallye de nuit dans Paris en hommage au court-métrage **C'était un rendez-vous** de Claude Lelouch, mais... chut ! Nous sommes de grands enfants et pour nous, le père Noël, c'est un peu toute l'année !

Par Jérôme Kuehn



Certains rallyes ne sont pas encore officialisés au moment où nous imprimons ces lignes. Le plus simple pour ne rien rater est de vous connecter régulièrement à [www.sportauto.club](http://www.sportauto.club) ou d'utiliser le QR code ci-contre.





# FIVE 5 STARS



**ANGE BARDE**  
genève



Par Sylvain Vétaux

# Nivada Grenchen Antarctic

Diamètre : 35 mm Mouvement : Landeron 21 manuel  
 Prix : 800 € Site : [www.nivadagrenchenofficial.com](http://www.nivadagrenchenofficial.com)



est en 1926 que Nivada Grenchen voit le jour. Cette maison suisse, rendue célèbre par son Chronomaster et sa plongeuse Depthomatic (avec indicateur de profondeur), s'est aussi distinguée dans les années 50 avec l'Antarctic, montre portée par l'explorateur américain Richard E. Byrd. La marque en réédite une version très fidèle à l'original. Cadran, aiguilles flèches, index facettés et en relief, inscriptions minimalistes : même le diamètre de 35 mm laisse croire que cette montre épurée a voyagé depuis le passé. Il n'en est rien. Le verre, aux

galbes marqués, est désormais en saphir. Le fond vissé est orné d'un pingouin doré, hommage à la vocation polaire de l'Antarctic. Fine (10,1 mm, glace comprise), elle abrite un mouvement manuel Landeron 21, un calibre original, surtout dans cette gamme de prix. C'est Guillaume Laidet, le patron de la firme (voir ci-dessous), qui a milité pour ce choix. Disponible avec trois cadrans (crème, blanc et noir), l'Antarctic est une montre à essayer, son diamètre restreint étant parfaitement balancé par des cornes, légèrement biseautées, assez longues pour garantir une belle présence au poignet.

POUR ALLER PLUS LOIN...

## Guillaume Laidet

Ce trentenaire français, amateur de golf et de voitures de sport (il roule en A110, 911 et Range SVR), nous a accordé quelques minutes lors de la présentation de l'Antarctic. En plus de Nivada Grenchen, il est à la tête de Vulcain et d'une toute nouvelle entité horlogère, baptisée « SpaceOne », au design

très futuriste. Après avoir fait ses armes chez Zenith, Girard-Perregaux et Jaeger-LeCoultre, le garçon lance il y a quelques années sa propre marque, William L., qui connaît un succès quasi instantané. Il y a chez lui une fraîcheur qui tranche avec ce que l'univers de l'horlogerie propose habituellement. Plutôt

que prétendre révolutionner le milieu, il préfère redonner vie à des modèles qui ont marqué notre histoire ou celles de nos parents, avec un leitmotiv : une montre est faite pour être lisible et confortable au poignet. Depuis qu'il est aux commandes, les ventes de Vulcain et Nivada Grenchen explosent...



### Peignnet

■ 36 ou 40 mm ■ 3 800 ou 4 000 €  
 ■ [www.peignnet.com](http://www.peignnet.com)

La Concorde, nouvelle gamme dans le catalogue, est proposée dans un large éventail de cadrans et en deux tailles. La montre doit son appellation à la forme particulière de ses maillons de bracelet. Elle embarque un mouvement Initial offrant soixante-cinq heures de réserve de marche et visible au travers d'un fond en saphir.



### Ralf Tech

■ 47,7 mm ■ 7 000 € ■ [www.ralftech.com](http://www.ralftech.com)

Elle s'appelle The Beast et on comprend aisément pourquoi. Près de 50 mm de diamètre, quasi 2 cm d'épaisseur et une capacité à descendre jusqu'à 3 000 m : timides, s'abstenir ! La plongeuse est animée par un calibre Peignnet RTM001 garantissant plus de trois jours d'autonomie. Le verre saphir mesure à lui seul 6 mm de haut !



### Blancpain X Swatch

■ 42,3 mm ■ 390 € ■ [www.swatch.com](http://www.swatch.com)

La Fifty Fathoms (« 50 brasses » en français) serait la première véritable montre de plongée. Swatch lui redonne vie, et la rend plus accessible, comme il l'a récemment fait avec l'Omega Speedmaster. Elle est disponible en cinq versions colorées, toutes mues par le calibre automatique Sistem51, dont tous les composants sont maintenus par une seule vis.





Propos recueillis par Alain Pernet  
Portrait Laurent Villaron

## André Lotterer

Pilote, triple vainqueur des 24 Heures du Mans

# Talent cosmopolite

Né en Allemagne d'un père péruvien et élevé en Belgique, André Lotterer s'est épanoui au Japon avant de s'imposer comme l'un des cadors de l'Endurance, discipline sur laquelle il se concentre désormais pour le compte de Porsche.



# "Pour moi, c'était clair dès le début. Je ne voulais pas être mécano ou ingénieur. J'idolâtrais les pilotes."



## Quel est votre premier souvenir automobile ?

Je suis né et j'ai grandi dans l'ambiance des circuits, car mon papa gérait l'équipe de course RAS en Belgique. Une fois, alors que je devais avoir 4 ans, il m'a emmené à l'école avec une Porsche Groupe B, une SC RS de Rallye : un souvenir marquant ! Comme il faisait d'excellents moteurs, il était surnommé « le sorcier de Châtelet ». Il passait souvent

une partie de la nuit sur le banc moteur et, avec ma mère, nous allions parfois à l'atelier pour manger un morceau ensemble.

## Vous êtes né en Allemagne, d'un père péruvien. Vous avez grandi en Belgique, mais avez vécu une grande partie de votre vie au Japon. Vous aimez brouiller les pistes ?

Question de circonstances. Après avoir gagné un concours de design au Pérou, mon père a eu le choix entre une bourse pour faire des études aux Etats-Unis ou une prime. Il a pris la prime pour faire des études d'ingénieur en Allemagne dans l'idée de retourner au Pérou. Mais il a rencontré ma mère, donc il est resté et s'est installé en Belgique, siège de l'équipe RAS. Par conséquent, dès l'âge de 1 an, j'ai grandi en Belgique. J'ai quitté la maison dès mes 18 ans : une année en Allemagne, une en Angleterre – j'ai détesté ! –, une en Suisse et puis je suis parti quinze ans au Japon, mais j'ai toujours conservé une base en Belgique.

## Votre vocation est-elle apparue rapidement ?

Pour moi, c'était clair dès le début. Je ne voulais pas être mécano ou ingénieur. J'idolâtrais les pilotes. Alors que j'avais 7 ans, mon père m'a emmené faire du kart de location. Il a vu que je prenais les bonnes trajectoires. Ensuite, il m'a emmené chez un préparateur de karts et m'a demandé : « Tu veux vraiment faire ça ? Si on fait ça, on le fait bien : du Karting à la Formule 1 ! » J'ai dit : « O.K. ! » Lorsqu'elle l'a appris, ma mère s'est tenu la tête avec les mains en soupirant : « Mon Dieu ! » L'histoire a commencé comme ça. J'ai fait ma première course à 8 ans. Je suis vite passé à la monoplace. J'ai tout gagné en Formule BMW. J'avais plusieurs options : signer un contrat avec BMW, intégrer la filiale avec Red Bull ou rejoindre Jaguar. Avec mon manager, nous avons choisi Jaguar. Je ne savais pas encore qu'en fin d'année j'allais tester une F1 pour la première fois, à Barcelone. Une magnifique expérience ! Mais bon, en F1, il n'y a rien d'acquis. Les personnes qui m'avaient soutenu sont parties. Je me suis retrouvé sans rien. Le manager d'Eddie Irvine m'a dit : « Pourquoi tu ne vas pas au Japon ? » Il avait des contacts et c'est comme ça que je me suis établi en tant que pilote professionnel au Japon.

## Un choc culturel ?

Bizarrement, pas trop. Je ne sais pas si j'avais une connexion avec le Japon dans une vie antérieure, mais quand je suis arrivé là-bas, tout me paraissait bien. J'étais curieux et j'ai vraiment embrassé cette opportunité. Le premier test s'est bien passé. Ils m'ont pris. Il y avait Benoît Tréluyer, qui est devenu mon pote avec Sébastien Philippe. Au sein de l'équipe Nakajima, je courais en monoplace, en Formula Nippon à l'époque, mais dans l'autre coin de l'atelier, il y avait la Honda NSX Super GT qui me fascinait parce que c'était la voiture avec laquelle je jouais dans Gran Turismo. Elle était magnifique. J'ai tanné l'équipe et ils ont fini par m'en confier le volant en fin de saison. J'ai énormément aimé les courses là-bas parce que je vivais vraiment au cœur de ma passion. Au Japon, il y avait moyen de pas trop mal gagner sa vie, mais surtout, tous les ingrédients étaient dingues : voitures, pneus, pistes... Ce sont des circuits un peu « old school », très rapides et exigeants et avec très peu de dégagement. Si tu mets une roue dans l'herbe, c'est le rail direct. Il faut être très précis. L'entente avec les autres pilotes et l'équipe était top aussi. Chaque année, c'était de mieux en mieux. J'ai trouvé une nouvelle famille. Je ne rentrais pas souvent en Europe.

## Comment est venue la première opportunité en Endurance aux 24 Heures du Mans ?

Benoît disputait les 24 Heures du Mans chaque année. Il m'a dit : « Tu devrais venir, c'est top ! » J'ai commencé à y réfléchir. J'ai appelé Colin Kolles, qui engageait deux Audi et que je connaissais de l'époque de la F3. Il m'a dit : « Je pense pouvoir te mettre sur ma liste. » Un mois avant, il m'annonce qu'il faut un budget de 250 000 €. Impossible pour moi. Et puis, j'ai trouvé un petit sponsor. Kolles m'a dit O.K. pour 50 000 €. Or le budget de mon sponsor n'était que de 50 000... dollars, soit 35 000 €. J'ai mis le complément de ma poche, avec l'aide de mon oncle. Je suis arrivé au Mans sans aucun test préalable, mais j'étais tout de suite dans le « game ». Ma grande chance était qu'il y avait des ingénieurs Audi au sein de l'équipe.

## La mésaventure de votre équipier Karthikeyan vous a offert une belle occasion aussi...

Oui, c'est vrai. Il était nerveux. Avant le départ, il va pour faire son dernier pipi et, en sautant le mur des stands, il tombe de l'autre côté et se déboîte l'épaule ! Il n'a pas pu courir. Nous avons dû faire toute la course à deux et je me suis fait remarquer. Malgré un problème de boîte, nous avons fini septièmes.

## Est-ce cette performance qui vous a ouvert les portes d'Audi ?

Oui. Jo Hausner, l'ingénieur d'Audi, m'a dit après la course : « Il va y avoir des changements chez Audi Sport, et on aimerait bien avoir quelqu'un comme toi... » Je n'y croyais qu'à moitié et puis, en décembre, ils m'ont proposé un contrat. Je débute donc avec Benoît (Tréluyer) et Marcel (Fässler) chez Audi. Ça aussi, c'était un rêve parce qu'ils ont sélectionné Benoît sans l'avoir testé, en se disant qu'on se comprendrait bien. Nous formions un trio hyper-fusionnel. Nous avons toujours mis nos ego de côté. Le Dr. Ullrich nous a fait confiance alors que nous étions de grands inconnus. Ça a beaucoup fait parler. Sur ce, lors de ma première course pour eux, à Spa, voilà que je mets la voiture dans le mur au tour de chauffe ! En test, je n'avais pas fait une erreur mais, sur mes trois premières courses, j'ai mis la voiture dans le mur ! Néanmoins, en fin d'année, le Dr. Ullrich nous a maintenu sa confiance. J'ai eu la chance que Benoît et Marcel me soutiennent. Dans la foulée, j'essaie la R18 à cockpit fermé pour la première fois et, dès les premiers tours de roues, je me suis dit : « Waouh, cette caisse, elle me va comme un gant ! » J'ai repris énormément confiance.

## Comment avez-vous été accueillis chez Audi par Tom Kristensen, Allan McNish, etc. ?

Franchement bien. Ils nous ont accueillis dans la famille et nous avons partagé de bons moments ensemble. Je connaissais bien Tom. Nous avons eu une carrière un peu similaire, via le Japon, et avons le même manager. Parfois, c'est sûr, on les dérangeait. Il faut dire que c'était une belle motivation pour nous d'être devant un gars comme Kristensen !

## Quel souvenir gardez-vous de cette victoire mythique aux 24 Heures du Mans 2011 ?

La course avait mal commencé pour Audi. La voiture d'Allan (McNish) a été éliminée en début de course à la suite d'un accrochage et, dans la nuit, Rockenfeller a eu un gros crash. J'étais au volant à ce moment-là et quand je suis passé sur le lieu de l'accident j'ai juste vu une coque nue dépourvue de moteur, de roues, etc. Je me suis dit : « Waouh ! C'est quoi, ce truc ? Le mec doit être mort... » Ça m'a vraiment choqué. A la radio, j'ai appris que c'était Rocky. Ça m'a mis un coup. Cinq minutes après, on m'a dit qu'il était O.K. Il ne restait alors plus que notre Audi face aux Peugeot, très rapides. Ils profitaient d'avoir quatre voitures pour nous ralentir, nous bloquer dans le trafic... Il fallait rester zen, mais quand même attaquer. Notre joker a été de faire cinq relais sur le même train de pneus. Nous avons étudié ça pendant les essais et avons optimisé notre stratégie avec cet atout. Le truc le plus stressant pour moi, c'était qu'à un moment donné, dans le dernier relais, j'ai cru que la Peugeot était devant et Leena, notre ingénieure, m'annonçait des écarts qui croissaient : ●●●





24 Heures du Mans, 2011 (Audi R18 TDi)



WEC, 2023 (Porsche 963)

Après avoir remporté trois fois les 24 Heures du Mans avec ses potes Benoît Tréluyer et Marcel Fässler sur Audi, André Lotterer vise une quatrième victoire, cette fois au volant de la Porsche 963.

14", 16", 20"... Je me demandais : « Comment la Peugeot peut-elle nous en coller autant alors que je prends des risques à mort ? » En fait, c'est moi qui étais en tête ! Et puis, il y a eu un drame parce que j'ai eu une crevaison lente avant le dernier ravitaillement. J'ai réussi à gérer jusqu'à l'arrêt prévu. Ils m'ont mis quatre pneus neufs et je suis ressorti avec 6" d'avance sur la Peugeot. J'ai poussé un peu au début et puis j'ai maintenu l'écart et nous avons gagné avec 13" d'avance !

### Le fait de gagner une course aussi prestigieuse « entre potes », ça change tout ?

C'est la satisfaction ultime. Partager ça avec tes potes qui ont tout donné, c'est tellement émouvant. C'est une belle manière de dire merci à tous les gens qui nous ont aidés tout au long de notre carrière. Et c'est une confirmation qu'on a bien fait les choses. Parfois, ce n'était pas facile. On s'endette, on s'enfoncé, mais on continue quand même. Et quand on gagne une course comme ça, c'est top.

### Après une première victoire aussi intense, est-ce que les deux suivantes, en 2012 et 2014, ont quand même de la saveur ?

Bien sûr qu'elles ont de la saveur ! Tu prends goût à être là-haut, sur le plus beau podium du monde, avec une foule à perte de vue à tes pieds. Ça te motive encore plus. On a réussi à faire le doublé. C'était génial. On a failli faire le triplé, mais un alternateur a cassé en 2013. On s'est rattrapés en 2014, malgré beaucoup de temps passé aux stands. En 2015, malheureusement, nous avons perdu le capot. Ça m'a beaucoup énervé parce que, pendant les essais, j'ai vu dans le rétro qu'il se levait un peu. Je l'ai signalé à l'équipe, mais ils n'ont pas identifié le problème. En pleine nuit, Marcel a perdu le capot et nous avons perdu énormément de temps.

### Aviez-vous senti venir le retrait d'Audi du championnat du monde d'Endurance, fin 2016 ?

Je ne l'avais pas senti venir du tout. Franchement, ça m'a mis un gros coup au moral. J'avais trois opportunités : rester chez Audi en DTM, ce que je ne voulais pas, passer chez Toyota ou chez Porsche. J'ai longtemps été pilote Toyota au Japon et ils m'ont fait une très belle offre, mais mon rêve était de rouler pour Porsche. Avec eux, j'ai failli gagner Le Mans une quatrième fois en 2017, mais le moteur a cassé à moins de quatre heures de la fin alors que j'étais au volant. On avait 45 minutes d'avance. Dur à avaler ! D'autant plus que, en fin d'année, le programme s'est arrêté. Il fallait que je me réoriente. C'est là que je suis passé à la Formule E.

### Vous étiez un peu sceptique au début sur ce championnat, non ?

Je pense qu'on l'était tous, pour être honnête, mais j'ai vite compris qu'il y avait un gros futur en Formule E. C'est hyper-compliqué à

conduire. La Formule E, c'est comme si tu roulais avec ton vélo dans ton appartement. Tu ne vas pas très vite, mais c'est très casse-gueule !

### Vous venez de décider de vous concentrer sur l'Endurance. Un choix mûrement réfléchi ?

Oui. Je ne prenais plus vraiment le même plaisir qu'avant et ça devenait compliqué. Je me suis dit que mieux valait se concentrer sur une chose, car les doubles programmes sont quand même assez accaparants. Entre avril et juin, tu n'as pas de vie.

### Comment avez-vous vécu votre retour chez Porsche en Endurance l'an dernier ?

Déjà, j'étais très content de pouvoir revenir, car mon but est de gagner une quatrième fois Le Mans, avec Porsche. Les voitures sont très différentes des LMP1 : elles sont plus lourdes, ont moins d'aéro et sont un peu plus complexes à conduire. Mais bon, il y a une belle équipe, une grosse expérience, une grosse structure. Malheureusement, jusqu'à maintenant, on n'a jamais eu une voiture qui pouvait jouer la gagne en WEC. C'est un peu frustrant. Il nous faut bosser.

### En 2014, vous avez disputé un grand prix de F1 au volant de la Caterham. Un aboutissement ?

C'est assez anecdotique, en fait. C'est venu de Colin Kolles, qui était à la tête de l'équipe. Il avait besoin d'un pilote pour Spa et s'est tourné vers moi, vu que je connaissais bien le circuit et que je roulais bien sous la pluie. Le contrat de Kobayashi stipulait qu'il ne pouvait se faire remplacer que par un pilote payant. Symboliquement, j'ai donc payé mon volant 1 € ! Chez Caterham, ils n'avaient jamais vu autant de journalistes dans le motor-home. C'était cool de se sentir pilote de F1 pendant un week-end. Cerise sur le gâteau : je me suis qualifié devant mon équipier sans avoir testé la voiture. J'avais le sentiment de porter une grosse responsabilité envers tous les pilotes courant au Japon et en Endurance. Si je me plantais, ça pouvaitrejaillir sur eux. Ça a été réussi. Dommage qu'un fusible ait sauté après le premier tour. C'était fini. L'équipe voulait que je roule à Monza aussi, mais souhaitait que je partage la voiture avec un jeune pilote aux essais. J'ai refusé. Ils m'ont également demandé de courir le dernier grand prix, mais je savais qu'il n'y aurait pas de débouché et j'ai décliné aussi.

### Quelle est l'auto qui vous a procuré le plus de sensations ?

Il y en a une qui est hors concours, c'est la 919 Evo qui a été débridée en 2018 pour faire le record du Nürburgring. Les monoplaces de Super Formula, quand tu mets les pneus neufs, franchement, c'est un gros kif. C'est dur à battre parce que ça va tellement vite en virage ! L'Audi R15 offrait aussi des sensations fantastiques. ●

**“En test, je n'avais pas fait une erreur mais, sur mes trois premières courses pour Audi, j'ai mis la voiture dans le mur !”**



# GAZ!

154

## LE BLOG DES ESSAYEURS

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

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

Yann Lefebvre

## ET AUSSI...

Alpine  
A110 GT4 Evo  
Pikes Peak  
Maserati  
GranSport  
(2006)



46

## Les victimes du malus 2024

# On achève bien les sportives

Cette fois, il n'y a plus de limites et le Gouvernement a décidé de surtaxer des petites sportives qui ne faisaient rien de mal. Il est donc temps de leur dire adieu. Et merci.



28 BMW M2  
(boîte mécanique)

Greg



40 Mercedes-AMG  
GT 63 4Matic+



56 Caterham  
Seven 340 R

Clément Choulot






# MENU TRADITION

A l'heure où les boîtes automatisées sont imposées sur les sportives, la possibilité de choisir sa BMW M2 avec un levier de vitesses et une pédale d'embrayage fait l'effet d'une recette de grand-mère. **Cap sur la Bretagne nord, au pays de la cuisine au beurre salé pour vérifier ces saveurs prometteuses.**

Par Jacques Warnery Photos Greg



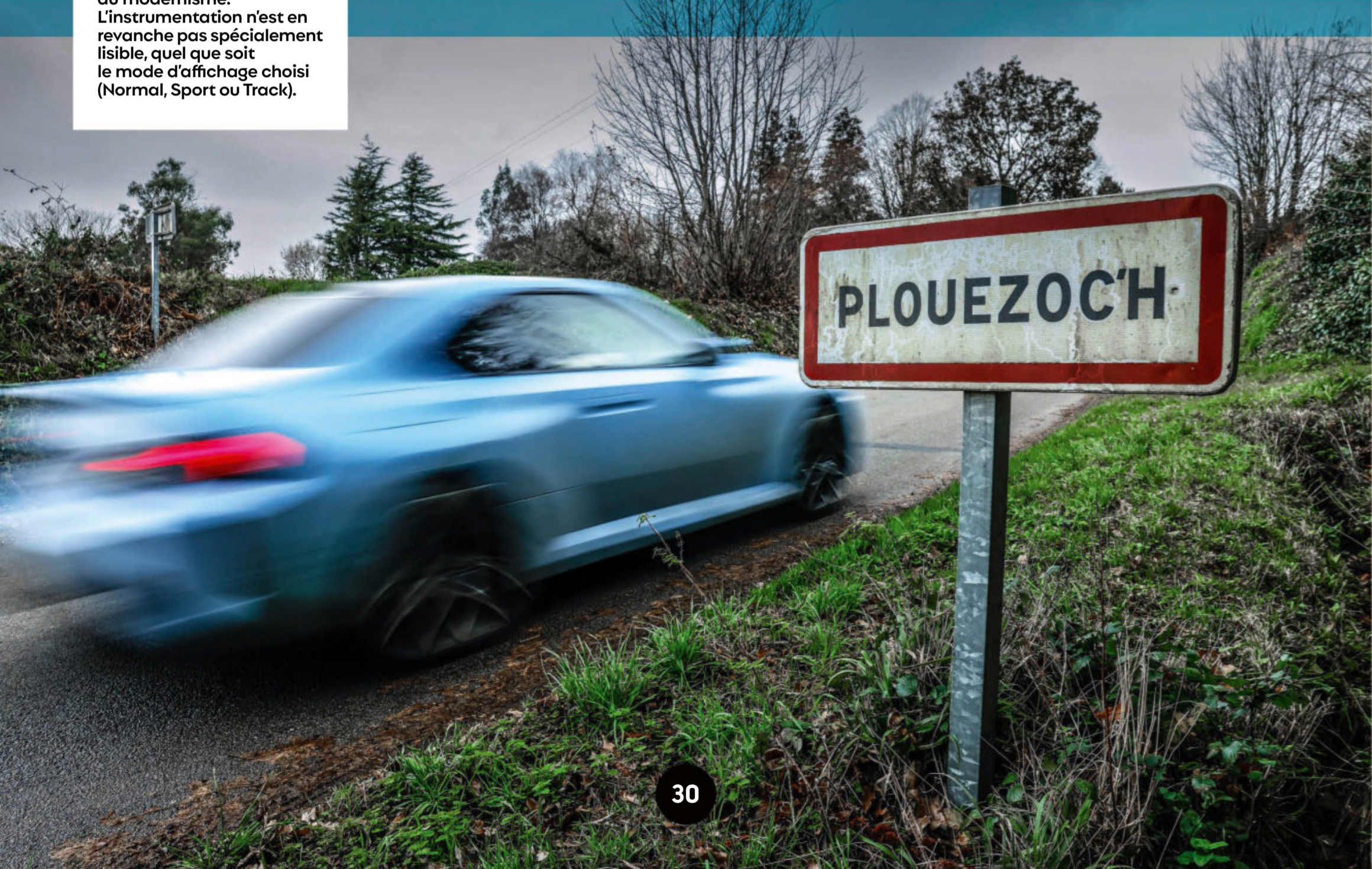
A light blue BMW car is parked in a courtyard between two stone buildings with slate roofs. The courtyard opens up to a view of the sea under a cloudy sky. A signpost is visible to the left of the car.

UNE LONGUE  
ESCAPADE À L'OUEST  
SUR LA CÔTE  
BRETONNE NORD  
DEVIENT  
UN EXCELLENT  
**PRÉTEXTE POUR SE  
RÉÉDUQUER  
LE POIGNET DROIT  
ET SE REMUSCLER  
LE MOLLET GAUCHE.**





L'écran incurvé qui constitue la planche de bord et que l'on retrouve sur l'intégralité de la gamme est à la pointe du modernisme. L'instrumentation n'est en revanche pas spécialement lisible, quel que soit le mode d'affichage choisi (Normal, Sport ou Track).







À L'HEURE OÙ LA TECHNOLOGIE RÉGNE EN MAÎTRE,  
LA PRÉSENCE D'UNE BOÎTE MANUELLE APPARAÎT **AUSSI DÉLICIEUSE**  
**QUE RAFRAÎCHISSANTE, VOIRE GENTIMENT RÉGRESSIVE.**



DANS DES CONDITIONS À NE PAS METTRE  
UNE PROPULSION DEHORS, **LA M2 RESTE CIVILISÉE.**



M

ais c'est qu'elle donne diablement envie, cette M2, avec ce petit pommeau de levier de vitesses en cuir ! Sa fameuse grille en H ferait presque oublier que la plus petite BMW M disponible au catalogue s'est bien éloignée de l'esprit initial de la toute première M3. L'effort demandé au moment d'ouvrir la porte le rappelle pourtant d'une manière brutale. 1 700 kg, cela fait vraiment beaucoup pour un coupé propulsion que l'on nous promet

compact. La dotation pléthorique qu'elle s'impose et cette obligation de vivre avec son temps ne sont évidemment pas étrangères à ce triste constat : aujourd'hui, le prestige d'une sportive se mesure à la taille de son écran. Et ne comptez pas sur cette dalle incurvée pour distinguer les habitacles des différentes séries de BMW actuelles puisque, taille mise à part, c'est la même partout. A l'heure où la technologie règne en maître, la présence d'une boîte manuelle apparaît donc aussi délicieuse que rafraîchissante, voire gentiment régressive. Une longue escapade à l'ouest, sur la côte bretonne nord entre les Côtes-d'Armor et le Finistère, devient un excellent prétexte pour se rééduquer le poignet droit et se remuscler le mollet gauche.

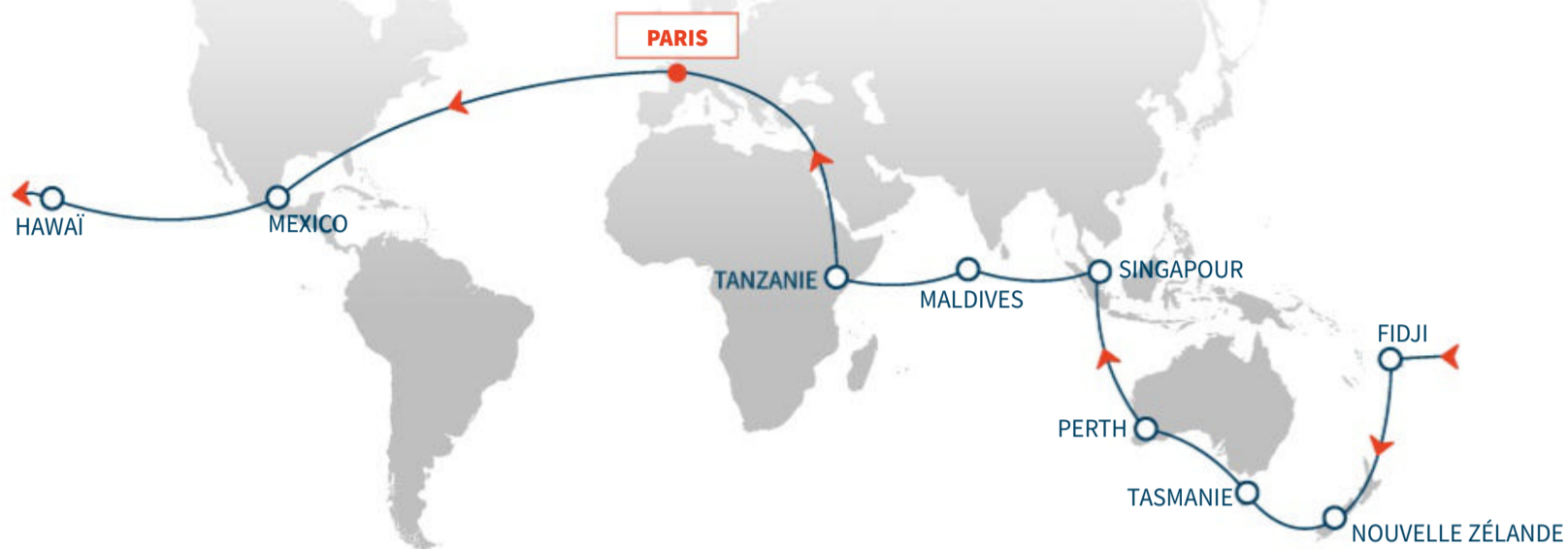
« Au moins, il y a du coffre ! Je vais pouvoir emporter suffisamment de matériel photo, pour une fois ! », se félicite Greg au moment d'installer ses affaires dans la malle arrière. Avec un volume de 390 litres, elle engloutit sans coup férir les bagages nécessaires à deux jours de reportage. Sans oublier le petit ciré jaune et la paire de bottes au vu de la grisaille qui recouvre l'Hexagone en cette fin novembre. Levier de vitesses ou pas, le trajet sur l'autoroute A11 qui mène vers le Grand Ouest se révèle monotone. Le gros 6 en ligne ronronne à 3 000 tr/mn sur le sixième et dernier rapport sans le moindre effort. Seuls quelques bruits de roulement recouvrent une partie de sa voix selon l'état du revêtement. Difficile pourtant de ne pas se réjouir de cette bonne vieille commande de boîte manuelle, sur le papier. D'abord parce que le maniement de ce pommeau fait partie du plaisir de conduite que l'on attend d'un modèle sportif. ●●●



# LE TOUR DU MONDE

*Edition Spéciale*

Croisière aérienne Grand Luxe - 24 jours, du 10 mars au 2 avril 2024



Découvrez nos autres itinéraires sur [www.safransdumonde.com](http://www.safransdumonde.com)

Voyages sur-mesure | Croisières Aériennes | Voyages en France

Tel. : +33 (0)1 48 78 71 51



**safrans**<sup>®</sup>  
DU MONDE





## TECHNIQUE

Moteur : **6 en ligne biturbo, 24 S** Cylindrée : **2 993 cm<sup>3</sup>**

Puissance maxi : **460 ch à 6 250 tr/mn**

Couple maxi : **56,1 mkg à 2 650 tr/mn**

Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels**

Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable  
+ contrôle de trajectoire/de série**

Poids annoncé : **1 700 kg** Rapport poids/puissance : **3,7 kg/ch**

L - l - h : **4 580 - 1 887 - 1 403 mm** Empattement : **2 747 mm**

Pneus AV & AR : **275/35 ZR 19 & 285/30 ZR 20**

Réservoir : **52 l** Prix de base : **81 100 €**

Prix des options/malus 2024 : **14 880/60 000 €**

Prix du modèle essayé : **155 980 €** (options et malus compris)

## PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **285 km/h** 0 à 100 km/h : **4"3**

0 à 200 km/h : **14"3**

Equipé de la boîte manuelle, le 6 en ligne S58 de 460 ch marque un temps de réponse un peu plus long qu'avec la boîte automatique. Il offre tout de même largement assez de punch à mi-régime pour donner du travail à la béquille électronique si son conducteur abuse de la pédale de droite sur ces routes en sous-bois particulièrement grasses !





ÉQUIPÉE DE LA BOÎTE MÉCANIQUE, NOTRE BAVAROISE BLEUE FAIT L'EFFET D'UN ÉLÉPHANT BLANC. UN FUTUR COLLECTOR EN PUISSANCE.

Même avec un moteur turbo qui permet aujourd'hui d'économiser de nombreux changements de rapports. Ensuite parce qu'elle fait office de rareté. Affublée de la boîte mécanique, notre bavaroise bleue fait l'effet d'un éléphant blanc. Seules 7,5 % des M2 commandées en France disposent d'une troisième pédale : un futur collector en puissance.

### Travaux manuels

La jauge d'essence qui s'allume juste après la barrière de péage de La Gravelle annonce l'arrivée en Bretagne et la fin des routes payantes. Avec un réservoir de 52 litres seulement, la M2 se contente d'un rayon d'action d'à peine plus de 400 km sur un trajet autoroutier. De toute façon, la fermeté des assises des sièges M Sport qui disposent de réglages électriques optionnels rend la pause bienvenue. La nuit qui laisse place à la grisaille n'incite pas à prolonger une première étape à Châteaugiron. Son château, dont la première partie date du XI<sup>e</sup> siècle, mérite pourtant le détour. Rennes est contournée une dizaine de kilomètres plus tard, et cap vers l'extrémité des Côtes-d'Armor par la N12, où nous laissons Saint-Brieuc puis Guingamp, avant d'emprunter la D767 en direction de la Côte de Granit rose. Avant d'y arriver, le petit village de Tonquédec offre un premier aperçu d'un décor typiquement breton, avec ses maisons en granit. Sa petite place qui accueille une pompe à essence donne l'impression que le temps s'y est arrêté. Son château en ruine est accessible par une superbe petite route forestière en sous-bois, grasse et humide, où deux véhicules ne se croisent que difficilement. Dans des conditions à ne pas mettre une propulsion de 460 ch dehors, la M2 parvient à rester civilisée. Ses Pilot Sport 4 S sont suffisamment efficaces pour mettre en confiance, mais sa direction peine à informer du niveau d'adhérence disponible sur les roues avant. Le mode Sport qui raffermi sensiblement sa consistance n'y change pas grand-chose. A l'opposé, la motricité rassure au vu du cheptel mobilisable sous le long capot avant. En cas d'excès d'optimisme, l'ESP (DSC chez BMW) ne se fait pas oublier. Les coupures moteur se ressentent avec un pied droit trop généreux, mais la béquille électronique se montre assez réactive pour calmer le jeu. Le mode intermédiaire DTC accorde davantage de liberté, avant la déconnexion totale qui permet d'accéder à un antipatinage ●●●







La grisaille ne nous a hélas pas quittés, que ce soit au château de Tonquédec (en haut) ou vers Perros-Guirec (ci-dessous). Mais à lui seul, le levier de vitesses siglé Motorsport redonne le sourire, comme un éternel bonbon que le conducteur pourrait savourer tout au long du voyage.



**AIDES À LA CONDUITE DÉCONNECTÉES, LA M2 DANSE BIEN VOLONTIERS LA SAMBA LORS D'UNE RÉACCÉLÉRATION PRÉCOCE ET DÉVOILE UN ÉQUILIBRE TYPIQUEMENT BMW.**

réglable selon dix positions. Une fois l'ensemble mis en sommeil, la M2 danse bien volontiers la samba lors d'une réaccélération un tant soit peu précoce et dévoile un équilibre typiquement BMW, même si l'étroitesse de la route incite à la circonspection. Sur cet itinéraire sinueux, les trois premiers rapports de la boîte suffisent amplement. La commande plutôt ferme suppose un rapport plus musclé avec le gros 6 en ligne. Ses débattements espacés et sa moindre douceur n'apportent peut-être pas autant de plaisir que le maniement du petit levier de la Honda Civic Type R, ni la même rapidité, mais elle procure un réel agrément à un utilisateur désireux de s'impliquer dans la conduite. Comme toujours au sein de la firme de Munich, l'accélérateur implanté vers le bas à la manière d'une pédale d'orgue rend la pratique du talon-pointe enfantine. Cette bonne vieille grille en H qui reconnecte son pilote à la mécanique rappelle les BMW M d'antan, même si une fonction de double débrayage automatique (et désactivable) effectue au besoin ce geste de pilotage pratiquement tombé en désuétude aujourd'hui.

### Cinquante nuances de gris

Le ciel menaçant, qui fait aussi le charme de la Bretagne, nous suit jusqu'au littoral. La Côte de Granit rose, qui justifie cette appellation par ses rochers arborant cette teinte unique, commence à Perros-Guirec et s'étend sur une bonne dizaine de kilomètres vers l'ouest jusqu'à Trébeurden. L'occasion pour notre M2 d'exhiber ses aptitudes urbaines où elle sollicite davantage son conducteur qu'avec sa boîte automatique à huit rapports. La pédale de gauche se montre suffisamment ferme et consistante, mais jamais fatigante lors des nombreuses manœuvres imposées pour les besoins de l'image. En revanche, d'incessants à-coups perturbent la marche à très basse vitesse en deuxième, même en tentant de l'accompagner avec l'embrayage. Il ne reste donc plus qu'à remettre la première pour fluidifier la conduite. La courte jetée de l'anse de



# 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





IL LUI MANQUE UNE POINTE DE MOBILITÉ PAR RAPPORT À CE QUE L'ON EST EN DROIT D'ATTENDRE D'UNE PETITE M QUE L'ON IMAGINE VOLONTIERS PLUS CANAILLE.



Perros, tout près du port, permet à la petite M de prendre la pose. Vraiment petite ? Façon de parler, puisqu'en s'étirant sur 4,58 m, le coupé bavarois au long capot n'a plus rien de compact. Sa livrée M Zandvoort Blau, disponible sans supplément, permet de la reconnaître de loin, même si l'ami Greg lui trouve à juste titre une légère ressemblance avec un bleu layette ! La M2, qui perd les quatre petits phares ronds caractéristiques chez BMW, n'hésite pas à en faire des tonnes pour inspirer notre photographe : « *Les bas de caisse qui débordent allègrement rappellent les voitures de piste Silhouette groupe 4 de la grande époque.* » Difficile de lui donner tort, non ? L'heure qui tourne aussi vite que la lumière baisse incite à continuer d'engranger des clichés.

### Shaker

Dernière escapade à Perros pour quelques photos nocturnes, avant de reprendre la route vers l'ouest et le Finistère, en direction de Carantec. La D786 qui mène vers Morlaix permet de tester les phares bi-LED, qui éclairent convenablement dans l'obscurité sans éblouir les voitures en face. Le 6 en ligne 3.0 S58 doté de deux turbos à simple entrée raccourcit la moindre ligne droite d'une seule pression sur l'accélérateur. Ce bloc strictement identique à celui des grandes sœurs M3 et M4 reçoit peut-être une électronique dégradée pour lui faire perdre 50 ch, mais les 460 ch suffisent amplement. Il souffle fort de 2 500 tr/mn jusqu'à une zone rouge fixée à 7 200 tr/mn, où il régule alors comme un diesel. Son caractère un poil moins rageur que celui de ses grandes sœurs à l'approche du régime maxi ne l'empêche pas de conserver une allonge étonnante pour une mécanique suralimentée. La perte de deux dixièmes sur un 0 à 100 km/h et de huit dixièmes sur un 0 à 200 km/h par rapport à la boîte automatique affichée au même prix tient pratiquement de l'anecdote. L'étagement long avec une deuxième qui atteint 118 km/h compteur et une troisième qui tutoie les 170 km/h, aussi. En revanche, la boîte manuelle exacerbe un temps de réponse du turbo impossible à déceler avec la ZF à huit rapports qui lisse les sensations. Ce caractère moins réactif qui donne l'impression de ne pas exploiter la totalité du potentiel moteur immédiatement s'avère être le principal défaut de cette commande manuelle. Heureusement, ce travers s'oublie un peu en tricotant du levier pour en extraire la substantifique moelle. Le châssis rigoureux s'accorde à un 6 en ligne musical, même si la sonorité de la position Sport de l'échappement provient davantage des haut-parleurs que de la tuyauterie. Le côté joueur que l'on pourrait espérer d'un coupé qui délivre plus de 55 mkg de couple sur ses seules roues arrière n'apparaît pas si marqué. A moins vraiment d'en faire énormément, et encore ! Son équilibre imperturbable rassure et permet d'adopter un gros rythme, mais il lui manque une pointe de mobilité par rapport

à ce que l'on est en droit d'attendre d'une petite M que l'on imagine volontiers plus canaille. Le train avant est généralement le premier à rendre les armes, surtout dans les parties sinueuses où le poids élevé finit par se sentir.

L'arrivée à Carantec marque la fin de la journée. Après une nuit réparatrice, ce village du Finistère, situé à quelques encablures à l'est de Roscoff, nous dévoile ses charmes, sous un ciel à peine moins bouché que la veille. Son église en granit typiquement bretonne attire l'attention, mais son principal trésor s'appelle la Passe. Cette route submersible à marée haute que l'ami Greg avait soigneusement repérée au préalable relie la plage du Port à l'île Callot. Cette impression extraordinaire de se retrouver entre terre et mer offre un panorama unique sur ces paysages exceptionnels dont l'Armorique a le secret. Sur ce chemin étroit et cahoteux, la M2 secoue ses occupants sans ménagement, à la moindre saignée. L'amortissement piloté qui dodeline à basse vitesse oublie le confort, même dans son mode censé être le plus conciliant. Même motif, même punition sur les routes qui nous emmènent vers l'est en direction de la pointe du Térénez ou du port du Diben, à côté duquel les rochers caractéristiques ont inspiré Hergé pour le décor de l'album *L'Île Noire des Aventures de Tintin*. Les incessantes secousses n'en font pas la meilleure des sportives quand le revêtement se dégrade. Alors tant qu'à se faire secouer, autant opter pour le mode Sport, voire Sport Plus, qui freinent mieux la détente, afin de rendre la M2 un peu moins rebondissante sur les grosses déformations. Cette ultime escale donne envie de respirer un dernier grand bol d'air, avant de reprendre la route à bord d'une monture qui n'en manque justement pas ! ●



### L'avis de Jacques Warnery

Avec la boîte mécanique, la BMW M2 gagne en pureté ce qu'elle perd en performances, même si la commande manuelle met l'accent sur un temps de réponse moteur que la boîte automatique parvient à gommer. Sa conduite constitue un délicieux retour aux sources qui la rend plus attachante. Dommage que cette M2 soit devenue trop encombrante et trop lourde pour ceux qui recherchent une petite M à la fois plus compacte, plus accessible et plus facétieuse.











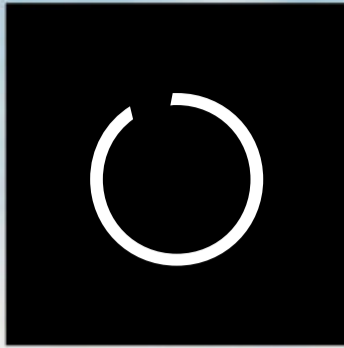
ESSAI Mercedes-AMG GT 63 4Matic+

# GENDRE IDÉAL

C'est assumé : pour sa deuxième génération de GT, AMG a déplacé le curseur vers la polyvalence, l'efficacité et la facilité d'utilisation. Vouloir rendre un coupé sportif à la fois plus sûr et accessible est difficilement condamnable. **Mais à vouloir plaire à trop de monde, n'en perd-on pas une partie de sa personnalité ? Vous avez quatre heures.**

Par Sylvain Vétaux Photos Denis Calagan/Mercedes





bjectivement, dans presque tous les secteurs, le nouveau GT fait mieux que son prédécesseur. Il est plus confortable, plus facile à cerner, plus habitable, mieux fini, plus pointu sur le plan technologique, plus performant, plus rassurant, plus impressionnant, plus élégant. Bref, il est plus tout. Mais est-ce ça qu'on demande à un coupé né en 2014, et dont la vocation première était avant tout d'émouvoir et de faire hésiter le propriétaire de Porsche 911

ou d'Aston Martin Vantage ? Pour résumer : à vouloir plaire au plus grand nombre, n'en devient-on pas trop consensuel ?

### **Objectif et subjectif**

Il n'est pas toujours facile de mettre de côté ses sentiments et ses a priori quand on est journaliste. Certains y arrivent très bien, moi pas. Mais comme je pars du principe que si vous lisez ces pages, c'est que vous ne raffolez pas du bouillon tiède servi par certains médias et autres fournisseurs de contenus, je me dis alors qu'un brin de parti pris ne vous chagriner pas. Dont acte. Je préférerais l'ancien GT. Son profil d'AC Cobra des temps modernes était plus exacerbé, son échappement plus bad boy, sa tenue de route plus folklorique. Objectivement : la première mouture était moins aboutie. Subjectivement : il était plus difficile d'en détacher les doigts du volant. Les moqueurs diront que comme il était moins bien amorti, il est normal que s'en extraire réclame plus de temps. Et c'est vrai. Le nouveau GT est un SL recarrossé. Plateforme, trains roulants, antiroulis actif, transmission intégrale : tout vient de la décapotable. Avec quelques retouches, bien sûr, comme pour ce qui concerne les valves d'amortisseur, le différentiel piloté ou les calibrages de l'ESP et de l'ABS, moins intrusifs que dans le cabriolet. Et si vous trouvez le lien de parenté entre les deux autos trop flagrant, sachez qu'entre le C192 (nom de code du GT) et le R232 (nom de code du SL), seules les portes et certaines jantes sont identiques. Capot, ailes, pare-chocs, malle : tout est nouveau. D'ailleurs, j'ai glissé, sans que personne ne s'en offusque, que le GT a désormais 4 roues ●●●





Alors que la partie avant est une copie quasi conforme de la précédente version, l'arrière, qui reprend les optiques effilées façon SL, est plus original. Grâce à sa direction et à sa transmission intégrale, le GT est devenu bien plus facile à mener tambour battant.



motrices. C'était mieux avant ? Pas si sûr, sauf si vous préférez vous bastonner avec l'auto. J'exagère. La première mouture se voulait une rivale de la 911, mais dans les faits, elle a fait illusion peu de temps. Plus lourde, trop sèche en suspension et plus impétueuse, la GT avait pour elle son caractère mécanique en acier trempé et son look à la Tex Avery. Uniquement proposée en propulsion, l'allemande s'adressait à ceux en quête de sensations fortes, là où la Porsche brasse plus large et inspire une confiance instantanée à son volant. Mais les temps changent, et AMG a édulcoré sa recette. Sur le marché français, le GT est obligatoirement un coupé 2+2, histoire de copier la 911. Comme dans la Porsche, ses assises arrière ne servent à rien à part alourdir le second rang de cuir. Si : une fois ce dernier rabattu, le volume de chargement devient presque gargantuesque avec 675 litres. Le cockpit perd l'immense tunnel central du modèle de 2014 pour un agencement très proche du SL. L'écran de 11,9 pouces est orienté de 6° vers le conducteur mais n'est pas inclinable comme dans le cabriolet. La maîtrise de toutes les commandes réclame un (long) temps d'adaptation, et il serait fastidieux de revenir sur les nombreux boutons et molettes qui cumulent souvent plusieurs fonctions. Alors, l'index droit trouve péniblement le démarreur, entre le volant et l'écran, et appuie dessus.

### Grenade sous le pied droit

Le M177 s'ébroue, poliment. Ce V8 4 litres, aux deux turbos coincés entre les culasses, développe 585 ch et 81,5 mkg. Ses pistons en aluminium sont forgés, et le haut moteur est en partie construit avec un alliage de zirconium, matériau à la dureté proche du diamant, pour une meilleure dissipation de la chaleur et une plus grande résistance. D'ailleurs, ce bloc est de type « closed deck » (tablature fermée) afin de mieux supporter les éventuelles torsions. Il repose sur des silentblochs dynamiques qui s'assouplissent ou se durcissent en fonction du programme de conduite sélectionné. Pour l'instant, pas d'hybridation dans le GT, même si l'apport de l'électricité devrait arriver rapidement (AMG a présenté un concept lors du dernier Salon de Munich).

La présentation presse a lieu à Grenade. La ville est magnifique, et le GT s'y sent à l'aise. AMG l'a voulu plus facile à vivre, et il ne faut pas longtemps pour se rendre compte que le pari est réussi. L'amortissement est conciliant, et même en Sport+ (ce qui ne sert à rien en milieu urbain), le coupé

allemand n'est jamais bringuebalant ou cassant. Mais l'atout principal de Grenade, ce sont ses alentours. Le parc national de la Sierra Nevada est une région bénie des dieux pour l'automobiliste : la Guardia Civil n'y pullule pas, le bitume y est parfait, les paysages rappellent l'Utah... et le GT aime ces grands espaces.

La première bonne surprise vient du comportement. 1 895 : c'est en kilos le poids officiel de l'auto. Ajoutez donc pratiquement deux quintaux dans la vraie vie, une fois que le cockpit tendu de cuir, d'Alcantara ou de carbone est occupé par deux chanceux. Et en principe, quand on approche de ces valeurs dignes d'un utilitaire, même lorsqu'on arbore le logo d'Affalterbach, quelques lois élémentaires de la physique rappellent au conducteur qu'aborder une courbe à 90 km/h n'est pas une bonne idée. Visiblement, le GT n'a pas suivi les cours de physique. L'antiroulis actif est d'une efficacité presque perturbante. Il fonctionne de la façon suivante : les amortisseurs sont reliés entre eux par des conduits dans lesquels circule de l'huile. La pression exercée au niveau de chaque roue est assurée par une pompe située en amont de l'aile arrière gauche. Lorsque le GT amorce un virage, la force centrifuge tend à le tirer vers l'extérieur, l'amortisseur intérieur se délestant et subissant moins de charge. Grâce à ce système, qui peut appliquer jusqu'à 60 bar de pression, et au châssis en aluminium, l'assiette du GT est maintenue. L'AMG n'en est pas à se pencher dans les courbes comme une moto bien emmenée, mais le dynamisme est bluffant. Surtout, rappelons-le, pour un coupé de ce poids. Ce dernier n'est réellement sensible que sur les freinages répétés, notre monture conservant les disques acier (les galettes en carbone-céramique étant facturées 9 000 €). La précédente génération n'était pas un chamallow, je vous le concède, mais l'écart en matière de prise d'appui et de gestion des mouvements parasites, qu'ils soient verticaux ou transversaux, est plus que palpable. J'avais été séduit par le SL dans ce domaine : rien de surprenant donc à ce que le GT suive cette voie. Mais l'architecture transaxle ayant été abandonnée, la tâche n'était pas gagnée d'avance. Désormais, c'est 54/46 %, en faveur de l'avant. Heureusement que le coupé ne se désunit pas dans les enchaînements sinueux, car le V8 lui laisse peu de répit. S'il fallait le qualifier en un mot, nous dirions « généreux ». Le 4 litres n'a pas l'outrecuidance de vous exploser la fontanelle contre l'appuie-tête comme le 3.7 biturbo d'une 911 Turbo. Il ne hurle pas autant que le V10 Audi. Il ne souffre pas de soucis de digestion comme le V8 à compresseur Jaguar, qui gargouille pendant des lustres à chaque ●●●





**AVEC 2 TONNES, DES LOIS  
ÉLÉMENTAIRES DE LA PHYSIQUE  
RAPPELLENT AU CONDUCTEUR  
QU'ABORDER UNE COURBE À 90 KM/H  
N'EST PAS UNE BONNE IDÉE.  
VISIBLEMENT, LE GT N'A PAS SUIVI  
LES COURS DE PHYSIQUE.**





**LE SYSTÈME 4MATIC+  
TRANSFORME LE LOURD COUPÉ  
EN CROTALE DE L'ASPHALTE,  
SERPENTANT SANS HEURTS  
SUR LE BITUME.**



Sur les routes parfois très tortueuses autour de Grenade, nous avons été abasourdis par le comportement précis, voire agile. Le poids ne se fait sentir qu'à de très rares occasions, et le GT est plus que jamais une alternative crédible à la 911. Et comme son V8 est plus agréable aux oreilles...





lever de pied. Non. Mais on l'aime. En pleine charge, le souffle des turbos envahit l'habitacle. C'est musclé mais pas brutal. Pas la peine d'aller chercher les 7 000 tr/mn de la zone rouge. Le moteur n'a pas le timbre d'un contreténor mais il a les épaules d'un catcheur. Les montées en régime ne font pas frémir, mais la progressivité de la poussée, du moins jusqu'à 5 500 tr/mn, ravit. Et les « prout prout » aux rétrogradages amusent. A ce stade, le GT vire à plat et souffle fort. Reste à voir si la motricité suit et si les sensations de conduite affluent. Pour la première, ça n'a jamais été le fort de la précédente génération, mais comme elle faisait transpirer à grosses gouttes, on frisait le sans-faute sur le plan émotionnel.

### Emouvoir ou rassurer ?

La direction est très peu démultipliée : 1,7 tour de butée à butée. Elle est surtout intégrale, les roues arrière braquant en opposition jusqu'à 100 km/h (de 2,5° maximum) ou dans le même sens à haute vitesse (de 0,7° maximum). En matière de placement et de vivacité, c'est probant. Le train avant est du genre tenace, voire vorace. Avant de le saturer, il faut véritablement en rajouter. Il est vrai que notre modèle d'essai est pourvu des jantes optionnelles de 21 pouces à la largeur... obélisque : 295 mm à l'avant, 305 mm derrière, soit 1,20 m de gomme en contact avec le goudron, ça commence à faire pas mal ! C'est Michelin qui, dans un premier temps, équipe tous les GT (deux autres manufacturiers ont été sollicités). Les tout nouveaux Pilot Sport 5 S sont maltraités mais résistent avec panache à la déferlante de couple et au poids de semi-remorque. Nous n'avons jamais perdu l'avant pendant cette prise en main. Enfin si, une fois, mais il faut dire que mon optimisme faisait peine à voir. Alors non, l'AMG GT n'a pas le tranchant ni la réactivité d'une 911 GT3, mais la rigueur et la vivacité de l'essieu antérieur méritent des éloges. La motricité n'est pas non plus un souci. En plus de pneus larges comme des barriques, le GT bénéficie d'un véritable autobloquant, sans intervention sur les freins, mais en balançant le surplus de couple sur la roue la plus adhérente. Appréhender une telle puissance a rarement été aussi simple. D'autant que le coupé en rajoute une louche pour mettre en confiance. Il dispose ainsi, comme Porsche le propose depuis des années sur une Turbo S, d'une aérodynamique active à l'avant. Alors que la 911 est équipée d'un bourrelet se gonflant pour réduire la garde au sol et de facto augmenter l'appui en même temps que le phénomène de succion, le GT a droit à une espèce de faux plancher en carbone de 2 kg (s'abaissant automatiquement de 40 mm à partir de 80 km/h) qui a la même vocation que chez Porsche : conserver du directionnel et accroître la déportance. Est-ce probant ? Peut-être. Pas sûr.

Finalement, on ne sait que penser de cette débauche et de cette maîtrise technologique. Le GT est sans aucun doute très bien né, et il faut voir le rythme qu'il est capable d'adopter dans les tortueux canyons andalous pour se gratter la tête en se demandant comment AMG a bien pu réussir un tel tour de force. La boîte Speedshift MCT 9, sans convertisseur de couple, fait du bon boulot mais pas tout le temps. Les passages de vitesses ne sont évidemment pas aussi rapides que chez Ferrari (Mercedes souhaite concurrencer la Roma) ou McLaren, et nous aurions voulu plus de permissivité au moment de tomber la 2<sup>e</sup>, afin de faciliter l'inscription en virage serré. Le GT s'est porschifié. Le système 4Matic+, qui privilégie l'essieu arrière, voire le laisse gérer en mode Drift, transforme le lourd coupé (plus de 300 kg supplémentaires par rapport à la génération C190) en crotale de l'asphalte, serpentant sans heurts sur le bitume et zigzaguant de virage en courbe avec fluidité. Une fois tout déconnecté, les ruades sont nombreuses, mais les PS5 sont progressifs. Ce n'est pas de tout repos, mais la glisse s'envisage sans trop d'appréhension. Dit comme ça, le GT est la huitième merveille du monde. Eh bien non. Rappelez-vous, il y a quelques pages, le « *c'était mieux avant* ». Avant, l'AMG était une auto de caractère, voire caractérielle, pétrie de défauts, pas aussi aboutie qu'escompté, certes, mais qu'on prenait plaisir à vouloir dompter. Aujourd'hui, elle réussit le grand écart entre grand tourisme (pour la qualité de sa suspension et ses aspects pratiques) et performances de haut vol (avec son roulis annihilé et son moteur plein comme une outre). Mais cette démonstration de force ne m'émeut pas. Elle m'impressionne, sans aucun doute, suscite des questionnements, certainement, mais n'arrive pas à m'émoustiller. Or, c'est bien ce que j'attends d'un coupé AMG. ●



### L'avis de Sylvain Vétaux

Ne faisons pas de mon cas une généralité et gageons que les futurs propriétaires du GT seront unanimes pour louer le carton plein d'AMG. Confort, dynamisme, accélérations, praticité, technologie : dans tous les secteurs, le coupé s'améliore. Sauf peut-être celui de l'implication du conducteur, corollaire de l'échine qui frémit...



### TECHNIQUE

Moteur : **V8, biturbo, 32 S** Cylindrée : **3 982 cm<sup>3</sup>** Puissance maxi : **585 ch à 5 500 tr/mn** Couple maxi : **81,5 mkg à 2 500 tr/mn**

Transmission : **intégrale, 9 rapports automatiques** Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/de série piloté**

Poids annoncé : **1 895 kg** L - l - h : **4 728 - 1 984 - 1 354 mm** Empattement : **2 700 mm**

Prix de base : **199 750 €** Prix des options/malus 2024 : **13 700/60 000 €** Prix du modèle essayé : **273 450 €** (options et malus compris)

### PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **315 km/h** 0 à 100 km/h : **3"2**







# ON ACHÈVE BIEN LES CHEVAUX !

Le film de Sydney Pollack de 1969 décrit une société où des miséreux dansent jusqu'à l'épuisement pour distraire les plus aisés. En 2024, l'Etat français assène le coup de grâce à une poignée de voitures sportives. **Voici les condamnées, celles dont le prix d'achat était encore abordable, mais dont la hausse du malus écologique explose à partir du 1<sup>er</sup> janvier.** Soit les constructeurs, conscients de leur handicap, les retirent de leur catalogue. Soit elles restent, mais ne se vendront presque plus. **Leur dire au revoir est la moindre des politesses.**

Par Sylvain Vétaux Photos Yann Lefebvre





DÉBOURSER PLUS  
DE 180 000 € POUR  
CONDUIRE UN TT RS ICONIC  
EDITION DE 400 CH,  
**ÇA VA VRAIMENT  
SAUVER LES PINGOUINS  
DE LA BANQUISE ?  
VRAIMENT ?**

E

Est-ce pertinent de coller à une Toyota GR86, vendue à une vingtaine d'unités en France, une taxe de 60 000 €, alors que la voiture est affichée à 33 900 € ? Débourser plus de 180 000 € pour conduire un TT RS Iconic Edition de 400 ch, ça sauve vraiment les pingouins sur la banquise ? Une Golf de 333 ch coûtant 93 000 €, malus compris, est-ce un moyen efficace de lutter contre le réchauffement climatique ? Si vous avez répondu non à une majorité de ces questions, ce

qui va suivre devrait sonner juste à vos oreilles. Dans le cas contraire, refermez vite ces pages. Un Mercedes G 63 AMG engloutissant plus de 25 litres au feu rouge est une aberration, nous sommes d'accord. Mais vous en croisez beaucoup au quotidien (les Dubaïotes ne sont pas autorisés à répondre) ? Pour rappel, une Porsche 911 génération 992 avale peu ou prou le même nombre de litres en usage quotidien qu'une citadine d'il y a quinze ans. Bref : les voitures consomment de moins en moins, les sportives sont des voitures, donc les sportives consomment de moins en moins. Ça pourrait être du Descartes, mais c'est juste un constat. La France n'est





200 g CO<sub>2</sub>/km  
Malus  
60 000 €



## Toyota GR86

Un prix de base de 34 000 € et un malus de 60 000 €... Injouable pour Toyota de maintenir la GR86 en vente chez nous en 2024. Sans cette taxe indécente, elle était la petite sportive parfaite. C'est probablement elle qui va le plus nous manquer.



pas le principal marché pour les autos avec des chevaux. Pourquoi alors leur en vouloir à ce point ? Le primo-accédant, au portefeuille encore peu garni, trouvera une solution pour contourner la réglementation, l'Etat s'asseyant de facto sur une rentrée d'argent dans ses caisses. Le collectionneur multimillionnaire n'en aura pour sa part pas grand-chose à faire. Plutôt que de se concentrer sur le grammage en CO<sub>2</sub>, il eût paru plus judicieux de se focaliser sur la puissance. Une McLaren Artura n'est assujettie à aucun malus car hybride, alors que tout être sain d'esprit, y compris à Bercy, se doute bien que sa consommation réelle en sans-plomb est bien supérieure à celle d'une Toyota GR Yaris. Où est la logique, qu'elle soit économique (un propriétaire de McLaren, a priori, a plus de pouvoir d'achat que celui de la Toyota) ou écologique ? Fermons ce chapitre pour, la larme à l'œil, dire au revoir à quelques-unes des pépites qui nous ont séduits ces derniers mois. Toutes les six ne vont pas disparaître du jour au lendemain, mais on sait que TT RS, GR86 et Mégane R.S. tirent leur révérence dans les jours qui viennent. Golf, Classe A et GR Yaris pourraient subsister encore quelques mois. A ceux qui regretteront que ce sujet ne voie pas des rivales directes se castagner, nous répondons que c'est la fibre nostalgique qui nous

a animés et que plutôt que de se concentrer sur les performances dingues de l'Audi, l'efficacité ludique de l'AMG ou la précision directionnelle de la française, il nous paraissait plus important de vous expliquer pourquoi *Sport Auto* et ce sextuor, nous nous sommes tant aimés.

### Duo gagnant

C'est la moins puissante de cette fiesta et celle qui nous a donné l'idée de ce sujet. La Toyota GR86, seule propulsion du lot, est une merveille. Pas en finition ni en habitabilité, concédons-le, mais un 4 cylindres à plat atmo, à la tessiture atypique, associé à une boîte manuelle précise, le tout enrobé dans une carcasse assez rigide pour ne pas craindre les rythmes soutenus mais aussi suffisamment souple pour envisager les longs voyages à deux, ça ne court pas les rues. Surtout pour 33 900 €. Pardon : désormais 93 900 €, malus compris hors options. Le coupé Toyota gomme les quelques défauts dont souffrait son prédécesseur, le GT86, déjà alléchant. En optant pour un big block de 2,4 litres, le japonais est plus polyvalent, tolérant des reprises sur les intermédiaires là où son aïeul s'époumonait sans réellement avancer. La sonorité du boxer atmo va allegro. Sous les 5 000 tr/mn, c'est un brin nasillard et guère émouvant. ●●●





186 g CO<sub>2</sub>/km  
Malus  
35 346 €



## Toyota GR Yaris

Le malus 2024 double pratiquement son prix... Une exécution en règle ! Et pourtant, petit moteur, petite voiture, petit habitacle mais tempérament de feu ! La Yaris sous amphétamines est une furie qui réveille les sens.



Au-delà (zone rouge à 7 500 tr/mn), c'est plus rocailleux, guttural. Musical, non ; animal, oui. En performances pures, la GR86 ne brille pas : 6"3, chiffre officiel pour taper 100 km/h, c'est mou. Mais elle a un atout de poids : son faible... poids. 1 286 kg sur la balance mortefontaine, c'est bien peu et ça joue surtout beaucoup sur un critère essentiel pour nous : le plaisir au volant. La Toyota est équilibrée, facile à cerner, encore plus qu'une Alpine A110 car son train arrière a moins de couple à encaisser. Le centre de gravité bas et le manque de vigueur mécanique supposent de la patience, mais une fois le bon dosage trouvé, la GR86 flirte avec l'extase. Elle est ludique mais prévenante, et n'a pour seule faiblesse que son freinage, dont l'endurance laisse à désirer en usage intensif.

Sa petite sœur Yaris a été encensée, notamment par la presse anglo-saxonne, qui voit en elle une version civilisée d'une WRC homologuée. Eh bien... la citadine hypertrophiée est un pétard à mèche courte.

Un cylindre en moins que la GR86 mais un turbo en plus : avec son rendement de 161 ch/l, ça commence à causer. Et comme les 4 roues sont motrices, la Yaris bat sa copine de catalogue. Un 0 à 100 km/h en 5"5 et des blocages de différentiel (deux Torsen sur le modèle Pack) qui incitent

à généreusement avaler la corde. Trois programmes de transmission, mais c'est en Sport que l'essieu arrière est le plus sollicité. La direction est dense, les débattements du levier de vitesses sont courts, le confort s'avère très ferme, les montées en régime du 1,6 litre sont véloces mais trop étouffées : il faut se faire violence pour ne pas se croire sur une spéciale de rallye dès le contact mis. La Yaris est une teigne distillant un torrent de sensations fortes. La nipponne virevolte, saute d'épingle en virage comme un cabri sur ses appuis et donne l'impression que rien ne peut vous arriver. Le grip est sans faille, et lorsqu'il vient à manquer, la dérive n'effraie pas. Il y a une chose que je ne regretterai pas chez elle : son intérieur riant comme un dimanche de novembre à Orgères-en-Beauce. Les plastiques sont dans le meilleur des cas vilains, et la position de conduite, pour un type mal gaulé comme moi, est plus proche de celle du tabouret pour traire les vaches que du baquet pour arsouiller.

Les 4 roues motrices ont longtemps été réservées aux montagnards et les 2 roues motrices, à l'arrière, à ceux sachant se jouer avec maestria du survirage. Puis, certains eurent l'idée saugrenue de conserver le même nombre de roues motrices mais de les basculer devant. Hérésie !





## Renault Mégane R.S. Ultime

Pour elle aussi, le malus 2024 aurait presque été équivalent à son prix de base... Cette déclinaison de la Mégane était bien l'Ultime. La française disposait d'un train avant phénoménal.

192 g CO<sub>2</sub>/km

Malus

51 912 €



Brouettes, bétailières, refus d'obstacles : les quolibets pullulèrent, puis vint la Mégane R.S. Train avant hyper-solide, moteur explosif, arrière volage : la française était la référence de cette catégorie. Avec la Civic Type R, sa principale concurrente, c'est serré pour savoir qui peut se coiffer de la couronne de meilleure traction de la planète.

### 2 ou 4 roues ?

La Renault s'en va, comme en témoigne cette ultime déclinaison, baptisée... « Ultime ». On manque d'imagination au Technocentre mais pas de talent. Certes, pour cette dernière version, le curseur de la radicalité n'a pas été poussé aussi loin qu'escompté, avec un train avant moins impressionnant et plus remuant que celui de sa rivale Honda. Limitée à 1 976 exemplaires (hommage à la date de création de Renault Sport), l'Ultime se démarque par ses stickers, ses jantes noires Fuji allégées et une plaque commémorative, signée par Laurent Hurgon, le bouffeur de Nordschleife. L'Ultime est une Trophy un peu grimée. On retrouve donc une suspension peu confortable, des barres antiroulis durcies et des pneus Bridgestone qui vouent un amour inconditionnel

au goudron. A une condition : que les deux protagonistes soient chauds comme la braise, ce qui peut être compliqué selon la saison. La française est du même acabit que la Yaris. Se raisonner à son volant n'est pas chose aisée tant les relances du 1,8 litre turbo sont fulgurantes. Le train avant est hargneux (merci l'autobloquant) et la direction intégrale efficace. L'Ultime conserve en effet le système 4Control, qui, à faible allure, braque en opposition le postérieur pour aider à l'inscription. C'est parfois perturbant, notamment dans les ronds-points, mais terriblement addictif, car le piètre conducteur a vite fait de se croire au-dessus des lois de la physique et de celles des hommes. Au lever de pied, le système rend la Mégane légère, voire joviale, avec une poupe qui décide d'aller limer le goudron de la file d'en face. Pour que le tableau soit parfait, une boîte manuelle eût été préférée, mais l'EDC (double embrayage), commandée par de petites palettes solidaires de la colonne de direction, n'est pas une mauvaise camarade, même si elle manque de réactivité. Tout n'est pas idéal dans la R.S. : la sonorité très artificielle entête au quotidien, les sièges sont durs, et l'attaque de la pédale de frein n'est pas assez franche. Mais on lui







183 g CO<sub>2</sub>/km  
Malus

28 413 €



## Volkswagen Golf R 20 Ans

Encore au catalogue et seule représentante à présent de la lignée R, ce modèle, sans être drôle, a su se dévergondier au fil des années. Encore moins drôle, le malus de la Golf R augmente de 17 433 € par rapport à 2023.



pardonne tout, à cette Renault, tant elle remplit son cahier des charges : offrir des sensations fortes et des performances d'un bon niveau à un tarif accessible. Sauf en France, où la R.S. malussée aurait dépassé en 2024 les 100 000... francs ? Non, euros.

Sur le papier, la Golf R est une rivale directe de la Mégane, en dépit de ses 2 roues motrices supplémentaires. Mais sur le papier seulement, car pas la peine d'abattre un Lille-Marseille par le chemin des écoliers pour s'apercevoir que la recette élaborée par la française est plus pimentée. Que fait la Volkswagen alors ici ? Ce n'est pas parce qu'une voiture est plus polyvalente qu'elle est moins intéressante, si ? D'autant que cette génération est, pour la première fois de sa lignée, équipée d'une transmission intégrale qui la rend vraiment plus marrante. Un mode Drift dans une Golf, qui l'eût cru ? O.K., la compacte ne se mue pas pour autant en M3 quand il est actionné, mais quand même : le renvoi majoritaire du couple sur la roue arrière extérieure au virage est très sensible et déstabilise la poupe. Sur le mouillé, le conducteur tricote, s'agite, croise et décroise les bras. Il faut d'ailleurs lutter contre une tendance naturelle consistant à donner trop d'angle opposé, car la R reste une 4 roues motrices et, de l'avis même de Christophe Tinseau, elle se conduit un peu

comme les Lancer de la belle époque. Le 2 litres turbo de la Volkswagen a bien des qualités mais pas celle de réjouir les esgourdes. La ligne Akrapovic (4 150 €) ne change pas la donne : c'est plus ronflant que chantant. La boîte DSG est suffisamment véloce, à condition de lui dire quoi faire, et le 4 cylindres assure des accélérations qui tiennent en respect quelques propriétaires présomptueux de vieilles GT. 4"6 pour claquer le 0 à 100 km/h : c'est le chrono d'une F40 ou d'une M2 CS ! Dans une Golf ! Son temps au Vigeant est d'ailleurs flatteur, à 1"5 de la RS 3, au 5 cylindres plus démonstratif, dans tous les sens du terme. La R, ici photographiée en déclinaison 20 Ans (la seule restant au catalogue), est la *daily car* quasi parfaite : bien équipée, logeable, facile à vivre avec notamment sa suspension pilotée dont l'amplitude de réglage répond à toutes les demandes. Mais il y a un gros mais : l'ergonomie. Pour résumer : beurk. Les commandes tactiles du volant se déclenchent au moindre effleurement, naviguer dans les 6 894 menus est une punition, et on se perd dans tous les affichages proposés. C'est joli, certes, mais indigeste. On se console avec un pouvoir directionnel au-dessus de la moyenne, une agilité plus sensible que par le passé mais une rigueur très germanique. La R ne fait peut-être pas rêver, mais elle va nous manquer.





## Audi TT RS Iconic Edition

Bye-bye le 5 cylindres turbo, une architecture à laquelle Audi doit quelques exploits en compétition. En 25 ans, Audi aura produit 662 762 exemplaires du TT. Mais à 180 000 € malus compris, il était condamné.

205 g CO<sub>2</sub>/km

Malus

60 000 €



Reste à aborder le cas des deux plus virulentes du lot. L'Audi est la plus chère et probablement celle qui interpelle le plus. Pendant des années, le TT a souffert de son allure de Golf recarrossée, réservé à ceux en mal d'image mais tirant un trait sur le plaisir de conduite. La première génération de RS (présentée en 2008) avait fait basculer le coupé rondouillard dans un autre univers, celui des Audi capables d'accélérer comme des 911. Le modèle Iconic Edition, qui célèbre à la fois les 25 ans de l'auto et son chant du cygne, abrite un moteur dont, même si ses cordes vocales exhalent moins de décibels qu'il y a quelques années (la faute au filtre à particules), il est compliqué de taire ses mérites.

### De la voix et du muscle

Il y a évidemment ce timbre de voix, à la Eros Ramazzotti, bien éduqué, enroué mais puissant. Mais ce demi-V10, ce n'est pas que de la gueule, c'est aussi du muscle. Pas mal de muscle. Un peu comme un champion de MMA, il vous laisse tranquillement lui tourner autour avant de vous décocher un bourre-pif une fois les 2 700 tr/mn franchis. Et jusqu'à la zone rouge, n'attendez pas qu'il vous mette des compresses dans les narines. Que dalle ! Il enchaîne les directs. La double embrayage S-tronic n'est

pas ce qui se fait de mieux sur le marché, mais elle se montre suffisamment rapide en mode vénère. L'amortissement piloté (magnétique) offre un mélange probant entre maintien de caisse en appui et compression presque confortable. Presque, car les roues de 20 pouces, enrubannées de pneus aux flancs restreints, génèrent quelques soubresauts en cas d'imperfection de la chaussée. Envisager les longs trajets en TT RS Iconic Edition n'est pas une punition, d'autant que la position basse de conduite sied aux grands conducteurs. L'Audi est évidemment Quattro, mais un Quattro plus amusant que par le passé, avec, quand on la brusque, une déferlante de couple sur l'arrière qui le chahute à défaut de lui faire perdre pied. Bref, si vous adhérez au style très « Jacky Tuning » du coupé et que vous ne savez pas quoi faire des 180 000 € (120 + 60) qui dorment au Crédit Patate... hé bien il est trop tard : elle n'est plus vendue en France. L'AMG, en matière de performance pure, boxe dans la même catégorie que l'Audi. Il y a un cylindre et un demi-litre en moins sous le capot, mais celle qui est la plus puissante de cette réunion (421 ch avec un rendement record de 211,5 ch/l) ne lambine pas. Les « broap » de l'échappement ne trompent personne : ce 2 litres turbo est bavard, mais sa conversation tourne vite en rond. Il répond, peut-être trop promptement aux yeux de certains, ●●●





206 g CO<sub>2</sub>/km  
Malus  
60 000 €



### Mercedes-AMG A 45

Malus plein pot pour l'A 45 AMG, ce qui propulse notre Classe A d'essai à 145 599 € avec options. Dommage, car l'auto ne manque pas de qualités, à commencer par être fun à conduire. Mais à ce prix, ça devient moins drôle !



à la moindre pression de l'accélérateur. Comme le 2,5 litres Audi mais de façon plus heurtée, tant et si bien qu'il n'est pas toujours facile de doser dans le trafic. Alors, quittons les circonvolutions urbaines, terrain de jeu pour lequel la A fut initialement pensée, pour des départementales tournicotantes. Fermez la route ! Dégagez les bas-côtés ! Sortez fumigènes et barbecues ! L'A 45 AMG est plus une GR Yaris sous hormones qu'une Mercedes B.C.B.G. Direction ultra-directe, mécanique tempétueuse, transmission intégrale qui fait travailler les avant-bras quand on coupe les aides, grip impressionnant : l'allemande est une furie. Tout n'est pas parfait, avec notamment un amortissement piloté qui peine à retrouver ses petits lorsque le goudron est trop bosselé. Le TT RS, dans ce secteur, est plus homogène. Mais l'AMG a du caractère. Trop, peut-être. Il faut se faire violence pour ne pas se croire au Rallye de Catalogne. Le turbo souffle à s'en détordre les ailettes. Au volant, ça tire, pousse, centrifuge, trépigne, crépite. Et ça remue aussi, trop au goût de mes vieilles lombaires. Comme dans la Golf, il n'est pas toujours aisé de s'y retrouver, notamment avec les commandes au volant. Tout est paramétrable depuis le cerceau : la suspension réglable sur 3 niveaux, la réactivité de l'accélérateur, la boîte de vitesses, les clapets à l'échappement. L'A 45 n'a pas l'agilité de la GR Yaris dans le sinueux, la faute aux 1 666 kg pesés par nos soins, mais la nipponne est incapable de suivre le rythme déluré de la bourgeoise teutonne, qui, dans cette livrée passe-partout, prouve que les apparences sont trompeuses. Ce qui nous fait d'autant plus regretter

sa disparition prochaine, car, facturée près de 150 000 € avec options et malus, l'A 45 vit ses dernières heures. L'Etat français a fait de l'abattage des sportives accessibles sa grande cause nationale. De quoi sont-elles fautives ? De trop polluer ? Faux : elles ne représentent qu'une portion infinitésimale du parc automobile, et la horde de SUV, fussent-ils hybrides, est évidemment bien plus condamnable sur le plan écologique que cette poignée de voitures écoulées à quelques dizaines d'exemplaires par an. Alors pourquoi les autorités leur en veulent autant ? Elles n'embarquent pas des métaux lourds qu'on ne sait pas recycler. On leur a collé l'étiquette de voitures trop performantes, alors que la moindre Tesla accélère comme un Rafale au décollage. Une voiture de sport est dite dangereuse, alors que son comportement routier et son freinage sont meilleurs que n'importe quelle familiale. Mais, comme aime à le rappeler notre Président, il faut garder le cap. Même si les alizés nous emmènent dans le mur... C'était, pour trois des autos photographiées, probablement la dernière fois que nous en prenions le volant dans le cadre de notre activité journalistique. C'est triste. Et à ceux qui pensent encore que nous ne prenons plaisir qu'à bord de bolides surmotorisés, j'échange une journée au volant d'une Toyota GR86, d'une Audi TT RS ou d'une Renault Mégane R.S. contre une vie entière d'automobiliste à bord d'une BMW XM, d'une Lamborghini Urus ou encore d'une Tesla Model Y. ●



<p><b>Toyota GR Yaris</b></p> <p>Moteur : <b>3 en ligne, turbo, 12 S</b> Cylindrée : <b>1 618 cm<sup>3</sup></b> Puissance : <b>261 ch à 6 500 tr/mn</b> Couple : <b>36,7 mkg à 3 000 tr/mn</b> Transmission : <b>intégrale, 6 rapports manuels</b> V. max. : <b>230 km/h *</b> 0 à 100 km/h : <b>5"5 *</b></p>	<p><b>Mercedes-AMG A 45</b></p> <p>Moteur : <b>4 en ligne, turbo, 16 S</b> Cylindrée : <b>1 991 cm<sup>3</sup></b> Puissance : <b>421 ch à 6 750 tr/mn</b> Couple : <b>51 mkg à 5 000 tr/mn</b> Transmission : <b>intégrale, 8 rapports double embrayage</b> V. max. : <b>270 km/h *</b> 0 à 100 km/h : <b>3"9 *</b></p>	<p><b>Renault Mégane R.S. Ultime</b></p> <p>Moteur : <b>4 en ligne, turbo, 16 S</b> Cylindrée : <b>1 798 cm<sup>3</sup></b> Puissance : <b>300 ch à 6 000 tr/mn</b> Couple : <b>42,8 mkg à 3 200 tr/mn</b> Transmission : <b>roues AV, 6 rapports à double embrayage</b> V. max. : <b>255 km/h *</b> 0 à 100 km/h : <b>5"7 *</b></p>
<p><b>Toyota GR86</b></p> <p>Moteur : <b>4 à plat, 16 S</b> Cylindrée : <b>2 387 cm<sup>3</sup></b> Puissance : <b>235 ch à 7 000 tr/mn</b> Couple : <b>25,4 mkg à 3 700 tr/mn</b> Transmission : <b>roues AR, 6 rapports manuels</b> V. max. : <b>226 km/h *</b> 0 à 100 km/h : <b>6"3 *</b></p>	<p><b>Audi TT RS Iconic Edition</b></p> <p>Moteur : <b>5 en ligne, turbo, 20 S</b> Cylindrée : <b>2 480 cm<sup>3</sup></b> Puissance : <b>400 ch à 5 850 tr/mn</b> Couple : <b>48,9 mkg à 1 950 tr/mn</b> Transmission : <b>intégrale, 7 rapports double embrayage</b> V. max. : <b>280 km/h * (en option)</b> 0 à 100 km/h : <b>3"7 *</b></p>	<p><b>Volkswagen Golf R 20 Ans</b></p> <p>Moteur : <b>4 en ligne, turbo, 16 S</b> Cylindrée : <b>1 984 cm<sup>3</sup></b> Puissance : <b>333 ch à 5 600 tr/mn</b> Couple : <b>42,8 mkg à 2 100 tr/mn</b> Transmission : <b>intégrale, 7 rapports double embrayage</b> V. max. : <b>270 km/h *</b> 0 à 100 km/h : <b>4"6 *</b></p>

**C'ÉTAIT, POUR TROIS DES AUTOS PHOTOGRAPHIÉES, PROBABLEMENT LA DERNIÈRE FOIS QU'ELLES APPARAISSENT AU CATALOGUE. C'EST TRISTE.**

**AMG A 45**

77 899 € Prix de base  
7 700 € Options  
**60 000 € Malus**

Prix du modèle essayé  
**145 599 €**

**Toyota GR Yaris**

39 400 € Prix de base  
750 € Options  
**35 346 € Malus**

Prix du modèle essayé  
**75 496 €**

**Volkswagen Golf R**

64 545 € Prix de base  
7 495 € Options  
**28 413 € Malus**

Prix du modèle essayé  
**100 453 €**

**Audi TTRS**

119 225 € Prix de base  
2 600 € Options  
**60 000 € Malus**

Prix du modèle essayé  
**181 825 €**

**Renault Mégane R.S.**

53 450 € Prix de base  
2 000 € Options  
**51 912 € Malus**

Prix du modèle essayé  
**107 362 €**

**Toyota GR86**

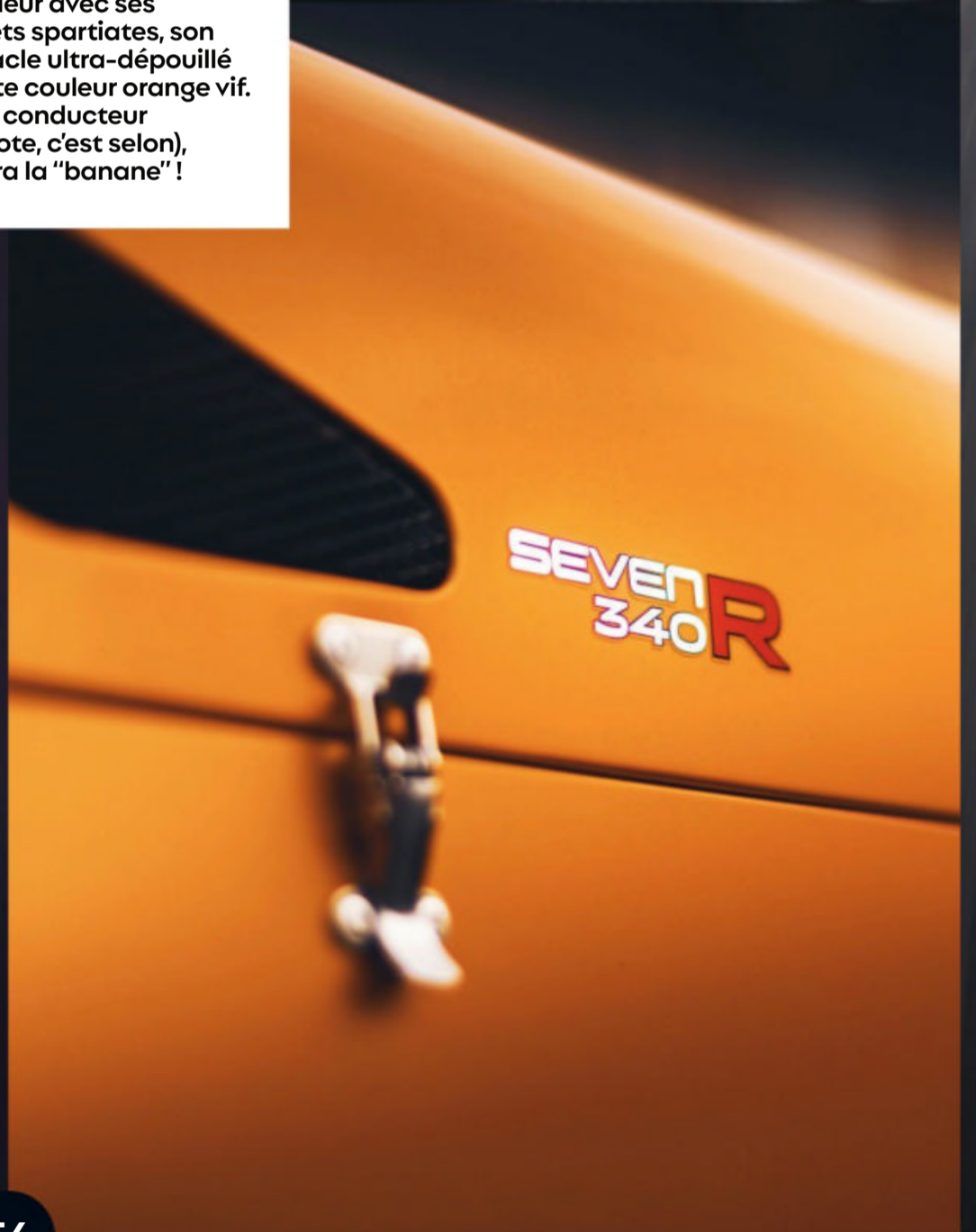
33 900 € Prix de base  
700 € Options  
**60 000 € Malus**

Prix du modèle essayé  
**94 600 €**





La Seven 340 R annonce la couleur avec ses baquets spartiates, son habitacle ultra-dépouillé et cette couleur orange vif. Et son conducteur (ou pilote, c'est selon), lui, aura la "banane"!







# SOUFFRIR DE PLAISIR

Avec leur électronique, leurs assistances et leurs boîtes à palettes, les sportives modernes font de plus en plus le travail à notre place. **C'est pourquoi il peut être bon de revenir aux fondamentaux, par exemple en s'installant à bord d'une Caterham Seven. Une auto qui vous rappelle qu'il faut parfois souffrir pour prendre du plaisir !**

Par Vincent Desmonts Photos Clément Choulot



# L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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

"Plus tu roules, plus tu t'habitues à la voiture et plus tu vas vite. Mine de rien, **avec à peu près 150 ch, les chronos sont les mêmes qu'avec une sportive de 300 ch !**"

Christophe Tinseau



## Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 15 virages ■ Largeur de piste : environ 11 m
- Conditions de piste : 15 °C, beau temps, piste sèche
- Pneus : Avon ZZS rodés



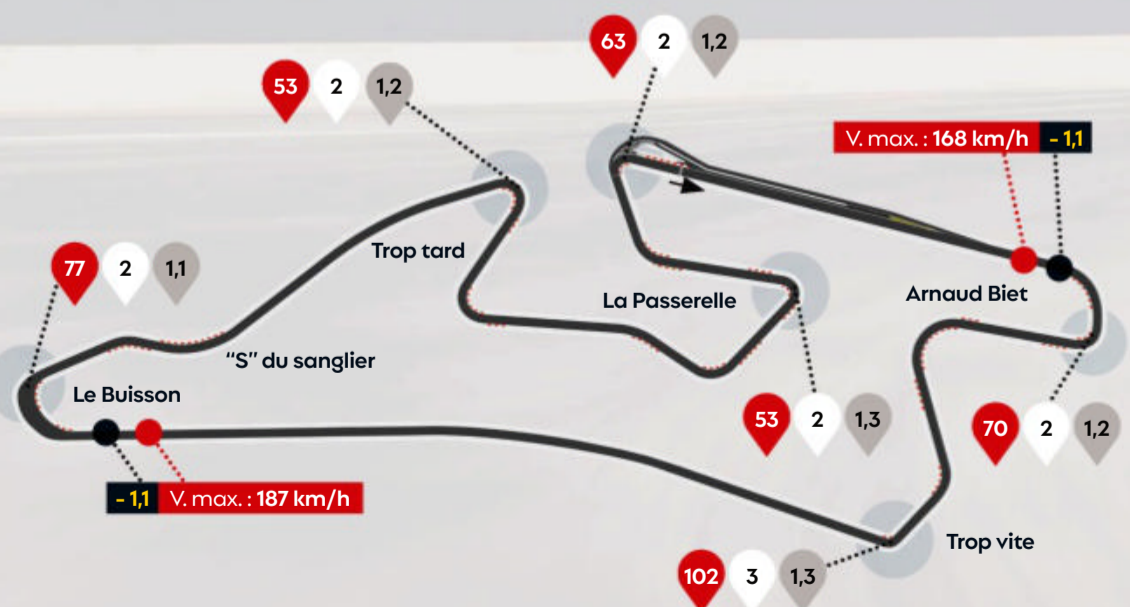
**est du pur pilotage à l'ancienne : pas de palettes, pas d'antipatinage, pas d'ABS.** Il faut faire le talon-pointe si tu veux être efficace et ne pas coincer le pont arrière, ne pas freiner trop tard, sinon tu bloques les roues. Ça freine très bien, il faut appuyer fort, mais c'est très endurant. En plus, c'est bien réparti : tu bloques d'abord les roues avant, et puis l'arrière quand tu commences à tourner. T'as aussi une direction super-directe. Quand tu prends les vibreurs, elle réagit légèrement mais elle les absorbe bien. Ça manque un peu de vitesse maxi car la quatrième est vachement longue, mais elle dépasse tout de même les 180 km/h. C'est efficace, et il y a un très bon train avant, à part dans les courbes les plus rapides. Le moteur ronronne bien, le bruit est sympa, comme si t'avais un double-corps qui s'ouvrait vers

5 000 tr/mn. En fait, plus tu roules, plus tu t'habitues à la voiture et plus tu vas vite. Mine de rien, avec à peu près 150 ch, tu signes les mêmes chronos qu'avec une sportive "normale" de 300 ch ! Mais j'ai quand même connu des voitures plus faciles : là, pour aller vite, il faut s'en occuper ! Cela dit, j'ai l'habitude d'avoir un repose-pied, c'est mieux au freinage. Là, je ne sais pas trop où mettre ma chaussure et je suis obligé de me cramponner au volant ! Mais c'est sympa, parce que c'est atypique et en décalage total par rapport à tout ce qui existe. Pour celui qui veut s'amuser tout en développant sa technique de pilotage, c'est une super-école. D'autant qu'avec cette auto, je pense que tu peux enchaîner les tours toute la journée sans rien abîmer : je n'ai pas senti la pédale de frein s'enfoncer ou durcir, les pneus ont bien tenu... C'est chouette ! »

Temps au tour

1'51"94

16<sup>e</sup>



00 Vitesse (km/h)

5 Rapport enclenché

G Force latérale

G Force de freinage





alut, Vincent ! Ça te dirait de faire un Supertest au Vigeant avec une Caterham 340 R ? »

Le genre de question a priori sans piège, à laquelle on répond dans la micro-seconde par un « oui » franc et massif. « Super ! Tu nous rejoins là-bas avec la bête ? Au fait, j'ai oublié de te préciser : c'est une version sans pare-brise. Salut ! » J'ai déjà l'honneur de collaborer avec ce beau magazine depuis quelque temps, mais ce sera là mon premier Supertest. Le temps est

maussade (giboulées, vent) et j'ai 400 km de route à faire en Caterham sans pare-brise afin de rallier le circuit du Vigeant. Je commence à penser que la tradition du bizutage n'est pas complètement morte, en tout cas à *Sport Auto* ! Dans les journées qui précèdent, je compulse frénétiquement mon application météo, qui tend à me rassurer : si pluie il y a, ce ne seront pas des hallebardes en continu, mais de simples averses passagères. Je croise les doigts !

### Gage de sensations

Le jour J, première étape chez DM Performance pour le traditionnel passage au banc avec Julien qui, coup de pot, est assez svelte pour se glisser dans l'étroit habitacle de la Seven (ce n'est pas le cas de tout le monde à la rédac', mais promis, je ne donnerai pas de noms). Sur le papier, le 2.0 Ford Duratec est censé délivrer 168 ch. Une fois sur le banc, c'est la douche froide : la bête peine à passer la barre des... 140 ch ! Soupçonnant un coup de chaud, Julien retire le capot et place un ventilateur du côté gauche, histoire de « gaver » l'alimentation du moteur en air frais. Verdict final : 145 ch, et pas un de plus ! « Les moteurs atmosphériques ont toujours un peu de mal dans ces circonstances, et en plus notre banc est sans doute un peu pessimiste », explique Julien. Qu'à cela ne tienne : le charme des Caterham ne réside-t-il pas davantage dans leur légèreté, gage de sensations, que dans leur puissance ?

Côté sensations, je vais être servi ! Je quitte DM Performance illico presto, car la route promet d'être longue. Vu le confort précaire de l'engin, je choisis d'éviter l'autoroute comme la peste et opte pour ces routes départementales si chères à Jean Yanne. Ça commence mal : dix minutes à peine après le départ, première averse ! Je m'arrête prestement, déploie le parapluie que j'ai pris la précaution d'emporter avec moi et attends que l'ondée passe. Elle est ●●●

## TEMPS DE RÉFÉRENCE

### Classement de *Sport Auto*

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

	1'32"24	Saleen GT1 (Larbre Competition)
1 <sup>re</sup>	1'37"70	Ferrari 296 GTS Assetto Fiorano *
2 <sup>e</sup>	1'39"30	Chevrolet Corvette Z06 *
3 <sup>e</sup>	1'41"60	Porsche 911 GT3 RS (Type 992)
4 <sup>e</sup>	1'42"80	Porsche 911 GT3 * (Type 992)
5 <sup>e</sup>	1'43"28	BMW M4 CSL *
6 <sup>e</sup>	1'44"65	Porsche Cayman GT4 RS
7 <sup>e</sup>	1'44"85	BMW M3 CS **
8 <sup>e</sup>	1'46"70	Porsche 911 GTS (Type 992)
9 <sup>e</sup>	1'47"68	Mercedes-AMG GT 63 S E Performance
10 <sup>e</sup>	1'47"88	Alpine A110 R **
11 <sup>e</sup>	1'48"34	BMW M4 Competition
12 <sup>e</sup>	1'49"16	Alpine A110 S
13 <sup>e</sup>	1'49"54	Aston Martin Vantage F1 Edition
14 <sup>e</sup>	1'50"48	Audi R8 Performance RWD
15 <sup>e</sup>	1'51"55	Audi RS 3
16 <sup>e</sup>	1'51"94	Caterham Seven 340 R
17 <sup>e</sup>	1'52"97	Cupra Leon VZ 300
18 <sup>e</sup>	1'53"10	Honda Civic Type R
19 <sup>e</sup>	1'53"19	Volkswagen Golf R 20 ans **
20 <sup>e</sup>	1'53"53	Ford Mustang Mach 1
21 <sup>e</sup>	1'53"60	Mercedes-AMG CLA 45 S Shooting Brake
22 <sup>e</sup>	1'55"05	Volkswagen Golf GTI Clubsport
23 <sup>e</sup>	1'55"70	BMW M240i
24 <sup>e</sup>	1'55"81	Toyota GR Yaris
25 <sup>e</sup>	1'57"80	Hyundai i20 N
26 <sup>e</sup>	2'00"40	Toyota GR86
27 <sup>e</sup>	2'01"19	Ford Fiesta ST

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

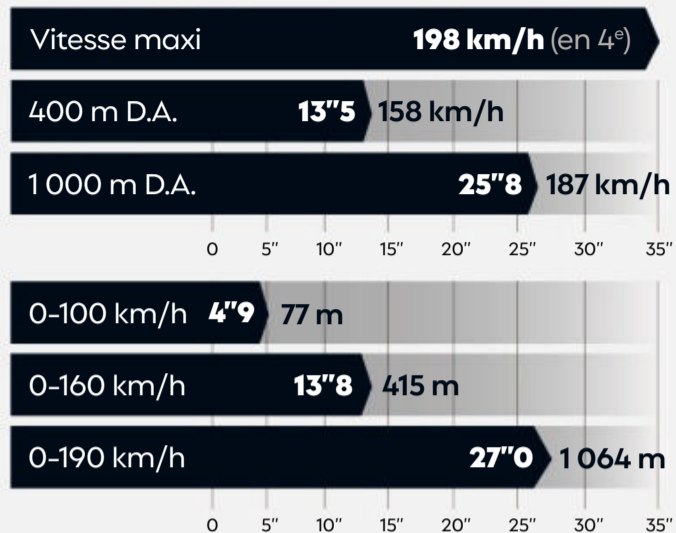
Avec une puissance réelle de seulement 145 ch, la Seven 340 R doit se contenter d'une (honorabile) 16<sup>e</sup> place dans notre classement, se positionnant entre les GTi et les sportives plus "luxueuses".



# NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Montlhéry (Ceram)

## EN PISTE



## REPRISES

100 à 140 km/h en 4 <sup>e</sup>	<b>6"8 (227 m)</b>
100 à 140 km/h en 5 <sup>e</sup>	<b>10"0 (338 m)</b>

## FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h	–
-----------------	---

## CONSOMMATION

Conduite sportive	<b>10 l/100 km</b>
Conduite extrême	<b>13 l/100 km</b>
Autonomie sportive	<b>320 km</b>
Autonomie extrême	<b>250 km</b>
WLTP (mixte)	<b>6,6 l/100 km</b>

## VITESSE MAXI

Optimiste, Caterham annonce une vitesse maxi de 209 km/h. Mais comme les 168 ch promis ne sont pas au rendez-vous, la 340 R plafonne à 198 km/h... en quatrième ! À fond de cinq, n'espérez pas mieux que 181 km/h. A vrai dire, ce n'est pas très grave : sans pare-brise, assis au ras du sol, on a l'impression d'être à 300 !

## ACCÉLÉRATIONS

**1** Normes de CO<sub>2</sub> obligent, Caterham a dû se résoudre à adopter des rapports de boîte assez longs sur sa 340 R. C'est bon pour le malus, limité à 1 901 €, mais cela pénalise les accélérations. Malgré son poids plume, la Seven accélère comme une GTi de

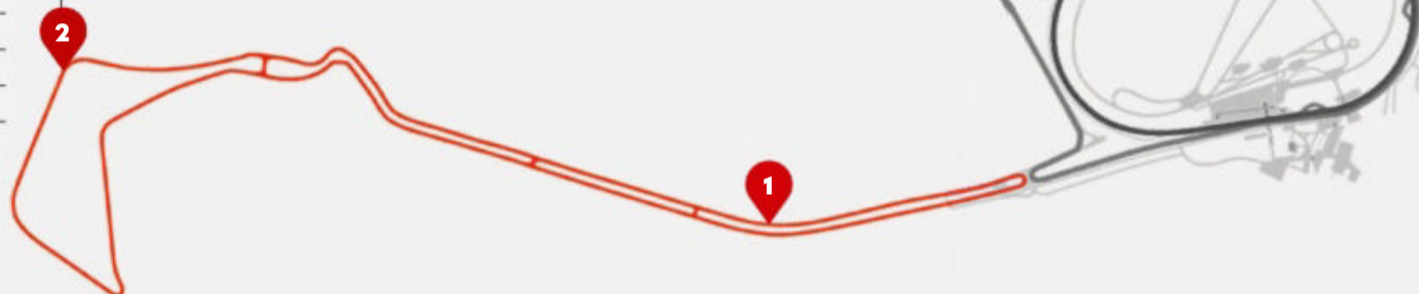
papa en costume-cravate, avec un 1 000 m D.A. effectué en 25"8. Mais, là encore, les sensations ne sont pas les mêmes !

## FREINAGES

La bête ne tenant pas sa promesse en matière de vitesse maxi, impossible d'effectuer notre habituelle mesure de 200 à 0 km/h. Néanmoins, les freins de la 340 R se montrent puissants (on pourra même bloquer les roues sur circuit !) et endurants (« *light is right* », comme disait l'autre !). Puisqu'ils sont dépourvus d'assistance, il ne faudra pas hésiter à presser la pédale de toutes ses forces. Ils n'en restent pas moins faciles à doser.

## COMPORTEMENT

**2** La légèreté fait des miracles : la Seven 340 R est totalement dépourvue d'inertie ! Sa direction ultra-directe autorise à la jeter à la corde, ses suspensions assez souples (surtout à l'avant) travaillent efficacement sur mauvais revêtement et le fait d'être littéralement assis sur le pont arrière permet de sentir les dérobades presque avant qu'elles ne surviennent ! Un vrai bonheur, dont on profite autant sur circuit, où peu d'autres autos seront capables de tenir son rythme dans les portions sinueuses, que sur route, où l'on s'amuse aux allures légales.



En dépit de sa configuration typée circuit, notre Seven 340 R ne brille pas par ses chronos, handicapée par sa puissance modeste et un étagement de boîte inadapté. Heureusement, le châssis, quasi télépathique, compense largement, avec en plus un freinage puissant et endurant.

LA SEVEN RÉGALE AVEC SA DIRECTION ULTRA-DIRECTE, CHANGE DE CAP D'UNE **FLEXION DES POIGNETS ET AVALE LES TROUS ET BOSSES SANS BRONCHER.**





## SUPERTEST Caterham Seven 340 R

heureusement de courte durée et je reprends rapidement la route, devenue grasse et humide. Et puisqu'il ne fait pas chaud, les pneus semi-slicks Avon ZZS peinent à trouver du grip. Plus tard, la pluie se calme, mais le vent prend le relais, avec des rafales à 70 km/h en latéral. J'ai beau avoir mis des bouchons d'oreilles, j'ai la tête comme une pastèque ! Et la cave à pédales est si étroite qu'elle est dépourvue de repose-pied. Je dois donc – non sans difficulté – glisser mon 46 fillette sous la pédale d'embrayage pour soulager ma jambe gauche. Les baquets en carbone sont certes rembourrés, mais c'est avec des noyaux de pêches : mes fesses souffrent !

Deux heures plus tard, pause déjeuner à La Ferté-Saint-Aubin (45). Je n'ai même pas fait la moitié du chemin et j'ai le moral dans les chaussettes (qui sont heureusement restées sèches). Pour tout vous dire, je me suis même surpris à envier un retraité en Citroën C5 de première génération, bien au chaud dans sa berline à suspension hydropneumatique ! Après un délicieux repas dans une bonne auberge, l'humeur est plus joyeuse, d'autant que le soleil se montre davantage. Sur les départementales de la Sologne ou du parc naturel de la Brenne, la Seven me régale avec sa direction ultra-directe, change de cap d'une flexion des poignets et avale les trous et bosses sans broncher ni (trop) secouer. Voilà qui promet pour la journée circuit de demain ! Après un trajet de presque huit heures – indispensables pauses comprises –, j'arrive enfin au Vigeant, fatigué, certes, mais pas non plus fourbu.

### Séquence nostalgie

Le lendemain, le circuit se réveille sous un épais manteau de brouillard. Il en faudra plus pour nous refroidir, surtout que cette Seven en configuration track day devrait y briller ! Rappelons que la 340 – qui remplace les 275 à moteur 1.6 Ford Sigma – se décline en deux variantes : la S, conçue avant tout pour la route (pare-brise, chauffage, pneus été, suspensions souples, sièges classiques...), et cette R, dotée des fameux baquets « noyaux de pêches » et du saute-vent, mais aussi de suspensions raffermies, de semi-slicks ou encore d'un différentiel à glissement limité. Notre modèle d'essai y rajoute des freins avant à disques ventilés pincés par des étriers à quatre pistons (1 020 €), le volant détachable Momo en suédine (456 €) ainsi que quelques pièces en carbone (saute-vent, ailes, panneaux de carrosserie...).

Tout juste rentré de ses premiers tours de circuit, Christophe n'en revient pas : « Ça freine hyper-tard ! » Logique, notre Seven ne pèse que 579 kg, vérifiés sur notre balance ! « Mais ça manque un peu de V. max. » Peut-être, n'empêche qu'après quelques essais, il signe un très joli 1'52"10. C'est à peine plus qu'une Audi RS 3 dotée de 400 ch et quatre roues motrices, de suspensions pilotées et de tout l'attirail technologique moderne. Sauf que là, il faut tout faire soi-même ! « Tu reviens au pilotage que j'ai connu... y a un moment ! Et c'est ●●●

# BANC DE PUISSANCE

LE TEST VÉRITÉ PAR... DM Performance



PUISSANCE  
ANNONCÉE

168 ch

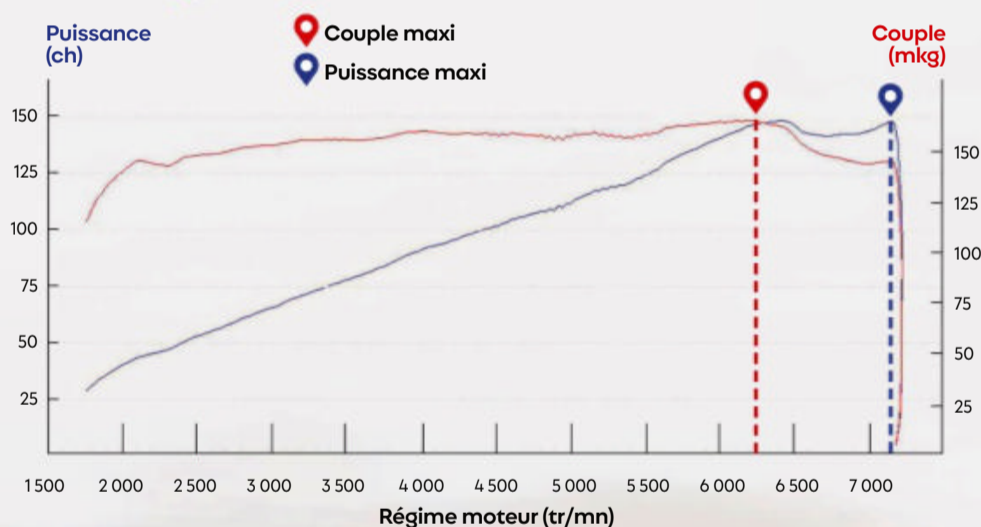
à 7 250 tr/mn

PUISSANCE  
MESURÉE

145 ch

à 7 150 tr/mn

**N**otre banc n'est pas tendre avec les moteurs atmosphériques, et cette Seven 340 R en aura fait les frais : malgré plusieurs tentatives, nous n'obtiendrons pas mieux que 145 ch, soit un déficit de presque 14 %. Pour optimiser la mesure, Julien de DM Performance adjoint, en plus de l'arrivée d'air centrale (soufflant à 45 km/h), un ventilateur d'appoint (non photographié) au niveau de l'admission du Duratec. En dépit de cet effort, le déficit est important et la 340 R n'atteindra jamais la puissance officielle.



Mesures effectuées sur banc Superflow Windyn 2 ou 4 roues motrices, capable d'encaisser jusqu'à 1200 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.dmpformance.fr](http://www.dmpformance.fr) ■ 01.34.84.64.77





LE CHÂSSIS PROCURE L'ESSENTIEL  
DES SENSATIONS. **LES FESSES POSÉES  
SUR L'ESSIEU ARRIÈRE, RIEN DE TEL  
POUR COMPRENDRE L'AUTO.**

Vous voulez un pare-brise, des portières et un chauffage ? Et pourquoi pas des sièges électriques et la télé pendant que vous y êtes ! Ici, c'est une grande salle de sport à ciel ouvert, avec un poids inférieur à 580 kg ! Le 2.0 Duratec d'origine Ford prend toute la place sous le (petit) capot.





## SUPERTEST Caterham Seven 340 R

plutôt sympa. » Séquence nostalgie pour Christophe, qui suggère tout de même de raffermir un peu la barre antiroulis arrière histoire de gagner en stabilité dans les portions rapides. Ça tombe bien, SV Automobiles – l'un des quatre distributeurs Caterham en France – nous a fort aimablement mis un mécanicien à disposition. L'avantage, c'est que tout se règle sur une Seven : amortisseurs et barres antiroulis.

### Attachante

Après la pause de midi, Christophe repart sur la piste et parvient à « gratter » encore deux petits dixièmes. « Elle est mieux tenue dans le rapide, plus équilibrée. Ça sous-vire encore, donc je l'inscris fort sur les freins pour l'aider à rentrer, mais dès que je remets les gaz elle embarque un peu et je perds du temps avant la ligne droite, néanmoins j'arrive aussi légèrement plus vite au bout, je gagne 3 ou 4 km/h. » Verdict final : 1'51"94. « Si j'insiste encore, je vais peut-être faire 1'51"80 ou 1'51"70, mais pas sûr. Faudrait que je fasse un tour parfait... Là, au Trop tard, j'ai de nouveau loupé la corde ! » Ne te bile pas, Christophe : une chose est certaine... on n'aurait pas fait mieux ! Après cette très belle journée (oui, le brouillard s'est vite levé, il a même fait chaud !) et une nuit de sommeil réparatrice, il est temps de rentrer. Un retour qui sera nettement plus agréable que l'aller : soleil radieux, pas de vent... et aussi une plus grande habitude de ce drôle d'engin, aussi attachant qu'agaçant. Le châssis reste sa pièce de résistance, avec des débattements de suspensions qui permettent de digérer les plus grosses bosses (même si l'arrière percute un peu trop), une direction de kart et les sensations incroyables prodiguées par le fait d'avoir les fesses posées sur l'essieu arrière. La commande de boîte est également un point fort, avec des débattements courts et des verrouillages précis... même si la troisième et la cinquième sont dangereusement proches sur la grille. Quant au moteur, il chante bien à haut régime, mais en dépit du poids plume, il donne le sentiment de manquer d'un peu de coffre en bas : il ne faudra pas hésiter à rétrograder pour les relances.

Quelques jours plus tard, le verdict des mesures tombe... et il corrobore les sensations éprouvées sur route et sur circuit : mécaniquement, la Seven 340 R est un peu tendre, notamment du fait d'un étagement de boîte peu cohérent et de rapports supérieurs trop longs. La vitesse maxi (198 km/h) est d'ailleurs atteinte en quatrième, la cinquième plafonnant à 181. Le 100 à 140 km/h en cinquième réclame dix longues secondes, et encore 6"8 si l'on rétrograde en quatrième. Enfin, le kilomètre départ arrêté est signé en 25"8, un chrono plus proche de la bonne GTi que de la sportive pur jus. Avec une masse aussi contenue, on était en droit d'espérer un peu mieux. D'un autre côté, est-ce si important ? Car croyez-moi, lorsque l'on est exposé à tous les vents, assis au ras du sol, on ressent la route différemment ! Toutes les sensations sont décuplées, si bien qu'à 130 km/h on a l'impression de tutoyer les 200. Alors peu importe si l'auto ne les atteint pas vraiment ! ●



### L'avis de Vincent Desmonts

Drôle d'idée que cette Caterham qui pousse la radicalité jusqu'à faire l'impasse sur le pare-brise ou le chauffage ! Une recette extrême qui ne sera clairement pas du goût de tous, mais qui mène jusqu'au bout le concept de voiture pour track days et offre un sacré bol de sensations doublé d'une formidable école de pilotage. Mieux vaudra tout de même ne pas habiter trop loin du circuit... à moins d'aimer souffrir !



### TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, 16 S** Position : **AV, longitudinale** Cylindrée : **1 999 cm<sup>3</sup>** Alésage x course : **87,5 x 83,1 mm**  
Rapport volumétrique : **12,3** Régime maxi : **7 250 tr/mn** Puissance maxi : **168 ch à 7 250 tr/mn**  
Puissance au litre : **84 ch/l** Couple maxi : **17,8 mkg à 6 500 tr/mn** Couple au litre : **8,9 mkg/l**  
Transmission : **roues AR, 5 rapports manuels** Autobloquant : **de série** Antipatinage : **non** SCx - Cx : **0,77 - 0,32**  
Suspensions AV/AR :  **doubles triangles, combinés ressorts-amortisseurs, barre antiroulis/essieu De Dion, combinés ressorts-amortisseurs, barre antiroulis**  
Direction : **crémaillère, sans assistance** Tours de volant : **2,4**  
Freins AV/AR : **disques pleins (254 mm), étriers 4 pistons/disques (232 mm), étriers monopistons flottants**  
Antiblocage : **non** Poids constructeur/contrôlé : **560/579 kg** Répartition AV/AR : **48/52 %**  
Rapport poids/puissance : **3,4 kg/ch** L - l - h : **3 100 - 1 575 - 1 090 mm** Empattement : **2 225 mm**  
Voies AV/AR : **1 336/1 357 mm** Réservoir : **32 l** Pneumatiques AV & AR : **185/55 & 215/55 R 13 (Avon ZZS)**  
Prix de base : **57 954 €** Options/malus 2024 : **11 865/1 901 €** Prix du modèle essayé : **71 720 €** (options et malus compris)







**ESSAI** Alpine A110 GT4 Evo Pikes Peak

# 7<sup>e</sup> CIEL

Elle a tutoyé les sommets et réalisé un superbe podium lors de la dernière édition de la plus mythique course de côte du monde, le 25 juin dernier.

**Aujourd'hui, l'Alpine A110 Pikes Peak redescend sur terre, l'espace de cinq boucles du circuit Club de Magny-Cours que je ne suis pas près d'oublier de sitôt.**

Par Jacques Warnery Photos Laurent Villaron



D

Des étoiles dans les yeux, des papillons dans le ventre et un sourire béat qui ne m'abandonne plus depuis que j'ai quitté l'habitacle de la plus extraordinaire des Alpine. Me voilà sur un petit nuage, parcouru de cette sensation euphorisante qui suit ces moments exceptionnels. Du haut du sommet du Pikes Peak perché à 4 302 m au-dessus de la mer, ces effets secondaires pourraient s'expliquer par l'altitude, mais pas sur le plancher des vaches

où paissent de sympathiques charolaises blanches, près du circuit Club de Magny-Cours. Cinq tours du circuit école à bord d'une Alpine A110 Pikes Peak réalisée par l'écurie Signatech, dirigée par Philippe Sinault, justifient cet état second. Cinq tours dont on savoure le moindre millimètre de piste avec une rare intensité. Cinq tours qui marquent au fer rouge une mémoire déjà bien remplie de nombreuses pépites automobiles sportives. Cinq tours pour ressentir l'effet d'une claque mémorable, à bord de la plus incroyable auto qu'il m'ait été donné d'essayer sur piste.

Désolé de tuer dans l'œuf tout semblant de suspense, mais les vertus extatiques de la plus ultime des A110 dépassent l'entendement.

Dieu sait pourtant si la météo variable aurait pu en partie gâcher la journée. Le vent et les nuages gris prennent un plaisir presque sadique à jouer avec mes nerfs. A moins que ce ne soit ce petit souci d'arrivée d'essence connu par mon prédécesseur qui immobilise la fusée tricolore pour une durée indéterminée... Ma mine renfrognée amuse beaucoup notre photographe Laurent, qui tente de m'extirper un sourire derrière son objectif. Coup de chance, tout s'arrange au moment de m'installer à bord. Une fois harnaché dans le baquet, Lionel Chevalier, directeur technique

de ce projet un peu fou, m'indique la marche à suivre et les fonctions du volant constellé de boutons : « *L'embrayage au pied sert juste à démarrer. L'antipatinage et l'ABS sont réglables à travers ces trois molettes. Après deux tours, tu appuies sur ce petit bouton à droite pour passer du mode Road au mode Stage pour profiter de toute la puissance.* » Me revient alors en mémoire cette phrase rassurante prononcée maintes fois durant le déjeuner : « *Nous avons mis l'accent sur la facilité de conduite pour rendre la performance exploitable.* » Peut-être, mais la bestiole en question est intimidante. L'énorme turbo qui souffle dans les bronches du petit 1.8 dont il ne reste pratiquement plus que la cylindrée d'origine rappelle les monstrueuses Groupe B de Rallye du milieu des années 80. Et puis son gigantesque aileron arrière presque découpé en deux par la nageoire du capot carbone ou l'immense lame avant surmontée de deux dérives verticales évoquent l'univers des prototypes du championnat WEC. L'Alpine A110 la plus extrême de l'Histoire se donne les moyens de marquer les esprits dans une compétition où pratiquement tout est permis.

### Open bar

La course de côte de Pikes Peak est un cas à part. Cet espace de liberté technique unique dans une discipline à la réglementation de plus en plus cadrée laisse place aux projets les plus fous et à de belles histoires. En 1988, la vidéo de la main levée d'Ari Vatanen pour se protéger du soleil, alors qu'il dompte la surpuissante Peugeot 405 Turbo 16, démocratise cette épreuve auprès du grand public. Sébastien Loeb et la monstrueuse Peugeot 208 T16 Pikes Peak de 2013 ou encore l'éclectique et passionnant Romain Dumas et son électrisante Volkswagen ID.R, qui détient le record absolu depuis 2018, continuent d'écrire ●●●

L'ALPINE A110 LA PLUS EXTRÊME DE L'HISTOIRE S'EST DONNÉ  
LES MOYENS DE MARQUER LES ESPRITS **DANS UNE COMPÉTITION**  
**OÙ PRATIQUEMENT TOUT EST PERMIS.**







Le petit 1.8 n'a pratiquement plus rien à voir avec celui d'origine. Son énorme turbo souffle à 1,8 bar en relatif, soit 2,8 bar absolus en comptant la pression atmosphérique. Alimenté par une essence au taux d'octane de 105, il devient incroyablement méchant et permet d'exploiter un châssis extraordinaire. L'immense plaisir que cette A110 distille donne furieusement envie d'une version Pikes Peak réservée à la piste et vendue en toute petite série.







## TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S** Position : **centrale transversale**  
 Cylindrée : **1798 cm<sup>3</sup>** Puissance maxi : **500 ch à 7 500 tr/mn**  
 Couple maxi : **51 mkg à 5 000 tr/mn**  
 Transmission : **roues AR, 6 rapports séquentiels (3MO)**  
 Antipatinage/autobloquant : **de série/de série paramétrable et déconnectable**  
 Suspension : **double triangulation, amortisseurs 3 voies Alp Racing à butées hydrauliques, ressorts Eibach, barre antiroulis réglable**  
 Freins AV/AR : **disques ventilés, étriers 4 pistons (355 x 32/300 x 28 mm)**  
 Poids annoncé : **950 kg** Rapport poids/puissance : **1,9 kg/ch**  
 L - l - h : **4 644 - 1 850 - 1 250 mm** Empattement : **2 415 mm**  
 Pneus AV & AR : **20/61-17 & 27/65-18 (slicks Michelin S5C+)**  
 Réservoir : **23 l** Prix : **non commercialisée**



## ESSAI Alpine A110 GT4 Evo Pikes Peak

la légende. Chez Signatech, l'idée d'y venir commence un soir de 2022, au moment où Philippe Sinault regarde un reportage sur Travis Pastrana et le Pikes Peak. En plus du programme officiel d'Endurance Alpine, l'officine conçoit et développe des A110 compétition client en Rallye ou sur circuit (GT4). Au fil du temps, le projet technique initialement sage devient une version extrême de l'Alpine moderne qui conserve les voies avant et arrière d'origine. Chargé de diriger la bête, le pilote Raphaël Astier, vainqueur de la catégorie R-GT avec l'A110 Rally, fait partager à l'équipe son expérience de cette course de côte qu'il a disputée plusieurs fois au sein de l'équipe de l'ami Romain Dumas. Lancé fin octobre 2022, ce projet commando entame son premier roulage au col de la Chaudière, le 26 avril. S'ensuivent des tests sur la route qui mènent à la station de Val Thorens, fermée pour l'occasion, avant d'embarquer pour le Colorado. La suite, qui se déroule le 25 juin dernier, vous la connaissez déjà : après 9'17"412 d'efforts sur un tracé dont les ravins terrorisent, Raphaël Astier franchit la ligne en décrochant la troisième place au général et un joli record dans la catégorie Open.

### Le goût du jeu

En cette journée de novembre dans la Nièvre, ce n'est plus son talentueux pilote qui prend place dans l'A110 Pikes Peak, mais un simple journaliste essayeur. Un essayeur qui cale à la première tentative... Quelle importance ? L'amour-propre un tantinet bafoué laisse tout de suite place à un immense sourire, une fois lancé sur la piste Club. Quelques hectomètres suffisent à comprendre ce que Raphaël Astier m'expliquait peu de temps avant. La voiture est prévenante, apaise et téléphone ses réactions même à un rythme éloigné de son énorme potentiel. Sur une course de côte dont les conditions peuvent changer à tout moment, cette facilité donne l'indispensable confiance au pilote. Sur un circuit sec, elle rassure un conducteur bien moins capé qui passe un moment exceptionnel derrière ce volant rouge. Je retrouve tout de suite le côté récréatif d'une A110 de route et sa manière bien à elle de vous prendre par la main pour une bonne tranche de rigolade sur circuit. Cette version extrême conserve cette agilité naturelle et cette manière unique de serpenter sur le tracé varié de 2,5 km. Les commandes absolument parfaites y participent. Le freinage suffisamment consistant pour offrir un dosage idéal n'impose pas un mollet de cycliste. La direction assistée juste ce qu'il faut n'est pas exagérément directe comme dans certaines sportives et se montre particulièrement naturelle. Connectée au cerveau et au bout des doigts, elle fait tout pour mettre à l'aise et informer en temps réel du potentiel d'adhérence disponible sur le train avant. Avec en outre cet équilibre typiquement A110 qui réagit aux transferts de charge avec une incroyable



DPPI



### Pikes Peak 2023 en 9'17"412

La montée au sommet du Pikes Peak comprend 3 secteurs. Le premier, particulièrement important et technique, nécessite un châssis avec de l'appui. Le deuxième, à épingles, impose disponibilité moteur et motricité. Le dernier, très rapide et bordé de terrifiants ravins, exige un gros cœur ! La faculté de l'A110 Pikes Peak à donner confiance a sûrement aidé Raphaël Astier à se surpasser.



EXEMPTÉ DE TOUTE RÈGLE,  
LE 1.8 RESPIRE À PLEINS POUMONS  
AVEC **UNE RAGE ABSOLUMENT  
IMPOSSIBLE À TROUVER  
SUR UNE AUTO IMMATRICULÉE.**



L'habitacle entièrement dépouillé impressionne, mais la position de conduite donne tout de suite envie d'en découdre. Le petit volant en Alcantara rouge fait office de deuxième tableau de bord en permettant de régler l'antilag du moteur ou d'actionner l'antipatinage...



## ESSAI Alpine A110 GT4 Evo Pikes Peak

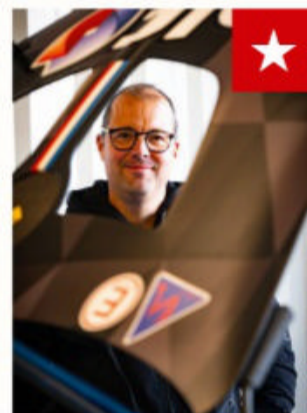
progressivité, malgré une efficacité largement supérieure. Cette impression de légèreté propre à Alpine et cette absence d'inertie font également partie du plaisir. Lionel Chevalier et ses troupes sont parvenus à traquer 150 kg par rapport à une A110 Rally en rognant sur tous les postes : longerons et berceaux avant et arrière spécifiques, capot en carbone, porte passager dépourvue de protections, feux arrière vidés et j'en passe, pour s'en tenir à 950 kg.

### Vitesse maxi en 400 mètres

Sauf que tout défile beaucoup, beaucoup plus vite qu'à bord des autres A110 ! Il y a d'abord cet incroyable moteur avec sa suralimentation XXL et sa distribution revue pour aller chercher les hauts régimes. Il n'en faut pas moins pour en sortir 500 ch à 4 300 m d'altitude, soit au moins 650 ch au niveau de la mer. L'essence Elf spécifique au taux d'octane dépassant 105 y participe amplement. Aujourd'hui, j'ai droit à 500 ch sur la piste Club après avoir enclenché le mode Stage. Le résultat ? Un pétard à mèche courte à la sonorité dantesque et dont le tempérament explosif entre 5 000 et 7 500 tr/mn fait l'effet d'une drogue dure. Deuxième, troisième, quatrième, cinquième et sixième : la courte ligne droite qui suit une épingle se transforme en rampe de lancement où tous les rapports s'empilent en rafales entrecoupées de détonations. La rapidité de la boîte séquentielle de course réalisée par 3MO renvoie les meilleures unités à double embrayage des fleurons sportifs vendus dans le commerce au rang d'antiquités. 400 m suffisent alors pour approcher la vitesse maxi et débouler à fond de six à près de 220 km/h sur un gros freinage. L'étagement très court, malgré un pont rallongé par rapport à l'A110 Rally, permet d'en tirer la substantifique moelle. Exempté de toute règle, le 1.8 respire à pleins poumons avec une rage absolument impossible à trouver sur une auto immatriculée. Il est en plus incroyablement réactif à l'accélérateur et ne connaît aucun temps de réponse. Le dosage de la pédale de droite est parfait, et l'antipatinage à course réglable se montre discret, autorisant quelques jolies virgules en sortie d'épingle en deuxième avec un pied droit optimiste. Plus que la puissance pure, c'est son exploitation qui a dicté le cahier des charges des concepteurs. Quel moteur ! Les mises en vitesse affolantes ne donnent pourtant jamais l'impression de conduire un engin surmotorisé. Empruntés à l'A110 Rally, les disques de frein avant et arrière pincés par des étriers à 4 pistons rassurent au moment de frapper la pédale du milieu. Leur efficacité est supérieure à ceux de la machine de rallye lestée de 150 kg et dotée

de pneumatiques largement moins adhérents. Encore faut-il y croire ! Enfin, l'extraordinaire capacité de l'A110 Pikes Peak à effacer les épingles avec une agilité diabolique, à rester imperturbable sur les grandes décélérations et à encaisser les gros appuis avec un aplomb époustouflant impressionne au moins autant que son 4 cylindres hystérique. Malgré une garde au sol minimale qui empêche de glisser la moindre feuille de papier à cigarette entre le pneu et le passage de roue et des mouvements de caisse aux abonnés absents, l'A110 survole les vibreurs comme par magie. La capacité d'absorption des amortisseurs 3 voies Alp Racing et des ressorts Bilstein rappelle celle d'une machine de Rallye, et le châssis encaisse des G sans broncher. L'énorme grip des slicks Michelin S5C+ ultra-tendres et spécialement adaptés aux efforts intenses d'une course de côte y participe grandement. Encore plus étroits que ceux d'une simple A110, les pneus antérieurs de 200 mm de large qui reposent sur des jantes de 17 pouces font plus sourire sur le papier que dans la vraie vie : « Comme il y a très peu de poids à l'avant avec un minuscule réservoir de 23 litres d'essence, ils suffisent amplement et montent vite en température », justifie Lionel Chevalier. Ceux qui imaginent un avant léger ne tournant qu'une fois chargé sur les freins en sont pour leurs frais. Le sous-virage ? Connaît pas !

L'efficacité et la capacité de l'A110 Pikes Peak à vous centrifuger impressionnent, mais jamais sa conduite n'intimide ou ne donne la sensation d'être sur la défensive. Alors que bien des autos de course engendrent de la frustration et n'offrent du plaisir qu'à l'approche de leurs limites, cette version unique régale son pilote quel que soit le rythme adopté et donne envie de se lâcher. Un peu comme une A110 de route, mais en beaucoup, beaucoup, beaucoup mieux. ●



### L'avis de Jacques Warnery

Un moteur dingue, une boîte incroyable, un grip hallucinant, des freins infatigables et un amortissement purement magique : l'A110 Pikes Peak est une extraordinaire machine de course qui cumule les superlatifs. Mais plus encore que son efficacité irréaliste, c'est le plaisir XXL ressenti au volant qui rend l'expérience absolument inoubliable.





## 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.

**RETOUR AUX SOURCES** Maserati GranSport (2006)

# AU DOIGT ET À L'ŒIL

Au milieu des années 2000, le grand tourisme à la sauce Trident tient d'abord dans un merveilleux moteur. **Un V8 qui obéit à l'appel du pied droit, mais aussi du bout des doigts**, par les deux palettes qui commandent la boîte robotisée de cette ultime version GranSport de la Maserati Coupé. **En route !**

Par Jacques Warnery Photos Greg





P

remière pression sur le bouton Start pour réveiller la salle des machines, et premier moment de solitude. Difficile de trouver la position P ou R de cette commande de boîte robotisée Cambiocorsa. La réponse se situe sur la platine nichée entre le conducteur et son passager, où loge un minuscule sélecteur de vitesse. Il suffit de le pousser pour mettre la marche avant

et de le tirer pour reculer. Les allergiques à la pédale d'embrayage trouveront à juste titre que ce sens contraire à celui d'un levier généralement utilisé sur un modèle à boîte automatisée n'a rien de logique. Les autres argumenteront sur l'ergonomie particulière qui fait tout le charme des productions italiennes. Vient alors un second moment de solitude au moment de trouver le point mort. Pas la moindre trace d'un quelconque bouton N (comme neutre), après un premier regard circulaire dans l'habitacle. Il n'apparaît pas non plus après une nouvelle inspection plus fouillée. La réponse tient dans un coup simultané sur les deux palettes non solidaires du volant. Encore faut-il le savoir ! Rouler en Maserati GranSport se mérite.

Cette version née en 2005 constitue l'évolution ultime d'un modèle qui marque une rupture dans l'histoire fluctuante du constructeur. Il y a trente ans, la seule offre chez les coupés performants d'une

enseigne Maserati exsangue tient dans une Ghibli II, certes plus aboutie que la Biturbo dont elle dérive, mais dépassée dans l'absolu. La 3200 GT apparue en 1998 représente un nouveau départ, à travers une GT moderne habillée d'une ligne à se damner. A condition bien sûr de maîtriser le caractère emporté du V8 3.2 d'origine Maserati, dont le souffle des deux turbos suffit à faire visiter les bas-côtés de la route à un conducteur inexpérimenté. Les synergies techniques imposées par Fiat en 1997 entre le Trident et le Cheval cabré profitent à Maserati et se concrétisent en 2002 sur le nouveau Coupé. Cette évolution de la 3200 GT hérite d'un inédit V8 4.2 atmosphérique signé Ferrari, désormais accouplé à une boîte de vitesses rejetée sur le pont arrière pour favoriser l'équilibre des masses et soulager un train avant lesté de son nouveau cœur. Cette transmission peut devenir robotisée en option. Dans notre ultime évolution baptisée « Coupé GranSport », elle est même prescrite et optimisée pour l'occasion. S'ajoutent une évolution moteur permettant de passer de 390 à 400 ch, un châssis rabaisé de 10 mm et un amortissement piloté Skyhook (de série). Notre GranSport chausse également une monte de 19 pouces encore très moderne et s'offre quelques discrets signes extérieurs de vitesse supplémentaires. Les boucliers plus aérés et les bas de caisse proéminents ajoutent une pointe d'agressivité, quitte à dénaturer légèrement la pureté des lignes originelles. La belle italienne n'en reste pas moins désirable, ●●●

Après avoir appréhendé l'ergonomie spécifique de la boîte Cambiocorsa, la Maserati GranSport accueille son pilote avec égards. L'amortissement piloté Skyhook monté de série procure à la GranSport un meilleur maintien que celui d'une 4200 GT classique, mais le confort en pâtit, surtout à basse vitesse.





## RETOUR AUX SOURCES Maserati GranSport (2006)

et ses dimensions sont pratiquement celles de l'actuelle Porsche 911. Entre-temps, sa toute dernière descendante GranTurismo sortie en 2023 s'est allongée de près de 45 cm, élargie de 13,5 cm, empâtée de 115 kg et a pris 4 cm de plus sous la toise.

### Du neuf avec du vieux

La porte s'ouvre sur un habitacle en cuir dont les essences flattent les narines. La présentation accuse le poids des années rapportée à sa descendante infiniment plus technologique, et ses commandes de climatisation empruntées aux Fiat de la toute fin du xx<sup>e</sup> siècle font autant tiquer que son ergonomie parfois fantaisiste. Ce sont pourtant bel et bien les plastiques devenus collants avec le temps qui horripilent le plus. Il suffit cependant de s'attarder sur cette instrumentation à fond bleu délicieusement incitative pour retrouver le moral. La zone rouge fixée au-delà de 7 500 tr/mn et le tachymètre gradué jusqu'à 320 km/h sont une invitation à des plaisirs interdits. Le volant à trois branches, dont le centre épais rappelle le temps qui file, peine à cacher ces fameuses palettes solidaires de la colonne de direction. Passer ses rapports d'un claquement de doigt comme Michael Schumacher fait aujourd'hui partie de ces gestes devenus machinaux, mais au début des années 2000, c'est un plaisir encore rare pour le conducteur autant qu'un imparable argument marketing pour le constructeur. Surtout quand il s'appelle Ferrari ! Après l'avoir utilisé sur ses modèles, la firme au cheval cabré en fait profiter Maserati. Ceux qui connaissent la technologie de ces unités de commande robotisées à simple embrayage savent qu'elles sont loin d'être la panacée. Déjà que

leurs nombreux défauts firent couler beaucoup d'encre en leur temps, je vous laisse imaginer l'étendue des dégâts après vingt ans de progrès exponentiels sur les boîtes automatisées ! Certes, la moindre manœuvre se réalise sans à-coup, mais elle demande de la patience, à cause de la lenteur au moment de jongler entre les marches avant et arrière. Surtout qu'il est vivement conseillé de se mettre le plus souvent possible au point mort une fois à un feu rouge, pour retarder autant que possible l'usure prématurée d'un embrayage trop sollicité. En mouvement, la gestion guère inspirée en mode automatique incite vite à reprendre la main. Sur le programme de conduite normal, sa nonchalance fait aujourd'hui sourire, même si l'optimisation de cette boîte depuis ses débuts sur la Ferrari F355 permet de gommer les fameux à-coups des premières unités robotisées qui entraînaient d'incessants hochements de tête. En mode Sport, les rapports claquent comme des coups de fouet au prix d'une brutalité extrême qui donne envie de compatir au triste destin des malheureux pignons. Soulager l'accélérateur à la montée des vitesses permet alors de limiter un peu la casse, à condition d'être assez synchronisé. La boîte Cambiocorsa fait tout de même regretter l'absence d'une traditionnelle grille en « H » sur la GranSport. Surtout avec le bel instrument auquel elle s'accouple ! « *Un merveilleux moteur* », « *une cantatrice de rêve* », « *un V8 d'opéra* », « *des montées en régime lyriques* » et j'en passe : tout a été dit, écrit et maintes fois rabâché sur ce cœur d'origine Ferrari. Au risque de le répéter, le charme agit dès la mise en route. La sonorité sourde ●●●



### TECHNIQUE

Années de production : **2005-2007** Exemplaires produits : **2 572**  
Moteur : **V8, 32 S** Cylindrée : **4 244 cm<sup>3</sup>** Puissance maxi : **400 ch à 7 000 tr/mn**  
Couple maxi : **46,1 mkg à 4 500 tr/mn** Transmission : **roues AR, 6 rapports robotisés**  
Autobloquant/antipatinage : **de série/de série déconnectable**  
Suspension : **double triangulation et barre antiroulis, amortissement piloté**  
Freins : **disques ventilés** Poids annoncé : **1 680 kg**  
Rapport poids/puissance : **4,2 kg/ch** L - l - h : **4 523 - 1 822 - 1 305 mm**  
Empattement : **2 440 mm** Pneus AV & AR : **235/35 & 265/30 ZR 19**  
Réservoir : **88 l** Prix à l'époque : **107 500 € (2006)**  
Cote actuelle : **environ 40 000 €**

### PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **290 km/h** 0 à 100 km/h : **4"8**  
1 000 m D.A. : **23"0**





**En mode Sport, les rapports claquent comme des coups de fouet au prix d'une brutalité extrême qui donne envie de compatir au triste destin des malheureux pignons.**



En devenant 4200 GT, le coupé perd les feux en boomerang de la précédente 3200 GT. Sa déclinaison GranSport y ajoute des signes extérieurs de vitesse plus agressifs. Les plastiques de l'habitacle et le volant à trois branches, dont l'imposante partie centrale cache un airbag, font peut-être sourire de nos jours, mais l'essentiel est ailleurs !







## Ce qu'en disait Sport Auto

**Sport Auto n° 513. Octobre 2004**

Par David Lamboley

**M**ettons tout de suite les pendules à l'heure, cette appellation

évocatrice ne cache que de maigres évolutions. La carrosserie est ainsi dotée d'appendices aérodynamiques censés améliorer les appuis tout en augmentant la finesse. On note un léger accroissement de la puissance, portant la cavalerie à 400 ch. Cette petite poignée de vitamines est due notamment à un collecteur d'admission retravaillé et à un processus d'assemblage moteur plus strict, dixit Maserati. La commande de boîte électrohydraulique Cambiocorsa a en revanche évolué de façon plus distincte. En mode Sport, l'accouplement de l'embrayage engendre toujours un bon coup de bouton digne d'une séance d'autos tamponneuses, en montant d'un rapport à l'autre. On perçoit toutefois un peu moins de violence dans la manœuvre.

Passons en mode Normal : les changements de rapport s'opèrent avec une douceur qui tranche totalement avec le mode sportif. Sans tomber dans l'excès façon M3 SMG2, il aurait été pertinent de proposer un intermédiaire entre ces deux extrêmes. Retour sur la route. La Maserati Coupé GranSport fait preuve d'un bon équilibre. L'architecture transaxle a du bon ! Son châssis rabaissé de 10 mm et ses roues de 19 pouces, deux spécificités de cette version, ne modifient pourtant pas le comportement de manière spectaculaire. La GranSport atteint toutefois un excellent niveau dynamique et une très bonne adhérence latérale, malgré une légère paresse du train avant. Mais rien d'alarmant. En revanche, la direction manque un peu de consistance et de précision, c'est dommage. Au chapitre du freinage, il y aurait là aussi quelques progrès à effectuer, notamment au niveau de l'endurance.



La zone rouge du compte-tours perchée à 7 500 tr/mn rappelle que le V8 Maserati enchante les oreilles délicates avant de flatter la rétine. Les imposantes palettes permettent de jouer au chef d'orchestre pour profiter pleinement du potentiel d'une mécanique envoûtante à tous les régimes. Quel moteur !

## Ce qu'en dit Sport Auto

**Janvier 2024**

**N**ée en 2005, la Maserati GranSport fait un peu plus que son âge, tout comme ses plastiques. Derrière une ergonomie parfois fantaisiste et une boîte robotisée aussi perfectible que dépassée, elle distille pourtant des sensations très modernes. Son châssis affûté pour une GT de cette époque offre une précision tout à fait actuelle, et le merveilleux instrument niché sous le long capot donne envie de remonter le temps à bord d'une grande tourisme de caractère au tempérament attachant.



## RETOUR AUX SOURCES Maserati GranSport (2006)

qui s'échappe des deux doubles sorties plutôt fines flatte par son timbre chaud sans en faire des caisses à grands coups d'infrabasses comme à bord de ses contemporaines. Ce V8 que l'on retrouvera dans la Ferrari F430 avec un vilebrequin plat dispose ici d'un homologue calé à 90°, générant ces grondements à bas régime. Le timbre devient autrement aigu à l'approche de la zone rouge. La mélodie envoûte davantage encore en position Sport, qui libère les échappements, mais jamais le volume n'apparaît trop fort, bien au contraire.

### Son et lumière

Ce moteur baptisé « F136 FB » rend d'autant plus nostalgique que le V6 biturbo de la toute dernière GranTurismo a perdu son organe, son âme et son charme sur l'autel de la modernité. Ses flatulences et sa voix de crécelle comparable à celle d'un vulgaire 3 cylindres de Dacia donnent envie de remonter dans le temps, quitte à troquer une bonne partie de son punch et de ses 550 ch pour une bande son et un agrément à la hauteur. Les 400 ch et les 46 mkg du V8 impressionnent peut-être moins sur le papier, mais ses performances suffisent amplement à rendre euphorique. Expédier un 1 000 m départ arrêté en un peu plus de 23", c'est encore sérieux, même en 2023. Surtout qu'il y met la manière. Son caractère est peut-être linéaire, mais ses montées en régime donnent le frisson,

et son allonge d'athlète efface les graduations du tachymètre avec un incomparable panache. Sans bien évidemment oublier cette réactivité dont seuls les atmosphériques ont le secret. L'expérience est d'autant plus savoureuse que la GranSport sait aussi donner du plaisir autrement. La ville n'est pas son terrain de prédilection. Plus encore que sa direction un peu lourde à basse vitesse, c'est son confort bout de bois qui fatigue. La hauteur de flanc ridicule des pneus de 19 pouces et l'amortissement piloté Skyhook ferme, même dans sa position normale, la rendent particulièrement trépidante sur les cahots urbains. Il suffit de trouver un itinéraire plus adapté. Sa direction s'allège exagérément avec la vitesse, mais elle offre une précision tout à fait correcte au point milieu, se montre étonnamment directe et commande un train avant plutôt précis. La GranSport dévore les virages avec gourmandise et donne envie de hausser le rythme, surtout après avoir pressé le bouton Sport, qui retarde l'intervention des béquilles électroniques et limite encore davantage les mouvements de caisse. La GranSport devient alors une délicieuse propulsion parfaitement équilibrée qui permet d'exploiter sans arrière-pensée ses 400 ch. Le tout au rythme d'une musique unique. ●

Un grand merci au garage Forever Young de nous avoir confié cette Maserati GranSport, disponible à la vente.

**Le caractère du V8 est peut-être linéaire, mais ses montées en régime donnent le frisson, et son allonge d'athlète efface les graduations du tachymètre avec un incomparable panache.**





# 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

## THE ITALIAN JOB

**5 au 9/03/2024.** Un roadtrip au cœur de la passion automobile transalpine. De Maranello à Turin, tout voir de Ferrari, Pagani, Lamborghini, Alfa Romeo, Abarth, Maserati, etc. Douze visites exclusives d'usines, musées ou collections privées.

2220 €TTC/Solo - 3590 € TTC/Équipage Duo



## 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' du circuit. Accès VIP, balades et dîners glamours le soir.

Info via [monaco@sportauto.club](mailto:monaco@sportauto.club)

## IN ALIGOT WE TRUST

**29/05 au 01/06/24.** Le rallye épicurien par définition avec au menu de paysages et des routes à couper le souffle et un doux mélange de gastronomie locale et de finesse puisque notre QG sera chez Karine et Cyril Attrazic (double étoilé Michelin).

4 jours esprit «potes» organisé en exclusivité par Viviane de Flers (@vi2flr). 1590 € / 890 €



Inscription et infos : [leclub@sportauto.club](mailto:leclub@sportauto.club) ou [www.sportauto.club](http://www.sportauto.club)





# EN VRAI

92

## 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

78

C'EST LA MIENNE...

# Ferrari F40



**À VOTRE AVIS**  
Le courrier du mois, vos photos

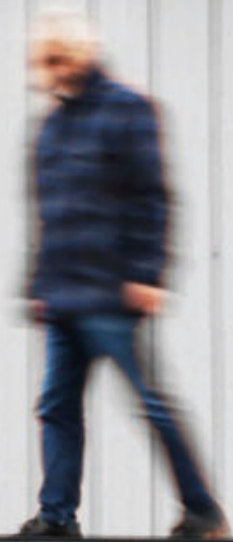
**82 ACHETER UNE OCCASION**  
Honda Civic Type R

**86 GUIDE D'ACHAT**  
Notre sélection de sportives



# C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal  
Photos Greg



Pascal roule depuis plus de trente ans en **Ferrari F40** et a parcouru plus de 30 000 km à son volant. Elle reste sa préférée, et de loin, parmi toutes les sportives qu'il a possédées.



P

## Pourquoi j'ai craqué

L'envie a commencé dès sa sortie, soit en 1988.

Mais avec la très confidentielle 288 GTO

lancée quelques années avant (272 ex.), il fallait être éligible pour pouvoir signer un bon de commande de supercar.

En France, l'importateur sélectionnait les clients qu'il estimait fidèles à la marque, pas les spéculateurs. Il s'est trouvé qu'en 1992, donc en fin de production, l'importateur Pozzi a eu l'opportunité d'en avoir une en plus, et comme nous avions eu quelques Ferrari dans la famille, on nous l'a proposée, et il a fallu à ce moment-là se décider très vite... et depuis elle est toujours là !

## Le jour où je l'ai vue

Je l'ai vue pour la première fois en 1988, au milieu de l'allée dans l'atelier de la concession de Levallois, quand le premier exemplaire, destiné à Albert Uderzo, est arrivé en France. C'était un choc visuel parmi les autres voitures de la gamme de l'époque. Elle se démarquait franchement des 328, Testarossa ou encore Mondial, éclipsées par l'aura de la nouvelle venue. Je me rappelle

très bien la livraison de notre voiture. Mais ce qui m'a le plus touché, c'est bien la réaction d'une personne de ma famille qui m'accompagnait pour ce jour spécial. Son regard admiratif et plein d'émotion devant la voiture, je m'en souviens comme si c'était hier. Les premiers kilomètres aussi : sortie de la concession, sortie de Paris, je me rappelle chaque détail.

## Si c'était à refaire

Je ferais exactement la même chose. A ce jour, les automobiles sur le marché sont très belles et performantes, ont chacune leur personnalité, sont faciles à conduire... Mais il faut rouler beaucoup plus vite qu'avec la F40 pour avoir de vraies sensations. La F40 les procure dès la pression sur le bouton de démarrage, et il faut bien se souvenir qu'à chaque roulage avec cette voiture, il est nécessaire de faire comme si c'était le premier... sous peine que cela devienne le dernier. Pour toutes ces raisons, l'envie de changer ne me vient même pas à l'idée. Rouler avec cette voiture en 2023 demande une attention de tous les instants, que la chaussée soit mouillée ou non, car quelques passionnés excessifs sont prêts à prendre des risques sur la route pour la photographier ou même faire la course...

Autant vous dire qu'après une belle balade, je respire quand elle est de retour entière dans le garage !

## Et si je la remplaçais...

J'aimerais beaucoup aller chez Pagani, et encore plus que pour la voiture, c'est vraiment pour vivre l'expérience sans pareil de configurer l'auto à mon goût, en restant toujours en relation directe avec l'homme qui l'a conçue, afin de pouvoir discuter avec lui des détails et choix techniques. Cette relation directe avec les hommes et les femmes qui fabriquent ces voitures est bien plus difficile pour les autres marques de luxe, qui produisent de très belles voitures mais dans des volumes trop élevés pour faire du cas par cas. Chez Ferrari, la SP3 Daytona me plaît également beaucoup. Mais je crois qu'il est déjà trop tard depuis bien longtemps... (Rires.) ●

## NOTRE AVIS

La F40 n'est pas une supercar parmi d'autres, c'est la supercar. Et les sensations procurées à son volant sont inoubliables pour peu qu'on en saisisse le mode d'emploi. En tutoyer les limites demandera des compétences de pilote. Logique, c'est une voiture de course pour la route.

*"Rouler avec cette voiture aujourd'hui demande une attention de tous les instants, car quelques passionnés excessifs sont prêts à prendre des risques sur la route pour la photographier ou même faire la course..."*



## Ferrari F40

Année : 1992 Kilométrage : 30 000 km

### TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **V8, biturbo, 32 S** Cylindrée : **2 936 cm<sup>3</sup>**  
 Puissance maxi : **478 ch à 7 000 tr/mn**  
 Couple maxi : **58,8 mkg à 4 000 tr/mn**  
 Transmission : **propulsion, 5 rapports manuels**  
 Poids : **1 100 kg à sec** V. max. : **324 km/h**  
 0 à 100 km/h : **4"1**

### BUDGET

Prix du neuf à l'époque : **2 000 000 francs**  
 (hors options et carte grise)  
 Prix de la voiture actuellement : **2 300 000 €**  
 Prix le plus bas pour ce modèle : **2 000 000 €**  
 Coût d'une révision annuelle : **1 700 €**  
 Coût de 4 pneus : **1 700 € (Pirelli)**





## POUR NOUS CONTACTER...

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

### Un autre choix

Merci pour votre édito consacré à la Tesla Model S Plaid. Oui elle est performante. Mais que dire d'une voiture à 110 000 € irréparable en cas d'accident, car la batterie est intégrée à la caisse ? Et pourquoi pas un autre choix en accord avec nos convictions : une Alpine pour le plaisir + un break thermique pour la polyvalence ? Pour un budget similaire, j'ai fait un autre choix : une Porsche 911 pour le plaisir de conduire + un ULM Savannah pour voyager, à 200 km/h, avec beaucoup de plaisir, sans affoler les radars, le tout d'occasion.  
**Guy Maisonneuve**

### Essai concluant

J'habite près d'Orléans, nous avons eu il y a une quinzaine de jours le Salon de l'auto organisé par les concessionnaires locaux, et la participation de clubs de voitures anciennes. J'avais exposé ma MG TF 160 de 2003 ; et au fil d'une balade dans les allées, je suis tombé sur le stand MG où figurait la MG4 XPower, électrique de 430 ch. J'ai donc demandé un essai de cette voiture, histoire de savoir de quoi on parle.

Rendez-vous la semaine suivante, et là : surprise ! Cette MG XPower pousse fort, direction ultra-précise, peu de bruits parasites, confort raisonnable, en résumé un essai concluant. Donc, bien que passionné et fidèle lecteur depuis des années, j'avoue avoir été bluffé par ce concept et ne vais pas vous traiter de tous les noms pour votre édito sur la Tesla Model S Plaid. De plus, il faut bien vivre avec ce que sera notre futur et nous faire une raison ; on n'y échappera pas !  
**Alain S.**

### Les pieds dans le tapis

N'ayez pas peur, je ne vous écris pas pour vous engueuler, bien au contraire. Ce qui m'a frappé dans votre édito sur Tesla, c'est le passage sur la concurrence des constructeurs « historiques » qui auraient dû remettre au pas le petit insolent. Or donc, comme vous le soulignez, ça n'a pas du tout été le cas et Tesla continue à faire la nique à des marques comme Volkswagen, Porsche, Renault et plein d'autres. Cherchez l'erreur... J'avoue m'être trompé aussi. Je suis journaliste, pas dans l'automobile (à mon grand regret) et j'ai, à mon époque « vulgarisation

scientifique », réalisé des papiers sur les voitures électriques il y a quelques années. J'avais prédit, en tant que « madame Irma » de la voiture, que Tesla se ferait balayer par les constructeurs établis. Ils allaient proposer des modèles au moins identiques, voire plus performants pour moins cher. Grosse déception, ils proposent des modèles moins performants pour plus cher. Est-ce parce que le « vieux monde » est sclérosé ? Est-ce parce que ces constructeurs « historiques » n'ont pas pris la mesure de ce qu'il se passait ? Se sont-ils, en résumé, trompés sur toute la ligne, pensant qu'il suffisait d'attendre pour que Tesla se prenne les pieds dans le tapis ?  
**Bruno Ferret**

### Sur des rails

Votre reportage sur la Tesla S Plaid, tellement raccord avec la doxa des véhicules à pile est saisissant... J'imagine que la survie du magazine en dépend. Mais à ce niveau, Elon Musk doit être aux anges ! Bref, je connais un autre véhicule électrique français appelé TGV. A ce titre, si vous poursuivez sur cette voie (petit jeu de mots), je serai contraint de changer d'abonnement et de privilégier celui de *La Vie du rail*.  
**D. Baubet**

### Grandes gueules et grandes muettes

En comparant la Maserati GranTurismo et la Tesla S Plaid essayées dans le numéro de décembre de mon magazine préféré, il m'est venu une réflexion saugrenue : l'une a de la gueule, l'autre est muette ! En effet, à l'avant de l'italienne s'ouvre une bouche béante prête à avaler le bitume, tandis que l'américaine survoltée arbore un museau lisse dépourvu de toute ouverture. Oubliant la technique, on pourrait en déduire que c'est parce qu'elles n'ont pas de bouche que les électriques sont muettes ! Et pourtant, comme le démontre votre essai, elles peuvent aller vite. Mais sans rugir. Ainsi privé de stimulation auditive, le plaisir sera-t-il vraiment le même ?  
**Jacques Dauplat**

### Avec son temps

Cher Sport Auto. Longtemps, je vous ai négligé. Les vicissitudes de la vie m'ont fait abandonner ce qui était mon summum automobile jusque-là (une Golf V R32 et son attachant VR6, capable de vous remonter le moral chaque matin quand il démarre...).



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

## CAR SPOTTERS

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



### Bugatti Chiron Super Sport

Incroyable ! J'ai vu cette Bugatti Chiron Super Sport à Strasbourg, devant l'hôtel Léonor. Elle est absolument magnifique en vrai.  
**Ethan L.**





J'ai délaissé votre journal un peu à la même époque. Au hasard de passages chez le marchand de journaux, je tentais un rapprochement. Et je découvrais que la transformation du paysage automobile était un bouleversement pour ce qui avait été longtemps mon magazine préféré. A se demander si, à terme, son existence même ne serait pas menacée par la disparition programmée des bouilleurs à pistons et votre aversion pour les électrons. Entre-temps, je m'étais fait capturer par la fée électricité. Une Golf GTE pour commencer, puis une Model 3 Long Range. Cette dernière n'est pas une sportive, mais capable de performances incroyables, et d'une certaine forme de plaisir. J'avouais être troublé : comment les journalistes que j'admirais tant pouvaient rester insensibles à cette nouvelle forme d'automobile ? Le divorce était-il consommé ? C'est ma fille qui vous a sauvés. Elle m'a réabonné il y a quelques mois. J'ai retrouvé mes journalistes préférés, et leurs commentaires parfois acerbes sur la technologie électrique. Déception, agacement... Mais les journaux continuaient d'arriver, alors je persistais. Jusqu'à ce samedi 2 décembre. J'ouvre frénétiquement l'emballage pour découvrir la 1<sup>re</sup> page collector, je feuillette... Je constate qu'il y a encore une rubrique « Studio » (peut-être ma préférée). Je fonce lire l'essai de la SF90 XX, car les pistons continuent de me faire rêver. Je tombe ensuite sur l'édito de Jean-Eric, où je retrouve enfin un discours en ligne avec ce qui avait nourri mon incompréhension : ces voitures électriques ne sont pas parfaites, mais elles peuvent donner des émotions. Et oui, les constructeurs allemands ont probablement du souci à se faire. Le coup de grâce est venu de l'article de Robert Puyal, dont j'apprécie la plume et qui me fait regretter celle d'Yves Bey-Rozet. La photo en miroir prise dans les rues belges m'a fait succomber, tout autant que les lignes de la Maserati (ces hanches !). Quel autre journal m'aurait amené à écrire cet e-mail ? Aucun ! Est-ce

que j'aime toujours les voitures à pistons ? Plus que jamais. Avez-vous évolué ? Il semble que oui. J'attends autant de Sport Auto de rester ce vecteur d'émotion qui m'a toujours fait rêver que de savoir vivre avec son temps et d'apprécier ce qui est appréciable. **Emmanuel D.**

**Ce que l'on perd, ce que l'on gagne...**  
 Autant j'avais été déçu par « l'essai » de la Lotus Eletre R de votre numéro précédent, autant votre essai de la Tesla Model S Plaid est un exemple du genre. Merci à Laurent Chevalier d'avoir fait passer son objectivité avant ses a priori, c'est la marque des vrais pros. Nous vivons tous une révolution technologique qui nous est tombée dessus malgré nous, et en pareil cas, on a vite fait de ressentir ce que l'on perd et d'oublier ce que l'on gagne. Et même si la révolution est en marche pour ce genre de véhicule, espérons malgré tout que la voiture d'exception continuera encore longtemps à nous enchanter avec des thermiques à e-fuel ou à hydrogène... **Jean-Pierre Genoud-Prachex**

Comme vous le constatez, un seul thème est abordé ce mois-ci dans vos courriers : l'essai de la Tesla S Plaid, et l'édito qui l'accompagnait. Contrairement à ce que nous pouvions imaginer, les messages de reproches ont été très minoritaires. Même si nous n'avons pas pu publier l'intégralité de vos courriers, l'équilibre des points de vue ici exprimés est représentatif de ce que nous avons reçu. Ce qui nous offre l'occasion d'une précision : nous n'avons jamais été ennemis, par principe, de l'électrification. Nous attendions juste qu'elle nous apporte quelque chose de réellement passionnant.



**TVR Tuscan**  
 Voici une superbe et rare TVR Tuscan aperçue à Riquewihr, cet été, sur la route des vins d'Alsace. **Stéphane De Sousa**



**Aston Martin Victor**  
 Nous sommes deux frères belges, passionnés de photo automobile, et nous voulions partager ce cliché de l'Aston Martin Victor, unique au monde, aperçue lors de l'expo Interclassics, à Bruxelles. **Arnaud & Grégory Leyder**



# ACHETER UNE OCCASION

Texte & Photos  
Thomas Riaud

## Honda Civic Type R

De 2015 à 2018 A partir de 38 000 €

Cela fait plus de vingt ans que la Honda Civic Type R est présente sur le marché des compactes sportives. **Avec chaque fois plus de puissance et d'agressivité, comme en témoigne cette avant-dernière génération...**

**P**armi les motoristes de pointe, on oublie souvent Honda. Pourtant, dès les années 60, le constructeur nippon a brillé tant en deux-roues qu'en Formule 1. Mieux, Honda a su appliquer son expérience mécanique sur ses modèles de série, en commençant dès 1966 avec sa lilliputienne S800, capable de monter en régime jusqu'à plus de... 8 000 tr/mn. Et fiable avec ça ! C'est avec la même constance que Honda s'évertue à proposer régulièrement des modèles sportifs. Outre la NSX, vraiment à part, on retiendra l'arrivée en 1998 de l'Integra, un petit coupé qui fut le premier à utiliser la griffe Type R. Honda va multiplier ces versions (jusque sur la berline Accord), mais c'est surtout la compacte Civic qui va en bénéficier à partir de 2001 sur nos marchés et en devenir la meilleure ambassadrice. Avec chaque fois un style bien à part, et surtout un 4 cylindres VTEC débordant de santé couplé à une boîte

manuelle précise. Pour la génération FK2 qui nous intéresse, la 10<sup>e</sup> Civic, la Type R devient une maxi-GTi au 4 cylindres 2.0 de 320 ch turbocompressé (une première !) couplé à une boîte manuelle à 6 rapports au guidage et aux verrouillages remarquables. Le train avant est aidé par un autobloquant efficace permettant de passer toute la puissance au sol. Tout cela fait de cette Civic Type R une sportive compacte de choix qui offre un plaisir de conduite rare et authentique. Si cette belle tradition perdure sur une onzième génération fraîchement dévoilée, le malus écologique français (et ailleurs en Europe !) va forcément freiner sa diffusion. Raison de plus pour succomber aux charmes de cette valeur sûre du segment, surtout qu'elle s'avère fiable à l'usage. Comptez dans les 44 000 € environ pour repartir avec une belle première main affichant à peine 35 000 km.

### Les essais de Sport Auto

- N° 642 (07/15) **Contact** Civic Type R
- N° 648 (01/16) **Supertest** Civic Type R
- N° 649 (02/16) **Dossier essais** GTi
- N° 677 (06/18) **Supertest** Civic Type R
- N° 678 (07/18) **Comparatif** Civic Type R vs Peugeot 308 GTi vs Ford Focus RS vs Seat Leon Cupra vs Hyundai i30N
- N° 689 (06/19) **Comparatif GTi** Civic Type R vs Renault Mégane RS Trophy vs Hyundai i30N vs Volkswagen Golf GTI
- N° 691 (08/19) **C'est la mienne** Civic Type R
- N° 711 (04/21) **Supertest** Civic Type R Limited Edition

## LES 7 POINTS À SURVEILLER

### 01.

#### CARROSSERIE & STRUCTURE

Sur ce point, cette Civic est très classique en héritant d'une coque en acier, avec des ouvrants du même métal. Au moins, en cas d'accrochage, vous ne serez pas prisonnier du réseau pour faire réparer en allant chez un carrossier indépendant de votre choix. Seuls les boucliers, les bas de caisse et l'énorme aileron, propres à ce modèle, sont en matériaux composites. Des éléments spécifiques assez chers, par nature très exposés aux impacts en tout genre...

### 02.

#### TRANSMISSION

Cette traction doit composer avec une boîte mécanique à 6 rapports. Mais quelle boîte ! Particulièrement bien guidée et étagée, redoutable avec ses débattements courts et placée idéalement à portée de main, c'est un régal à manipuler qui contribue au plaisir de conduite. Réputée robuste, cette boîte exige néanmoins un changement de l'huile tous les 120 000 km, ce qui coûte dans les 200 €. Quant à l'embrayage, solide lui aussi, il peut tenir sans problème plus de 100 000 km en usage routier. Tant mieux car il est cher, avec 940 € de pièces.

### 03.

#### IDENTIFICATION

La Civic Type R reçoit un autocollant constructeur sur lequel apparaît le numéro de série, visible au niveau du pied milieu, côté passager. Le numéro doit bien sûr correspondre avec celui présent sur la carte grise.

### 04.

#### ENTRETIEN

En plus de se montrer très fiable dans le temps, la Civic Type R « FK2 » a l'élégance de faire payer son entretien à des prix acceptables. Pour parcourir 10 000 km, prévoyez un budget de 900 € environ.

### 05.

#### INTÉRIEUR

Très rationnel, ce cockpit brille par sa parfaite ergonomie, en donnant l'impression d'avoir été construit autour de vous ! Outre une position de conduite bien pensée, avec un volant à la prise en main idéale et un levier de vitesses en aluminium très bien implanté, on est charmé par le maintien offert par les sièges, très enveloppants, si bien qu'à la longue, il peut y avoir une usure plus prononcée de l'Alcantara sur le bourrelet latéral côté conducteur. La finition, composée surtout de plastiques, séduit néanmoins par le sérieux des assemblages, excepté les buses d'aération, assez fragiles. Concernant l'électronique embarquée, celle-ci ne pose guère de problème à l'usage et réclame de simples mises à jour dans le réseau à l'occasion des révisions. Seul bémol, le système multimédia MirrorLink – dépassé techniquement – n'est pas très fluide à l'usage, et ce logiciel n'est plus utilisé.





L'ASPECT TOUT-PLASTIQUE DE L'HABITACLE, CRITIQUABLE LORS DE LA SORTIE DE CETTE TYPE R, **A LE MÉRITE DE BIEN VIEILLIR.**





CE BLOC SURALIMENTÉ BRILLE PAR SA FIABILITÉ MALGRÉ DES RÉGIMES DE ROTATION POUR LE MOINS ÉLEVÉS. **ENCORE FAUT-IL LUI PRODIGUER UN ENTRETIEN SUIVI.**

## 06. MOTEUR

Au-delà du style souvent clivant, une Civic Type R, c'est d'abord un moteur qui met tout le monde d'accord. Doté d'une distribution par chaîne, ce bloc suralimenté brille par sa fiabilité malgré des régimes de rotation pour le moins élevés. Encore faut-il lui prodiguer un entretien suivi, qui passe par une révision tous les 15 000 km dans la limite d'un an, avec au moins une vidange comprenant une huile de qualité en 0W20. Comptez minimum 250 € pour cette petite révision de base. A 120 000 km, il y a une grosse maintenance à prévoir avec le remplacement des divers filtres ainsi que du liquide d'embrayage et de l'huile de boîte de vitesses, mais également le remplacement des bougies en iridium. Cette fois, comptez dans les 800 € dans le réseau.

## 07. TRAINS ROULANTS

Avec ses voies élargies et son centre de gravité bas, la Type R colle à la route, bien servie par des trains roulants de qualité et une électronique efficace. Pour ne rien gâcher, cette Civic reste étonnamment légère, avec seulement 1 405 kg mesurés par nos soins. On sent que la qualité est au rendez-vous, y compris au niveau du freinage, plein de mordant et endurant. Le coût des périssables n'est certes pas donné, mais des formules proposées par le réseau permettent de s'y retrouver. Ainsi, pour le forfait disques et plaquettes avant, comptez 708 €, et 290 € pour les seules plaquettes, ces dernières pouvant tenir 30 000 km. Concernant les amortisseurs avant et arrière, ils sont facturés 1 680 et 1 340 € en respectant, là encore, le forfait Honda. Quant aux pneus, dont l'usure dépend bien sûr de votre style de conduite, il faut compter dans les 1 600 € pour changer les quatre, en choisissant des enveloppes de qualité. Enfin, les jantes sont particulièrement exposées aux coups de trottoir. A noter un rayon de braquage vraiment excessif, rendant les manœuvres difficiles dans les parkings.



## LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

*"Si son design outrancier peut déplaire, force est de reconnaître que cette Civic Type R, qui est la première à recevoir un moteur turbocompressé, est une réussite. Elle profite à plein de toute l'expertise de Honda dans le domaine des mécaniques sportives, et grâce à une longévité des pièces au-dessus de la moyenne, la fiabilité est assez exceptionnelle. Il faut juste respecter les préconisations d'entretien et éviter bien sûr de modifier la voiture, ce qui arrive parfois, chose tentante tant ce modèle se montre ludique sur circuit. En respectant ces règles simples, on est à l'abri des soucis."*

**Nicolas Mony, gérant du Garage du Clos,**  
spécialiste Honda (01.69.80.72.80)





## OÙ LA TROUVER ?

### Le réseau

Cette Type R est encore assez récente pour espérer la dénicher dans le réseau. Même si vous paierez le prix fort, pourquoi pas, car vous pouvez avoir la chance de trouver un exemplaire à l'historique limpide, toujours suivi par le même garage.

### Les spécialistes du haut de gamme

Si la Type R n'a rien d'une voiture haut de gamme, sa personnalité lui ouvre les portes de nombreux spécialistes en voitures de caractère. Outre un modèle révisé à l'historique limpide, exigez une garantie totale sur au moins douze mois.

### Les particuliers

On trouve ici les meilleurs prix, mais pas toujours les bonnes affaires ! Éliminez les exemplaires bidouillés et/ou « coursifiés » (il y en a) pour privilégier ceux restés d'origine et bien suivis par le réseau.

### Le club

Le **Club Honda Civic Type R**, qui compte 800 membres sur Facebook rien qu'en France, paraît tout désigné. Sinon, il existe le plus classique **Club Honda France**, plus généraliste mais ouvert aux Honda d'exception.

Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses précieux conseils ainsi qu'au **Garage du Clos** de Montlhéry, spécialiste Honda, pour la communication des tarifs. Merci à **M. Hubert C.** pour la mise à disposition de sa voiture.

Les prochains dossiers seront consacrés à l'**Aston Martin DB11** puis à la **BMW M4 (Mk I)**.

Aidez-nous par votre témoignage à enrichir cette rubrique. Adressez votre contribution à [thomasriaud72@gmail.com](mailto:thomasriaud72@gmail.com). Pour être pris en compte, vos envois doivent nous parvenir avant le 20 janvier pour l'Aston Martin et le 20 février pour la BMW.

## BUDGET

### Prix : environ 45 000 €

Cette Type R, encore récente, tient la cote, et le durcissement des malus condamnant la nouvelle à la confidentialité ne va pas aider à la faire baisser ! Pour l'heure, n'espérez rien trouver sous les 38 000 €, avec un kilométrage approchant les 80 000 km. Les exemplaires moins « bornés », affichant moins de 50 000 km, s'échangent entre 42 000 et 50 000 €.

### Coût des pièces

Embrayage :  
**1 500 € vers 150 000 km.**  
Pneumatiques :  
**800 € par train vers 40 000 km.**  
Amortisseurs AV/AR :  
**1 680/1 340 € par train vers 150 000 km.**  
Disques AV (+ plaquettes) :  
**708 € vers 50 000 km.**  
Plaquettes AV :  
**290 € le jeu vers 30 000 km.**  
Echappement (silencieux) :  
**1 380 € vers 200 000 km.**  
Révision petit service :  
**250 € (avec vidange et filtre à huile) tous les 15 000 km/1 an.**

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise.

### Coût de l'assurance

Cas d'une Honda Civic Type R de 65 000 km, année 2017, valeur 40 000 €.

#### ■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 30 ans, 30 % de bonus, région Chantilly.  
**Cotisation annuelle : 1 058 € T.T.C.** (franchise vol/incendie : 1 200 €).

#### ■ CONDUCTEUR B

Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Nice.  
**Cotisation annuelle : 636 € T.T.C.** (franchise vol/incendie : 1 200 €).

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

## LE CHOIX DE SPORT AUTO

Puisqu'elle est restée inchangée durant sa carrière, nous viserons ici le meilleur rapport prix/kilométrage, en tenant bien sûr compte de l'état, qui doit être conforme à l'origine. A noter, pour les collectionneurs, qu'il y a eu une série limitée diffusée à... 3 exemplaires en France !



### Les versions

#### Civic Type R 2015 à 2018

Moteur : 4 en ligne, turbo,  
1 996 cm<sup>3</sup>, 320 ch à 6 500 tr/mn  
Transmission : 6 rapports manuels  
Poids : 1 405 kg  
V. max. : 272 km/h

## VERDICT

Si son physique pour le moins osé de Goldorak sur roues ne vous rebute pas, cette avant-dernière génération de Civic Type R fait un carton plein ! En plus d'offrir une certaine polyvalence, cette maxi-GTi qui a tout d'un futur collector séduit par son plaisir de conduite et sa fiabilité au-dessus du lot, le tout à un prix encore raisonnable.

#### LES ATOUTS

■ Moteur ■ Boîte de vitesses  
■ Fiabilité rare ■ Comportement rigoureux  
■ Prix d'achat et entretien raisonnables

#### LES FAIBLESSES

■ Style ■ Rayon de braquage limité  
■ Amortissement ferme ■ Système multimédia et GPS dépassés





# GUIDE D'ACHAT

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

Par Jean Bourquin Photos Archives Sport Auto & DR



## LE COUP DE COEUR DU MOIS

### McLaren 750S

■ V8, biturbo ■ 3 994 cm<sup>3</sup> ■ 750 ch ■ Poids : 1 329 kg \*  
■ V. max. : 332 km/h \* ■ 0 à 100 km/h : 2"8 \* ■ CO<sub>2</sub> : 276 g/km  
■ Prix : 282 400 € ■ Malus 2024 : 60 000 €

Une entente parfaite entre l'homme et la machine. C'est dans les gènes de McLaren, et cela prend tout son sens à un degré jamais atteint au volant de la 750 S. Pas moins efficace que la 720 S qu'elle remplace, c'est dire le niveau, la nouvelle entrante se montre

cependant plus facile à appréhender. Elle gagne en maturité. Le confort de roulement, avéré, en témoigne. Le tout sans édulcorer le propos, à savoir un équilibre général, une précision de conduite et un ressenti qui sortent la 750S du lot. Les poussées du V8 sont jouissives.

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

CO<sub>2</sub> : Emissions de gaz carbonique en grammes par kilomètre (g/km). Malus : Majoration du prix du véhicule à l'achat en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> 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	1000 m D.A.	CO <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>Alfa Romeo</b> <a href="http://www.alfaromeo.fr">www.alfaromeo.fr</a>												
GIULIA 2.0T 280 Q4	280 ch	1 545 kg *	4 en ligne turbo	1 995 cm <sup>3</sup>	240 km/h *	5"2	-	182	59 950 €	26 302 €	★★★★☆	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.												
<b>Alpina</b> <a href="http://www.alpina-automobiles.fr">www.alpina-automobiles.fr</a>												
B4 GRAN COUPÉ	495 ch	1 890 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	301 km/h *	3"7 *	-	223	96 800 €	60 000 €	★★★★☆	N° 729
121 ch en plus par rapport à la BMW M440i. Cela change beaucoup de choses, en ajoutant un châssis revu dans le sens du dynamisme. Atmosphère bourgeoise, quoi qu'il en soit.												
B8 GRAN COUPÉ	621 ch	2 175 kg *	V8 biturbo	4 395 cm <sup>3</sup>	324 km/h *	3"4 *	-	254	169 500 €	60 000 €	★★★★☆	N° 727
Luxe, volupté et traité intérieur exclusif pour ce dérivé de la BMW M850i Gran Coupé, riche de 91 ch supplémentaires. Le châssis se révèle étonnamment réactif au vu du poids du spécimen.												
<b>Alpine</b> <a href="http://www.alpinecars.com">www.alpinecars.com</a>												
A110	252 ch	1 110 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm <sup>3</sup>	250 km/h	4"7	23"4	154	62 500 €	2 918 €	★★★★☆	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, malusée dans des proportions supportables.												
A110 S	300 ch	1 135 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm <sup>3</sup>	275 km/h *	4"3	22"9	157	74 500 €	3 552 €	★★★★☆	N° 722/731
Point d'artifices pilotés pour l'A110 S... La suspension est calibrée dans les règles de l'art, et au résultat, le conducteur fait communion avec une voiture aussi à l'aise sur route que sur piste.												
A110 R	300 ch	1 101 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm <sup>3</sup>	285 km/h *	4"1	22"2	155	112 000 €	3 119 €	★★★★☆	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 trop souple, peut-être, qui pourtant 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 <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>Aston Martin</b> <a href="http://www.astonmartin.com">www.astonmartin.com</a>												
<b>VANTAGE V8</b>	510 ch	1 530 kg*	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	314 km/h *	4"0	-	264	153 277 €	60 000 €	★★★★★	N° 676
Châssis alu dérivé de celui de la DB11, différentiel vectoriel, moteur AMG, boîte automatique, style... Efficacité, performances et gros freinage au résultat.												
<b>VANTAGE ROADSTER</b>	510 ch	1 831 kg	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	306 km/h *	3"8 *	-	263	162 252 €	60 000 €	★★★★★	N° 711
De l'équilibre des masses communicatif au tempérament moteur, voici le summum du grand tourisme au plein air. Les 1 831 kg relevés par nos soins se font oublier, la position reculée du V8 aidant.												
<b>VANTAGE F1 EDITION</b>	535 ch	1 727 kg	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	314 km/h *	4"1	21"6	264	179 798 €	60 000 €	★★★★☆	N° 726
Avec la F1 Edition, Aston radicalise la Vantage sans trop en faire. Un zeste de confort ne se refuse pas... Une voiture à son affaire sur la piste, au résultat, la gestion fine de la boîte aidant.												
<b>VI2 VANTAGE</b>	700 ch	1 795 kg *	V12 biturbo	5 200 cm <sup>3</sup>	322 km/h *	3"5 *	-	315	302 017 €	60 000 €	★★★★☆	N° 726
La Vantage s'offre un V12 pour la dernière fois. Un mécanisme qui, à l'usage, s'apparente à un élastique géant avec lequel il est jouissif de jouer. Bémol, les 1 795 kg à vide interpellent...												
<b>DB12</b>	680 ch	1 685 kg *	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	325 km/h	3"6	-	276	226 891 €	60 000 €	★★★★★	N° 739
	<b>COPIE PROMETTEUSE</b> 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. Plus agile.	 Caractère un brin feutré.
<b>DBS SUPERLEGGERA</b>	725 ch	1 693 kg *	V12 biturbo	5 204 cm <sup>3</sup>	340 km/h *	3"4 *	-	306	303 529 €	60 000 €	★★★★☆	N° 680/691 (Volante)
En visant la Ferrari 812 Superfast, Aston succombe au dopage. La DBS soutient la comparaison, sa plastique de rêve et son V12 brut de décoffrage aidant. Une pointe d'agilité en plus ne serait pas de refus.												
<b>DBX 707</b>	707 ch	2 245 kg *	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	330 km/h *	3"3	-	323	246 555 €	60 000 €	★★★★★	N° 727
Le plus puissant des SUV en circulation n'est pas une bête de foire. Le DBX sous matricule 707 discipline la harde avec maestria et fait preuve d'une précision qu'on ne lui soupçonne pas. Respect.												
<b>VALKYRIE</b>	1 155 ch	1 270 kg *	V12 + 1 élec.	6 505 cm <sup>3</sup>	355 km/h *	3"0 *	-	543	2 700 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 735
1 155 ch pour 1 270 kg, voilà qui promet. Et c'est tenu, à considérer les fulgurances du V12, les décélérations dantesques et la direction d'une rare précision. L'impression d'irréalité domine.												
<b>Audi</b> <a href="http://www.audi.fr">www.audi.fr</a>												
<b>RS E-TRON GT</b>	598 ch	2 347 kg *	2 électromoteurs	93,4 kWh	250 km/h *	3"3 *	-	0	148 840 €	0 €	★★★★☆	N° 711
Une GT pur sucre, électrique qui plus est, mais suffisamment vive pour offrir son lot de sensations. Accélération dantesques, en prime. Tablez sur 465 km d'autonomie, à en croire le constructeur.												
<b>S3 SPORTBACK</b>	310 ch	1 555 kg *	4 en ligne turbo	1 984 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"7 *	23"7	187	59 070 €	37 857 €	★★★★☆	N° 708/714
La S3 fait partie des ces GTi aussi efficaces que peu démonstratives. En d'autres termes, elle a du coffre sans verser dans la radicalité. Facile à prendre en main et rassurante, avis aux intéressés.												
<b>RS 4 AVANT</b>	450 ch	1 824 kg *	V6 biturbo	2 894 cm <sup>3</sup>	250 km/h	4"1 *	-	229	99 830 €	60 000 €	★★★★☆	N° 673/680
Le V8 4.2 de 450 ch n'est plus. Place au V6 2.9 biturbo délivrant la même puissance, moins charismatique mais très efficace face au chrono. Avec le différentiel vectoriel, jamais ce break n'a été aussi dynamique.												
<b>RS 5 COUPÉ</b>	450 ch	1 757 kg	V6 biturbo	2 894 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"7	21"8	223	101 990 €	60 000 €	★★★★☆	N° 667/671/713
Accueillante, pratique et facile à vivre, point trop gloutonne en essence, la RS 5 est, en contrepartie, avare de sensations. L'efficacité prime sur toute autre considération. Signé Audi, en quelque sorte.												
<b>RS 7 SPORTBACK PERFORMANCE</b>	630 ch	2 065 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	306 km/h *	3"4 *	-	285	154 250 €	60 000 €	★★★★☆	N° 739
Une GT en fin de carrière, qui reçoit le renfort de 30 ch sous le label Performance. Rien qui change la donne pour la RS 7, collée au bitume et animée par un V8 à déguster pour la dernière fois.												
<b>Bentley</b> <a href="http://www.bentleymotors.com">www.bentleymotors.com</a>												
<b>CONTINENTAL GT V8</b>	550 ch	2 165 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	318 km/h *	4"0 *	-	275	233 849 €	60 000 €	★★★★☆	N° 715
Pas aussi efficace, aussi performante ou aussi dynamique que ses concurrentes... On s'en moque. La Continental GT V8 vous fait profiter de la route sans que jamais vous ne vous en lassiez.												
<b>FLYING SPUR W12</b>	635 ch	2 437 kg *	W12 biturbo	5 950 cm <sup>3</sup>	333 km/h *	3"8 *	-	340	268 841 €	60 000 €	★★★★★	N° 697
La Flying Spur repose sur la base technique de la Panamera, le top en la matière s'agissant d'une berline. Relaxante ou vive si demandé, la version emmenée par le W12 offre un compromis unique.												
<b>BMW</b> <a href="http://www.bmw.fr">www.bmw.fr</a>												
<b>128ti</b>	265 ch	1 448 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm <sup>3</sup>	250 km/h	5"9	25"3	164	49 850 €	5 404 €	★★★★☆	N° 711/726
Une traction, une vraie, et par là même, une « fausse » BMW... A prendre ou à laisser. Ceux qui prennent profiteront d'une GTi certes performante. Agilité et confort de roulage aux abonnés absents.												
<b>M135i xDRIVE</b>	306 ch	1 525 kg *	4 en ligne turbo	1 998 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"8 *	-	180	56 500 €	22 380 €	★★★★☆	N° 727
Une série de retouches ici et là, et voilà la M135i plus sympa à conduire qu'au précédent épisode. La motricité impressionne, au reste, mais rien n'y fait : où est passé l'ADN maison ?												
<b>M240i xDRIVE</b>	374 ch	1 727 kg	6 en ligne	2 998 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"0	22"5	200	64 250 €	60 000 €	★★★★☆	N° 721/728
Sur la route, le « 6 en ligne » chargé de couple apporte sa large pierre à l'édifice. Las, la M240i marque ses limites sur la piste, la faute, en partie, à un amortissement trop souple.												
<b>M2</b>	460 ch	1 725 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"1 *	-	230	81 100 €	60 000 €	★★★★☆	N° 740
Postulat, la nouvelle M2 est lourde. En fait, cette Béhème hésite entre le caractère impétueux d'une M pur sucre et le comportement rassurant d'une sportive d'aujourd'hui. Et à trop hésiter...												
<b>M3 COMPETITION</b>	510 ch	1 726 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"7	20"9	224	109 950 €	60 000 €	★★★★☆	N° 714
Motricité insolente et performances d'un autre monde, autorité du train avant à l'inscription en virage : la plus lourde des M3 de l'histoire est aussi la plus efficace. La M3 intégrale réclame 109 750 €.												
<b>M3 TOURING COMPETITION</b>	510 ch	1 865 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"6 *	-	235	117 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 739
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.												
<b>M3 CS</b>	550 ch	1 763 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	302 km/h *	3"2	20"3	234	157 000 €	60 000 €	★★★★☆	N° 742
	<b>L'APPEL DE LA PISTE</b> 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.
<b>M440i xDRIVE</b>	374 ch	1 830 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"3	23"0	186	74 150 €	40 121 €	★★★★☆	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...												
<b>M4 COMPETITION</b>	510 ch	1 713 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	290 km/h *	3"7	21"1	224	112 500 €	60 000 €	★★★★★	N° 711/713/717/722
Forte de sa motricité sans faille, la M4 est une formidable machine à sensations sur la route une fois les aides débranchées. Bémol, elle montre ses limites sur circuit. En cause : son poids.												
<b>M4 CSL</b>	550 ch	1 628 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	307 km/h *	3"8	20"6	227	178 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 730/732
40 ch en plus et une poignée de kilos en moins par rapport à la M4 : pour la piste, c'est elle. De son grip exceptionnel à ses performances portées au niveau requis, la M4 CSL est faite pour ça.												
<b>i4 M50</b>	544 ch	2 272 kg	2 moteurs élec.	-	220 km/h	3"7	22"0	0	77 200 €	0 €	★★★★☆	N° 727
Y a-t-il du M dans cette BMW électrique ? Pas vraiment. Cela pulse, c'est sûr, mais l'inévitable surcharge pondérale soutenue par une suspension trop souple donne un comportement peu dynamique.												



MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>M850i</b>	530 ch	2 105 kg	V8 biturbo	4 395 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"7	21"7	251	134 100 €	60 000 €	★★★★☆	N° 738
Ni SUV lourdingue ni électricité dans l'air. Juste une routière animée par un V8 biturbo source d'un confort mécanique hors pair et de performances qui ne le sont pas moins. Belle machine à rouler.												
<b>M8 COMPETITION</b>	625 ch	1 960 kg *	V8 biturbo	4 395 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"2 *	-	260	182 100 €	60 000 €	★★★★☆	N° 694/699
La M8 a quelque chose de la M5 sur le plan technique. Avec des réglages spécifiques et une poignée de kilos en plus... Elle n'en demeure pas moins un missile de haute technologie.												
<b>M8 GRAN COUPÉ</b>	625 ch	1 975 kg	V8 biturbo	4 395 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"0	20"0	264	179 100 €	60 000 €	★★★★☆	N° 710
Rouler au pas dans les beaux quartiers, humilier les sportives pur sucre en accélération ou encore drifter à la demande : la M8 Gran Coupé sait tout faire. Dommage qu'elle soit aussi pachydermique.												
<b>Z4 M40i</b>	340 ch	1 588 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm <sup>3</sup>	260 km/h	4"6	23"4	184	70 300 €	31 024 €	★★★★☆	N° 689/692
Récemment restylé, le Z4 garde la motorisation attribuée à la version M40i en l'état. Sur le fond, ce roadster, qui n'est pas taillé pour l'attaque, reste efficace en toutes circonstances.												
<b>XM</b>	653 ch	2 710 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	4 395 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"3 *	-	33	178 000 €	0 €	★★★★☆	N° 736
Une formidable et atypique familiale, à prendre comme telle, jamais en proie au roulis à un point qui force le respect. Le côté « M », pour le sport, de cet éléphantique SUV nous échappe, en revanche.												

**Bugatti** [www.bugatti.com/fr](http://www.bugatti.com/fr)

<b>CHIRON</b>	1 500 ch	1 995 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm <sup>3</sup>	420 km/h *	2"5 *	-	505	2 650 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 664/680/713
Capitaine Flam est plus proche d'un Rafale au décollage que d'une GT. La poussée n'a pas d'équivalent sur quatre roues. Le phénomène réussit le tour de force d'être conduisible, communicatif et agile.												
<b>CHIRON SUPER SPORT</b>	1 600 ch	1 972 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm <sup>3</sup>	440 km/h *	2"4 *	-	516	3 840 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 719
Sa poupe "longue queue" en témoigne, la Super Sport fait de l'aérodynamisme son atout majeur. Une conduite qui ne ressemble à rien de connu, mâtinée d'une polyvalence insoupçonnée.												
<b>DIVO</b>	1 500 ch	1 960 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm <sup>3</sup>	380 km/h *	2"4 *	-	505	5 000 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 705
Bugatti puise dans son histoire pour cette version spéciale de la Chiron : une carrosserie inédite spectaculaire et une forte appétence pour les virages. 40 exemplaires à 5 millions d'euros l'unité.												

**Caterham** [www.caterham.co.uk](http://www.caterham.co.uk)

<b>SEVEN 170 R</b>	84 ch	440 kg *	3 en ligne turbo	660 cm <sup>3</sup>	170 km/h *	6"9 *	-	109	42 854 €	0 €	★★★★★	N° 719
84 ch... Allons bon. Ça le fait, car elle ne pèse pas lourd, la Seven d'entrée de gamme. Son châssis brut de fonderie aidant, elle livre son pesant de sensations fortes sans passer par la case malus.												
<b>SUPER SEVEN 600</b>	84 ch	440 kg *	3 en ligne turbo	660 cm <sup>3</sup>	170 km/h *	6"9 *	-	109	44 874 €	0 €	★★★★☆	N° 739
Les différences entre les deux Seven petitement motorisées sont d'ordre esthétique, rien d'autre. Du pareil au même en mouvement, donc. Reste à composer avec une ergonomie pour le moins baroque.												
<b>SEVEN 340 R</b>	170 ch	560 kg *	4 en ligne	1 999 cm <sup>3</sup>	209 km/h *	-	-	148	59 214 €	1 901 €	★★★★★	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.												

**Chevrolet** [www.chevrolet.fr](http://www.chevrolet.fr)

<b>CORVETTE STINGRAY CABRIOLET</b>	482 ch	1 717 kg	V8	6 162 cm <sup>3</sup>	296 km/h *	3"8	21"9	277	111 530 €	60 000 €	★★★★★	N° 718/725
Le V8 6.2 atmo perd une poignée de chevaux en traversant l'Atlantique. On le sent un peu moins hargneux, mais il reste extraordinaire avec des saveurs sans artifices. Châssis pointu de série.												
<b>CORVETTE Z06</b>	645 ch	1 679 kg	V8	5 460 cm <sup>3</sup>	+ de 300 km/h *	3"1	20"1	NC	env. 200 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 736
Elle a tout de la prochaine terreur des circuits, la Corvette Z06. Un V8 qui se déguste tout là-haut dans les tours et un train avant tombé du ciel, cela donne le ton. Homologation en cours.												

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

<b>LEON VZ 300</b>	300 ch	1 490 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm <sup>3</sup>	250 km/h	5"6	24"5	177	47 140 €	17 247 €	★★★★☆	N° 726/735
Dynamique et polyvalente, la Leon VZ 300 est une sportive en mode traction de premier plan au quotidien. Guère à son avantage sur circuit, en revanche, malgré des accélérations canon.												
<b>FORMENTOR VZ5 **</b>	390 ch	1 634 kg	5 en ligne turbo	2 480 cm <sup>3</sup>	250 km/h	4"1	22"8	232	59 990 €	60 000 €	★★★★☆	N° 740
Le 5 cylindres 2.5, qui n'animait que des Audi, rend ce SUV sympa à « piloter ». Cupra écoulera péniblement le stock car il est assassiné par le malus 2024, supérieur à son prix de base !												


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

<b>STRADALE</b>	400 ch	855 kg *	4 en ligne turbo	2 261 cm <sup>3</sup>	280 km/h *	3"2 *	-	216	195 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 679
Quand Dallara, grand spécialiste des châssis de course, produit une voiture « de série », ça promet du sport. Et la Stradale ne déçoit pas : impossible de s'ennuyer au volant de cette redoutable barquette.												


**Devalliet** [www.devalliet.fr](http://www.devalliet.fr)

<b>MUGELLO 375F</b>	225 ch	680 kg *	4 en ligne	1 598 cm <sup>3</sup>	+ de 200 km/h *	4"6 *	-	127	88 400 €	240 €	★★★★☆	N° 738
C'est aussi léger qu'une Lotus d'antan et cela porte le nom d'un circuit italien. C'est français, avec sous le capot un bloc estampillé Peugeot. Une négociatrice en virages bourrée de talent.												

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

<b>F22</b>	500 ch	803 kg *	5 en ligne turbo	2 480 cm <sup>3</sup>	290 km/h *	2"5 *	-	195	312 062 €	60 000 €	★★★★★	N° 741	
	<b>ÇA SE MÉRITE</b> 5 cylindres d'origine Audi reformaté, boîte « méca 5 », châssis en partie en carbone, intérieur minimaliste : la F22 va à l'essentiel et nécessite de bien maîtriser le mode d'emploi à son volant. Avalanche de sensations à la clé. Du brutal.												
									↑	Poussée phénoménale. Grip phénoménal. Freinage phénoménal.		↓	100 exemplaires seulement.




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

<b>ROMA</b>	620 ch	1 662 kg	V8 biturbo	3 855 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	3"4 *	-	255	206 890 €	60 000 €	★★★★★	N° 704/712	
Polyvalente, une ligne canon, un intérieur high-tech : une authentique sportive en tenue de bal. Le crime parfait ? Manque juste au V8 un soupçon de bestialité. L'agilité d'ordre céleste compense.													
<b>ROMA SPIDER</b>	620 ch	1 556 kg *	V8 biturbo	3 855 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	3"4 *	-	258	246 524 €	60 000 €	★★★★★	N° 741	
	<b>INVITATION AU CRUISING</b> 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.												
									↑	Polyvalence assumée. Cabriolet très équilibré. V8 signé Ferrari...		↓	Pas pour l'attaque
<b>PORTOFINO M</b>	620 ch	1 664 kg *	V8 biturbo	3 855 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	3"4 *	-	256	212 227 €	60 000 €	★★★★★	N° 714	
M pour Modificata. Le coupé-cabriolet Portofino M reprend à son compte le V8 3.8 de la Roma, sans rien changer. Résultat, une voiture plus exigeante que ladite Roma, riche d'un grip rassurant.													
<b>812 GTS</b>	800 ch	1 600 kg	V12	6 496 cm <sup>3</sup>	340 km/h	2"9	-	366	336 269 €	60 000 €	★★★★☆	N° 709	
Si ce n'était le confort de roulage en veilleuse aux allures courantes... Pour le reste, du lourd. La ligne, les performances, la musique du V12 atmosphérique, le grand luxe : une certaine idée du nirvana.													
<b>812 COMPETIZIONE</b>	830 ch	1 487 kg *	V12	6 496 cm <sup>3</sup>	340 km/h *	2"8 *	-	385	491 443 €	60 000 €	★★★★★	N° 719	
Au V12 6.5 qui part en flèche haut dans les tours, s'ajoutent la sidérante réactivité de la direction et les quatre roues directrices. Voici l'une des plus flamboyantes pompes à feu du moment...													
<b>296 GTB</b>	830 ch	1 470 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm <sup>3</sup>	330 km/h *	2"9 *	-	149	271 115 €	2 049 €	★★★★★	N° 723	
Deux cylindres en moins et un électromoteur dans le décor... Pas de panique. L'hybride 296 GTB est une Ferrari du meilleur cru, une pure propulsion bien servie par ses appuis taillés dans le béton.													
<b>296 GTS</b>	830 ch	1 651 kg	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm <sup>3</sup>	330 km/h	2"7	18"0	153	315 377 €	2 726 €	★★★★★	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.													




# Performance et Endurance

200 dimensions du 13" au 19"












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

[www.platin.fr](http://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 <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>SF90 STRADALE</b>	1 000 ch	1 600 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm <sup>3</sup>	340 km/h *	2"5 *	-	160	423 514 €	4 279 €	★★★★★	N° 702
La SF90 libère 1 000 ch, le lot comprenant les 220 ch tirés de trois électromoteurs. Cette hybride rechargeable est, ce faisant, l'une des productions les plus ahurissantes de Maranello. Facile à l'usage.												
<b>SF90 XX STRADALE</b>	1 030 ch	1 560 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	2"3 *	-	178	770 000 €	18 858 €	★★★★★	N° 743
	<b>UN PLAT DE GRAND CHEF</b> La Ferrari de route la plus puissante de tous les temps. Essayée sur le circuit de Fiorano mais pas sur route, pour l'instant. Technique aboutie, performances affolantes et parfaite maîtrise de la puissance en premières impressions...										 Enormément d'aéro. Grip sans faille. Pistarde émérite.	 A juger sur la route
<b>SF90 SPIDER</b>	1 000 ch	1 670 kg	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm <sup>3</sup>	340 km/h *	2"5 *	-	162	465 714 €	4 818 €	★★★★★	N° 725
Une Ferrari hybride reste une Ferrari, c'est-à-dire une voiture de sport marquée par son tempérament bestial. Celle-ci n'en demeure pas moins facile à conduire, l'une de ses qualités premières.												
<b>SP3 DAYTONA</b>	840 ch	1 485 kg	V12	6 496 cm <sup>3</sup>	340 km/h *	2"8 *	-	368	1 968 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 728
Daytona en référence au mythique circuit américain et, de fait, il y a bien quelque chose d'une voiture de course dans cette SP3, à commencer par sa direction au scalpel. V12 au diapason.												
<b>PUROSANGUE</b>	725 ch	2 033 kg *	V12	6 496 cm <sup>3</sup>	310 km/h *	3"3 *	-	393	384 229 €	60 000 €	★★★★★	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.												
<b>Ford</b>	<a href="http://www.ford.fr">www.ford.fr</a>											
<b>PUMA ST</b>	200 ch	1 358 kg *	3 en ligne turbo	1 497 cm <sup>3</sup>	220 km/h *	6"7 *	-	149	35 950 €	2 049 €	★★★★☆	N° 727
Les 200 ch répondent présents, la boîte de vitesses est étagée selon de sains principes, la direction est centrée serrée, la réactivité du châssis surprend : tout bon pour le petit SUV siglé Ford.												
<b>FOCUS ST</b>	280 ch	1 461 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm <sup>3</sup>	250 km/h	6"9	26"5	183	41 700 €	28 413 €	★★★★☆	N° 737
Performances dans la norme, sans plus. Et alors ? La Focus ST fournit son pesant de sensations à flux tendu, par la grâce, notamment, d'un train avant très incisif. Boîte mécanique de rigueur.												
<b>Honda</b>	<a href="http://www.honda.fr">www.honda.fr</a>											
<b>Civic Type R</b>	329 ch	1 430 kg	4 en ligne turbo	1 996 cm <sup>3</sup>	275 km/h *	6"4	25"5	186	57 220 €	35 346 €	★★★★★	N° 733/743
	<b>PISTARDE INSOUÇONNÉE</b> Une traction ne serait pas faite pour la piste ? La Civic Type R dément l'adage, performances pures mises à part. La hargne du 4 cylindres, l'exceptionnel guidage du train avant et le maniement jouissif de la commande de boîte compensent largement.										 Moteur rageur. Train avant parfaitement guidé. Position de conduite.	 Freins sous-dimensionnés pour la piste.
<b>Jaguar</b>	<a href="http://www.jaguar.com">www.jaguar.com</a>											
<b>F-TYPE P450</b>	450 ch	1 781 kg *	V8 compresseur	5 000 cm <sup>3</sup>	285 km/h *	4"6 *	-	237	106 200 €	60 000 €	★★★★☆	N° 720
Confortable, agréable à mener, généreusement motorisé, ce coupé invite à pratiquer le grand tourisme de manière intensive. Un must pour voyager, et, sans nul doute, la plus homogène des F-Type.												
<b>F-TYPE P450 AWD</b>	450 ch	1 780 kg	V8 compresseur	5 000 cm <sup>3</sup>	286 km/h *	4"6 *	-	242	112 600 €	60 000 €	★★★★☆	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.												
<b>F-TYPE R</b>	575 ch	1 878 kg	V8 compresseur	5 000 cm <sup>3</sup>	300 km/h *	3"7	21"6	239	135 200 €	60 000 €	★★★★☆	N° 699/707/713
Les 575 ch sont en pleine forme et propulsent le coupé siglé Jaguar avec une rage émouvante. La F-Type R reste un parfait antidote pour les blasés de la 911. Le cabriolet est affiché à 142 900 €.												
<b>Lamborghini</b>	<a href="http://www.lamborghini.com">www.lamborghini.com</a>											
<b>HURACÁN STO</b>	640 ch	1 339 kg *	V10	5 204 cm <sup>3</sup>	310 km/h *	3"0 *	-	331	299 295 €	60 000 €	★★★★★	N° 722/ 737
Poids moindre et roues arrière motrices : la STO n'est pas une variante de l'Evo, dont elle garde les 640 ch. Elle est dans son monde, flamboyante mais jamais excessive. Grip exceptionnel.												
<b>HURACÁN STERRATO</b>	610 ch	1 470 kg *	V10	5 204 cm <sup>3</sup>	260 km/h *	3"4 *	-	337	270 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 738
C'est feu l'Huracán Evo mais haute sur pattes. Et alors ? A son affaire sur la terre, la baroudeuse Sterrato fait tout autant merveille que ses sœurs sur la route. Un zeste de confort en plus.												
<b>REVELTO</b>	1 015 ch	1 772 kg	V12 + 3 élec.	6 498 cm <sup>3</sup>	350 km/h *	2"5	-	328	506 808 €	60 000 €	★★★★★	N° 742
	<b>UNE LAMBO, UNE VRAIE</b> Hybrider une Lamborghini lui fait-il perdre ses gènes d'origine ? En aucun cas. Ce n'est pas sans incidence sur le poids, mais le fougueux V12 de la Revuelto et l'extrême rigidité de la caisse font vite oublier ce petit souci. Bien qu'hybride, elle n'échappe pas au gros malus.										 Ensemble mécanique athlétique. Motricité sans faille. Coque carbone très rigide.	 Le poids élevé et l'inertie qui va avec.
<b>COUNTACH LPI800-4</b>	814 ch	1 594 kg *	V12 + 1 élec.	6 498 cm <sup>3</sup>	355 km/h *	2"8 *	-	440	2 400 000 €	60 000 €	★★★★☆	N° 728
La Sian en mode hybride (léger) déguisée en Countach... Cela donne quoi ? Une sportive à l'ancienne, intransigeante et trempée dans la lave en fusion. Vivante, en un mot. 112 exemplaires, pas plus.												
<b>URUS PERFORMANTE</b>	666 ch	2 150 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	306 km/h *	3"3 *	-	320	266 555 €	60 000 €	★★★★☆	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.												
<b>Land Rover</b>	<a href="http://www.landrover.fr">www.landrover.fr</a>											
<b>DEFENDER 90 V8</b>	525 ch	2 471 kg	V8 compresseur	5 000 cm <sup>3</sup>	240 km/h *	5"2	-	320	136 700 €	60 000 €	★★★★☆	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.												
<b>Lexus</b>	<a href="http://www.lexus.fr">www.lexus.fr</a>											
<b>RC F TRACK EDITION **</b>	464 ch	1 747 kg	V8	4 969 cm <sup>3</sup>	270 km/h	4"8	23"1	268	124 900 €	60 000 €	★★★★☆	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.												



	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>Lotus</b> <a href="http://www.lotuscars.com">www.lotuscars.com</a>												
<b>EMIRA i4</b>	360 ch	1 446 kg *	4 en ligne turbo	1 991 cm <sup>3</sup>	275 km/h *	4"4 *	-	208	96 815 €	60 000 €	★★★★☆	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. Emirate Emira.												
<b>EMIRA V6</b>	400 ch	1 493 kg *	V6 compresseur	3 456 cm <sup>3</sup>	290 km/h *	4"3 *	-	258	99 470 €	60 000 €	★★★★☆	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.												
<b>ELETRE R</b>	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.												
<b>Maserati</b> <a href="http://www.maserati.fr">www.maserati.fr</a>												
<b>GRANTURISMO TROFEO</b>	550 ch	1 795 kg *	V6 biturbo	2 992 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	3"5 *	-	230	225 650 €	60 000 €	★★★★★	N° 734/743
	<b>ROMANTISME</b> Une Maserati qui porte bien son nom, comme nous l'avons observé à l'occasion d'un périple routier. Une GT de la meilleure espèce, qui ne s'interdit aucune fulgurance si demandé. Le V6 sait faire. La qualité de fabrication est remarquable.											
	↑ Moteur fervent. Châssis compétent. Finition de qualité.		↓ Assurances invasives. Sonorité en mode 3 cylindres									
<b>MC20</b>	630 ch	1 495 kg *	V6 biturbo	3 000 cm <sup>3</sup>	326 km/h *	2"9 *	-	261	235 200 €	60 000 €	★★★★☆	N° 713/723
La MC20 vaut pour sa légèreté, son homogénéité et sa précision jamais prise en défaut. Une sportive facile à prendre en main, au résultat, bien servie par son V6 3.0 aussi énergique que musical.												
<b>MC20 CIELO</b>	630 ch	1 540 kg *	V6 biturbo	3 000 cm <sup>3</sup>	323 km/h *	2"9 *	-	265	266 650 €	60 000 €	★★★★☆	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.												
<b>Mazda</b> <a href="http://www.mazda.fr">www.mazda.fr</a>												
<b>MX-5 RF 2.0</b>	184 ch	1 072 kg *	4 en ligne	1 998 cm <sup>3</sup>	220 km/h *	6"8 *	-	155	39 950 €	3 119 €	★★★★★	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.												
<b>McLaren</b> <a href="http://cars.mclaren.com">cars.mclaren.com</a>												
<b>ARTURA</b>	680 ch	1 498 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 993 cm <sup>3</sup>	330 km/h *	3"0 *	-	104	232 500 €	0 €	★★★★★	N° 726/742
	<b>MACHINE À VOYAGER</b> 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.											
	↑ Poids maîtrisé. Routière au long cours. Ergonomie bien pensée.		↓ Sensations un poil édulcorées.									
<b>GT</b>	620 ch	1 546 kg	V8 biturbo	3 994 cm <sup>3</sup>	326 km/h *	3"2 *	21"8	270	199 500 €	60 000 €	★★★★★	N° 693/698
Cette McLaren porte bien son nom, avec son grand coffre et sa suspension prévenante, source d'un confort de roulage apprécié. Avec 620 ch fournis à bon prix (façon de parler).												
<b>765LT SPIDER</b>	765 ch	1 393 kg *	V8 biturbo	3 994 cm <sup>3</sup>	330 km/h *	2"8	-	280	372 500 €	60 000 €	★★★★★	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...												
<b>Mercedes</b> <a href="http://www.mercedes-benz.fr">www.mercedes-benz.fr</a>												
<b>A 45 S AMG 4MATIC+</b>	421 ch	1 680 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm <sup>3</sup>	270 km/h *	3"9	-	206	79 200 €	60 000 €	★★★★★	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.												
<b>CLA 45 S AMG SHOOTING BRAKE</b>	421 ch	1 728 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm <sup>3</sup>	270 km/h	4"2	22"5	207	83 700 €	60 000 €	★★★★★	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.												
<b>C 63 S AMG E PERFORMANCE</b>	680 ch	2 165 kg	4 en ligne turbo + 1 élec.	1 991 cm <sup>3</sup>	280 km/h	3"4	-	156	134 350 €	10 411 €	★★★★☆	N° 732
Un V8 remplacé par un ensemble hybride rechargeable basé sur un 4 cylindres, cela interpelle. Et cela déçoit, tant le quotient émotionnel est plat. Reste le côté catapulte de cette C 63 AMG...												
<b>SL 63 AMG 4MATIC +</b>	585 ch	1 945 kg	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	315 km/h *	3"6 *	-	293	201 390 €	60 000 €	★★★★☆	N° 721/730/733
Le cabriolet SL fait primer l'efficacité sur toute autre considération. C'est réussi, sans le côté scalpel qui élève du grand tourisme au « super-tourisme ». V8 4.0 chaud bouillant.												
<b>G 63 AMG</b>	585 ch	2 624 kg	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	240 km/h	4"2	23"3	369	190 100 €	60 000 €	★★★★★	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.												
<b>Mini</b> <a href="http://www.mini.fr">www.mini.fr</a>												
<b>HATCH JOHN COOPER WORKS</b>	231 ch	1 311 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm <sup>3</sup>	238 km/h	5"8	25"6	157	42 900 €	3 552 €	★★★★☆	N° 643/649
Attention, Mini délurée ! Ses performances sont épatantes. Comportement rigoureux mais il manque une touche de fun. Le cabriolet, le break Clubman et le SUV Countryman sont, eux aussi, servis en JCW.												
<b>Morgan</b> <a href="http://www.morgan-motor.co.uk">www.morgan-motor.co.uk</a>												
<b>SUPER 3</b>	118 ch	635 kg *	3 en ligne	1 487 cm <sup>3</sup>	209 km/h *	7"0 *	-	130	58 788 €	310 €	★★★★☆	N° 739
On craque pour le look inimitable, et la conduite d'un trois-roues reste une expérience unique. Encore ne faut-il pas trop en demander sur le plan de l'efficacité. Le bloc Ford fait l'affaire.												
<b>PLUS SIX</b>	335 ch	1 075 kg *	6 en ligne biturbo	2 998 cm <sup>3</sup>	267 km/h *	4"2 *	-	180	115 182 €	22 380 €	★★★★★	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.												
<b>Pagani</b> <a href="http://www.pagani.com">www.pagani.com</a>												
<b>HUAYRA R</b>	850 ch	1 050 kg *	V12	6 000 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	-	-	-	3 120 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 726
Douze cylindres qui hurlent dans les oreilles, une capacité effrayante à se jeter à la corde, boîte à crabots quelque peu brutale : la conduite de la Huayra R rend humble. Réservée à la piste.												
<b>HUAYRA CODALUNGA</b>	840 ch	1 280 kg *	V12 biturbo	5 980 cm <sup>3</sup>	350 km/h *	3"0 *	-	-	7 000 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 740
	<b>TURBORÉACTEUR</b> De ce fait, la Codalunga porte en elle une animalité impétueuse que l'on ne retrouve pas ailleurs. Et puis, il y a ce mélange entre l'agilité d'un kart et la tenue de cap d'une limousine qui catapulte cette supercar tout en haut de notre panthéon.											
	↑ Œuvre d'art. Cantique mécanique. Tsunami de sensations.		↓ Série limitée à 5 exemplaires.									
<b>Porsche</b> <a href="http://www.porsche.com/france">www.porsche.com/france</a>												
<b>718 CAYMAN S PDK</b>	350 ch	1 443 kg	4 à plat turbo	2 497 cm <sup>3</sup>	279 km/h	4"0	22"2	224	81 867 €	60 000 €	★★★★☆	N° 656/660/705
Avec un 4 cylindres certes, mais de 2,5 litres de cylindrée, le coupé Cayman S se transforme en une arme redoutable, capable de rivaliser avec des GT en termes de dynamisme et de performances.												
<b>718 CAYMAN GT4 RS</b>	500 ch	1 491 kg	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	315 km/h	3"8	21"0	299	159 052 €	60 000 €	★★★★★	N° 723/727/736
Glisser le bloc de la 911 GT3 dans les entrailles du 718 Cayman ? Ça le fait, avec le zeste de sauvagerie que la GT3 n'est pas en mesure d'offrir. Au prix d'un amortissement coulé dans le béton...												
<b>718 BOXSTER S PDK</b>	350 ch	1 451 kg	4 à plat turbo	2 497 cm <sup>3</sup>	285 km/h	4"1	22"3	224	83 907 €	60 000 €	★★★★☆	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 !												



# Style et Qualité

Jantes homologuées TÜV  
du 14" au 21"



platinwheelsfrance www.platin.fr



**PLATIN**  
WHEELS

Marque allemande


## MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>718 SPYDER RS</b>	500 ch	1 410 kg *	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	308 km/h *	3"4 *	-	294	159 052 €	60 000 €	★★★★★	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.												
<b>911 CARRERA</b>	385 ch	1 505 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm <sup>3</sup>	293 km/h *	4"0 *	-	233	124 885 €	60 000 €	★★★★★	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.												
<b>911 CARRERA T</b>	385 ch	1 505 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm <sup>3</sup>	291 km/h *	4"0 *	-	234	135 559 €	60 000 €	★★★★★	N° 742
Equipée 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.												
<b>911 CARRERA S</b>	450 ch	1 596 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm <sup>3</sup>	308 km/h *	3"4	21"1	238	140 485 €	60 000 €	★★★★★	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).												
<b>911 CARRERA GTS</b>	480 ch	1 628 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm <sup>3</sup>	311 km/h *	3"4	20"9	244	158 175 €	60 000 €	★★★★★	N° 724
La meilleure des 911, si l'on met de côté la GT3... et puisque la S/T est éphémère. Plus démonstrative que la Carrera S, moins absolue que la Turbo, pour situer le débat. Efficace sur circuit.												
<b>911 TURBO S</b>	650 ch	1 661 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm <sup>3</sup>	330 km/h *	2"6	19"1	271	250 260 €	60 000 €	★★★★★	N° 701/703
La 911 des temps modernes passe en mode Concorde : performances ahurissantes, homogénéité sans pareille, polyvalence à faire mourir de honte une Golf. Difficile de lui trouver une concurrente.												
<b>911 TURBO CABRIOLET</b>	580 ch	1 759 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm <sup>3</sup>	320 km/h	2"9	-	275	231 066 €	60 000 €	★★★★★	N° 711/733
Même sans le S, la 911 Turbo Cab' frise la perfection avec un déferlement de puissance surnaturel, une stabilité hors des normes et un grip absolu. Une concurrente à la hauteur ? Nous ne voyons pas.												
<b>911 TARGA 4S</b>	450 ch	1 675 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm <sup>3</sup>	304 km/h *	3"6 *	-	243	162 805 €	60 000 €	★★★★★	N° 705
Avec sa verrière et son toit magique, la Targa occupe une place particulière dans la gamme 911. Une alternative séduisante au cabriolet, vendu au même prix. La Targa est moins radicale.												
<b>911 S/T</b>	525 ch	1 380 kg *	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	300 km/h *	3"7	-	313	308 976 €	60 000 €	★★★★★	N° 742
	<b>LA 911 PAR ESSENCE</b> 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.
<b>911 GT3</b>	510 ch	1 480 kg	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	318 km/h *	3"3	-	294	196 554 €	60 000 €	★★★★★	N° 714/716/718
Porsche met des doubles triangles à l'avant, avec à la clé une précision de conduite chirurgicale. Le 4 litres est une machine à sensations fortes et le tout donne la GT3. Seule sur sa planète.												
<b>911 GT3 PACK TOURING</b>	510 ch	1 439 kg	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	318 km/h *	4"0	21"2	292	196 554 €	60 000 €	★★★★★	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.												
<b>911 GT3 RS</b>	525 ch	1 450 kg	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	296 km/h *	3"4	20"8	305	253 454 €	60 000 €	★★★★★	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.												
<b>911 DAKAR</b>	480 ch	1 605 kg *	6 à plat turbo	2 981 cm <sup>3</sup>	240 km/h *	3"4 *	-	256	226 689 €	60 000 €	★★★★★	N° 740/741
	<b>C'EST PAR OÙ, DAKAR ?</b> Une garde au sol rehaussée, cela a du bon. Cette 911-là épargne vos vertèbres, sans incidence néfaste sur « l'esprit 911 ». Roulis jugulé, sportivité préservée et capacités en tout-terrain insoupçonnées : un concept inédit pour une voiture attachante.										↑ Comportement progressif. Mode Off Road efficace. Plaisir de conduite immense.	↓ Les amateurs de chronos passeront leur chemin.
<b>PANAMERA GTS **</b>	480 ch	2 020 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	300 km/h *	3"9 *	-	275	147 896 €	60 000 €	★★★★☆	N° 727
Peut-on qualifier la Panamera d'enclume ? Dans le cas de la GTS, l'épithète n'a aucun sens. Roulis tué dans l'œuf, direction directe et accélérations franches : difficile de faire la fine bouche.												
<b>PANAMERA TURBO S **</b>	630 ch	2 080 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	315 km/h *	3"2	20"8	289	194 977 €	60 000 €	★★★★☆	N° 709/710
L'exploit n'est pas mince. Porsche parvient à infuser son ADN maison dans une familiale pachydermique. Vous savez, ce savant mélange entre précision, dynamisme et performances insolentes.												
<b>PANAMERA TURBO S E-HYBRID **</b>	700 ch	2 350 kg *	V8 biturbo + 1 élec	3 996 cm <sup>3</sup>	315 km/h *	3"2 *	-	61	200 977 €	0 €	★★★★☆	N° 716
Le complexe hybride répond présent en permanence, du ralenti à la zone rouge. La Panamera ainsi motorisée détale dès la moindre pression sur l'accélérateur. L'agilité est fournie en paquet cadeau.												
<b>TAYCAN</b>	408 ch	2 050 kg *	1 moteur élec.	-	230 km/h *	5"4 *	-	0	96 080 €	0 €	★★★★☆	N° 712
La Taycan de base se range parmi les propulsions et ne reçoit, ce faisant, qu'un seul électromoteur. Lequel fait l'affaire dans l'absolu. Pour les accélérations à la mode Porsche, il faudra taper plus haut.												
<b>TAYCAN TURBO S</b>	761 ch	2 295 kg	2 moteurs élec.	-	260 km/h *	2"8	20"1	0	201 440 €	0 €	★★★★☆	N° 695/702/710
Presque 2,3 tonnes sur la balance : il y aurait matière à se méfier. Erreur ! Le dynamisme bluffant et les freins endurants invitent à une conduite musclée sans arrière-pensées. 405 km d'autonomie, dit Porsche.												

## Rolls-Royce [www.rollsroycemotorcars.com](http://www.rollsroycemotorcars.com)

<b>PHANTOM</b>	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 749 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	5"3 *	-	329	486 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 673
Nous en sommes à la huitième génération. Moulée dans une structure en aluminium, la Phantom, pour autant, s'en tient à ses fondamentaux. Luxe, calme et volupté, cela ne changera jamais...												
<b>GHOST BLACK BADGE</b>	600 ch	2 490 kg *	V12 biturbo	6 750 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"7 *	-	-	426 924 €	60 000 €	★★★★☆	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](http://www.tesla.com)

<b>MODEL S PLAID</b>	1 034 ch	2 217 kg	3 moteurs élec.	-	322 km/h	2"4	17"4	0	109 990 €	0 €	★★★★★	N° 744
	<b>LA CATAPULTE ABSOLUE</b> Des accélérations cataclysmiques, sorte de tsunami électrique, une poussée sidérante à faire pâlir une McLaren Senna : c'est ça, la Model S Plaid trimoteur, avec en prime un châssis qui encaisse sans se désunir. Facile au quotidien, par ailleurs.										↑ Poussée dantesque. Châssis en rapport. Plaisir de conduite, eh oui...	↓ Freinage (céramique très fortement recommandé)

## Toyota [www.toyota.fr](http://www.toyota.fr)

<b>GR SUPRA 3.0 BVM</b>	340 ch	1 577 kg *	6 en ligne turbo	2 998 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"6 *	-	198	69 300 €	60 000 €	★★★★☆	N° 727
Son premier mérite ? Exister. Plus pour longtemps, hélas, vu le rapport prix/malus. La boîte manuelle est bien guidée, les correctifs apportés au châssis appréciables. Plaisir garanti.												

## Volkswagen [www.volkswagen.fr](http://www.volkswagen.fr)

<b>GOLF GTI CLUBSPORT 4S</b>	300 ch	1 472 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm <sup>3</sup>	250 km/h	5"9	24"7	189	53 085 €	43 179 €	★★★★☆	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. Malus assassin.												
<b>GOLF R 20 ANS</b>	333 ch	1 553 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm <sup>3</sup>	270 km/h	4"6	23"5	191	64 545 €	48 901 €	★★★★☆	N° 734/741
Née traction, la Golf devient intégrale quand elle prend l'R. Cela sans s'interdire un zeste de facétie, son popotin étonnamment mobile aidant. Même sympa sur la piste, en fin de compte. Malus énorme.												



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



## ADN AUTOMOBILE, LA PASSION DANS LES GÈNES !



■ Deux ans après le démarrage à Villeurbanne, l'entreprise « d'achat et de vente de véhicule plaisir » ADN Automobile a officialisé le premier mars 2023, son implantation à Genay.

Sur un plateau de 300 m<sup>2</sup> se côtoient entre autres, les marques Alpine, Audi, Caterham, Lotus, Porsche...

C'est avec la plus grande attention dans l'écoute, le conseil et le service que l'équipe, recherche et propose des véhicules certifiés et entretenus par le réseau de la marque.

ADN Automobile  
662 rue des Jonchères - Bâtiment N  
69730 GENAY

[contact@adnautomobile.com](mailto:contact@adnautomobile.com)  
[www.adnautomobile.com](http://www.adnautomobile.com)  
Didier Marceddu - ☎ 06 12 30 11 59





Lyon



Cannes

VOTRE VOYAGE AVEC NOUS,  
COMMENCE ICI.



Flashez

**CHOPARD**  
Luxury Cars

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer





Distributeur Officiel  
Exclusif **Aspark**



**Absolut**  
CARS CONSULTING MONACO

**Absolut**  
CARS CONSULTING FRANCE



## Notre sélection de sportives rares



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



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



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



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



**Aston Martin Valkyrie**  
2023 - 50 km - PSD



**Porsche 992 GT3 RS**  
2023 - 3 500 km - 449 000 € TTC



**Ferrari 488 Pista "Atelier"**  
2021 - 3 000 km - 595 000 € TTC



**Porsche 991 Speedster**  
2019 - 600 km - PSD



**Maserati MC 12**  
2006 - 16 000 km - PSD



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



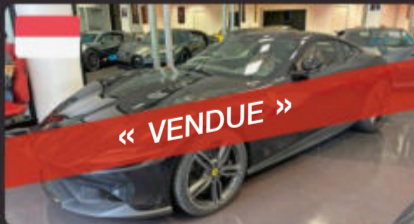
**Ferrari 296 GTS**  
2023 - 120 km - 439 000 € TTC



**Koenigsegg Gemera**  
Livraison 2025 - PSD



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



**Ferrari Roma**  
2022 - 180 km - 250 000 € TTC



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



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



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

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



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





LAMBORGHINI BORDEAUX



Consommations (l/100 km) 14,5l. Emissions de CO<sub>2</sub> : 328 g/km.



## LAMBORGHINI BORDEAUX

Concessionnaire Officiel

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

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX





**S8 TFSI quattro 571 ch tiptronic**  
06/20, 82 800 km, Pk cuir étendu Valcona noir, Pk Style Noir, Pk Qualité de l'air, Pk coffre, Pk confort chauffant AV/AR, Pk Sécurité, Matrix LED, tête-haute, TO coul. pano., **136 900 €**



**Q5 Sportback 55 TFSI e quattro 367 ch S tronic**  
05/21, 61 600 km, cuir/tissu noir/gris, Pk Esthétique noir titane, Pk Assist. Ville, Pk Eclairage ambiance, Matrix LED, adaptive cruise control, B&O, TO pano. verre, **59 900 €**



**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 €**



**RS 3 Sportback 2.5 TFSI quattro 400 ch S tronic**  
10/17, 84 950 km, cuir Nappa fin noir/gris, Pk Style Noir Brillant, sgs Sport S AV. chauffants, vitrage Privacy, Matrix LED, barres de toit Noir, phone box, B&O, **54 900 €**



**Q5 S line 55 TFSI e quattro 367 ch S tronic**  
02/20, 49 990 km, cuir Nappa fin noir/gris, Pk Assist. Route/Ville/Stat., Pk Eclairage ambiance, tête-haute, Matrix LED, adaptive cruise control, phone box, TO coul. pano., **53 500 €**



**Audi Occasion :plus**

Quand on veut une Audi, on va chez Audi.

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



**Lemauiel Exclusive**

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

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



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<sup>ère</sup> 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<sup>ème</sup> main, Gar. 24 mois Ferrari. **219.900 €**

**F430 Scuderia**

2008, 11.500 km, Rosso Corsa, int noir, 2<sup>ème</sup> main, étriers rouges, écussons.  
**279.900 €**

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



Monaco Motors (Groupe Cavallari)  
6 - 11 rue Princesse Florestine  
98 000 Monaco  
tél : 0033 6 80 86 50 49  
[www.ferrarimonaco.com](http://www.ferrarimonaco.com)  
Romaric Meyer / [r.meyer@ets-cavallari.mc](mailto:r.meyer@ets-cavallari.mc)





# 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 458 Spider

Année : 2012  
Km : 27 947  
Couleur extérieure : Nero Daytona  
244 900 €



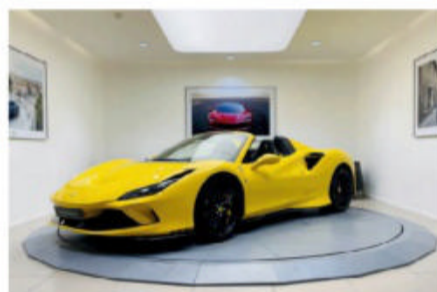
## Ferrari 296 GTB

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 : 2015  
Km : 19 236  
Couleur extérieure : Grigio Silverstone  
169 900 €



## Ferrari GTC4 Lusso

Année : 2017  
Km : 62 088  
Couleur extérieure : Grigio Titanio Metall  
249 900 €



## 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.ferraridealers.com



ferrariapproved.com

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer





Consommations de carburant et émissions de Urus S ; Consommation de carburant en cycle mixte: 14,1 l/100km (WLTP); Émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte: 320 g/km (WLTP)

## LAMBORGHINI URUS S

Lamborghini Urus S : les performances, le design et l'exclusivité évoluent, révélant une force encore plus grande et une perception accrue du luxe. Le Urus S est le super SUV le plus accompli, celui qui allie capacité maximale et confort sur n'importe quel terrain et état de la route. Préparez-vous à vivre un style de vie de luxe élevé dans le tout nouveau Super SUV de Lamborghini. Ce dernier passe le 0 à 100 km/h en 3,5 secondes



## LAMBORGHINI CANNES / LYON / MULHOUSE

### Concessionnaires Officiels

#### CANNES

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

#### LYON

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

#### MULHOUSE

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

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



# DEMARREZ L'ANNÉE

# AVEC PASSION



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

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

28 CONCESSIONS  
11 MARQUES  
8 VILLES

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

PASSION  
AUTOMOBILES

ACCES • PREMIUM • SPORT • PRESTIGE



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

Flashez pour voir nos véhicules  
neufs ou d'occasion



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



**SVAutomobiles**  
DISTRIBUTEUR OFFICIEL



**CATERHAM**  
OFFICIAL DEALER



**X-BOW** OFFICIAL DISTRIBUTOR FRANCE



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



**DEALER OF THE YEAR**  
Depuis 2016

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

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



**FOR THE DRIVERS**



A

B

C

D

E

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

G

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



**Aston Martin V12 Vantage Spider BVM**  
41.300 km, n°32/101, 1<sup>ère</sup> main  
- 219.900 €



**Lotus Emira V6 BVM**  
Neuf, 20 km, Seneca blue, sellerie cuir /  
alcantara, black Pack - 100.880 €



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



**Lotus Emira V6 BVA**  
04/23, 500 km, jaune, black pack, full cuir  
noir - 103.000 €



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



## NOUVELLE LOTUS ELETRE

A commander dès aujourd'hui chez Lotus Lille

FOR THE DRIVERS



## INEOS GRENADIER

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



## CATERHAM 170 R

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

CATERHAM



**VERBAERE**  
PASSION & SERVICES

## VERBAERE LOMME

D.VERBAERE AUTOMOBILES

5, rue Lavoisier

03 20 90 52 52

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





**Aston Martin DB11 V12 AMR**  
Malus Ecologique Payé  
02/20 – 17.600 km – 185.000 €



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



**Bentley Bentayga V8 S**  
08/22 – 850 km – 265.000 €



**McLaren 765LT Spider**  
Malus Ecologique Payé  
12/21 – 5.000 km – 550.000 €



**Aston Martin DBS Volante V12**  
01/11 – 31.000 km – 157.000 €



**Bentley Continental GT V8**  
Malus Ecologique Payé  
01/21 – 21.500 km – 205.000 €



**Bentley Bentayga V8**  
Malus Ecologique Payé  
09/20 – 35.200 km – 225.000 €



**McLaren 765LT**  
Malus Ecologique Payé  
12/20 – 2.500 km – 450.000 €



**Aston Martin DBS Volante V12 Superleggera**  
02/20 – 15.000 km – 299.000 €



**Bentley Continental GT V8**  
03/22 – 22.600 km – 225.000 €



**Bentley Bentayga W12**  
01/17 – 27.000 km – 149.000 €



**McLaren 600LT**  
03/19 – 7.100 km – 245.000 €



**Aston Martin DBX 707**  
08/22 – 1.500 km – 265.000 €



**Bentley Continental GT W12**  
02/19 – 61.600 km – 179.000 €



**Bentley Flying Spur V6 Hybride Azure**  
11/22 – 4.200 km – 274.000 €



**McLaren 675LT**  
01/16 – 17.500 km – 265.000 €



**Aston Martin DBX V8**  
04/21 – 19.000 km – 175.000 €



**Bentley Continental GT Speed**  
Malus Ecologique Payé  
04/22 – 9.400 km – 288.000 €



**Bentley Flying Spur W12**  
10/13 – 36.900 km – 79.000 €



**McLaren 720S Luxury**  
Malus Ecologique Payé  
10/17 – 34.400 km – 230.000 €





Téléchargez notre application

**MONACO-OCCASIONS.COM**



**Ferrari F8 Tributo**  
03/21 - 1.200 km - 329.000 €



**Porsche 992 Turbo S**  
Malus Ecologique Payé  
09/21 - 4.500 km - 259.000 €



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



**Rolls-Royce Cullinan**  
07/23 - 4.200 km - 495.000 €



**Ferrari 488 Pista Spider**  
06/21 - 285 km - PSD



**Porsche 992 Cabriolet Turbo S**  
Malus Ecologique Payé  
12/20 - 15.730 km - 263.000 €



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



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



**Ferrari Portofino**  
10/18 - 26.000 km - 215.000 €



**Porsche Cayenne GTS Coupé**  
Malus Ecologique Payé  
12/20 - 45.700 km - 122.000 €



**Porsche 991 Turbo S**  
01/17 - 48.000 km - 156.000 €



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



**Ferrari Roma**  
06/23 - 19.900 km - 255.000 €



**Lamborghini Aventador LP 700-4**  
02/17 - 20.100 km - 310.000 €



**Lamborghini Urus**  
08/22 - 9.800 km - 288.000 €



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



**Ferrari SF90 Stradale**  
04/22 - 1.740 km - 599.000 €



**Donkervoort D8 GTO JD70**  
05/21 - 7.700 km - 219.000 €



**Land-Rover Defender 90 P525**  
05/23 - 2.400 km - 139.000 €



**Rolls-Royce Ghost (MY 2017)**  
09/20 - 41.000 km - 199.000 €

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



OFFICIAL  
FERRARI DEALER  
SCUDERIA MONTE-CARLO



Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX





**Mercedes-Benz SL 43 AMG**  
06/23 – 1.500 km – 155.000 €



**Mercedes-Benz AMG GT Roadster C**  
Malus Ecologique Payé  
12/19 – 23.000 km – 154.900 €



**Mercedes-Benz S63 AMG S E-Performance** 639 ch + 204 ch  
08/23 – 2.400 km – 235.000 €



**Mercedes-Benz GLE 63 AMG S Coupé**  
612 ch EQ Boost  
07/22 – 16.500 km – 145.900 €



**Mercedes-Benz C63 AMG Cabriolet S**  
510 ch  
02/20 – 28.500 km – 85.900 €



**Mercedes-Benz E53 AMG Cabriolet**  
435 ch  
07/21 – 20.000 km – 84.000 €



**Mercedes-Benz A45 AMG S 4Matic** 421 ch  
Malus Ecologique Payé  
03/21 – 23.900 km – 79.500 €



**Mercedes-Benz GLA 45 AMG S** 421 ch  
08/20 – 19.000 km – 69.800 €



**Mercedes-Benz AMG GT Black Series**  
Malus Ecologique Payé  
10/21 – 900 km – 459.000 €



**Mercedes-Benz S63 AMG Coupé 4Matic**  
Malus Ecologique Payé  
03/18 – 53.500 km – 129.500 €



**Mercedes-Benz S580 AMG Limousine**  
503 ch  
03/22 – 12.200 km – 149.000 €



**Mercedes-Benz S63 AMG S Limousine 4Matic**  
06/18 – 65.000 km – 85.000 €



**Mercedes-Benz S500 Cabriolet**  
Malus Ecologique Payé  
04/17 – 24.000 km – 89.000 €



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



**Mercedes-Benz CLS 450 EQ Boost**  
12/18 – 37.000 km – 56.000 €



**Mercedes-Benz S580e AMG Line**  
01/22 – 19.500 km – 118.000 €



**Mercedes-Benz S63 AMG Cabriolet**  
07/16 – 43.800 km – 134.000 €



**Mercedes-Benz C43 AMG Break**  
4Matic 408 ch  
04/23 – 1.900 km – 76.900 €



**Mercedes-Benz G63 AMG**  
Malus Ecologique Payé  
08/19 – 40.500 km – 179.000 €



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

Téléchargez notre application

**MONACO-OCCASIONS.COM**







## TROUVEZ VOTRE BMW D'OCCASION.



**BMW M8**  
Gran Coupé  
29/11/2019  
62 950km  
109 980€



**BMW X3 M40i**  
06/02/2019  
75 543km  
56 988€



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



**MASERATI**  
Grecale  
30/08/2023  
9 997km  
152 880€



**PORSCHE**  
911 Coupé  
25/04/2007  
81 201km  
89 988€



**PORSCHE**  
Cayenne Coupé  
23/04/2021  
58 127km  
92 988€

### BMW CHARRIER

53 rue de la Jominière - 49300 Cholet  
02 41 71 05 84 - [contact@charrier.net.bmw.fr](mailto:contact@charrier.net.bmw.fr)



## BMW ALPINA D3 S TOURING

### UN CHEF-D'ŒUVRE AUTOMOBILE *depuis 1964*

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

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



### BMW Valence Montélimar

08 05 02 14 14 | [www.groupe-grim.com](http://www.groupe-grim.com) | [www.alpina-configurateur.com/fr](http://www.alpina-configurateur.com/fr)





## Certaines choses sont intemporelles

Choisissez le véhicule Maserati Approved qui vous convient le mieux

### OCCASIONS CERTIFIÉES MASERATI.

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



## MASERATI APPROVED

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





Modena Sport / 31 Haute-Garonne



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



**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 Ille et Vilaine



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



**Levante Trofeo** 12/20  
32.000 km, blanc métal, cuir noir, T.O, sièges chauffants.....**139.990 €**



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



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

Car Avenue Mulhouse / 68 Haut Rhin



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



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



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



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

CLG Motors Riviera Fréjus / 83 Var



**MC20 Cielo** livrable 12/23  
0 km, bleu Maserati (Fuoriserie), alcantara Ice, Packs (Assist. Cond., Int Carbone)..... **PSD**



**Levante V8 Ultima** livrable 12/23  
0 km, noir, full cuir Terracotta / noir, 103 Ex au Monde..... **PSD**



**Ghibli Trofeo 580 cv** 2021  
9.980 km, gris mat, full cuir noir, Pack Assist. Cond. + ..... **149.900 € (Taxe CO2 comprise)**



**Grecale GT** 2023  
VD, 9.500 Km, bianco Astro, cuir rouge, Pack Assist. Cond. +, JA 21 Crio **112.900 € (Taxe CO2 comprise)**



MASERATI APPROVED

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX



# ALPINA

MANUFACTURE D'EXCLUSIVITÉ



©L.LEDUC / OPTIONAUTO



**AMPLITUDE AUTOMOBILES, VOTRE CONCESSIONNAIRE ALPINA.**

VENEZ DÉCOUVRIR NOS ALPINA EN STOCK, DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT.

**AMPLITUDE AUTOMOBILES  
TOURS**

7, RUE BENJAMIN FRANKLIN  
37170 CHAMBRAY-LÈS-TOURS  
02 47 27 21 21

**AMPLITUDE AUTOMOBILES  
BLOIS**

5, RUE DE L'AZIN  
41000 BLOIS  
02 54 50 40 40

**AMPLITUDE AUTOMOBILES  
LE MANS**

2, BD RENÉ CASSIN  
72100 LE MANS  
02 43 85 00 11

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer





# LAMBORGHINI MONACO

Concessionnaire officiel

24 Avenue de Fontvieille  
98000 MONACO  
Tél : +377 97 98 70 45  
Arnaud NICOT : 06 43 80 17 20  
arnaud.nicot@lamborghini.com  
www.lamborghini-monaco.com



**SELEZIONE**  
CERTIFIED PRE-OWNED



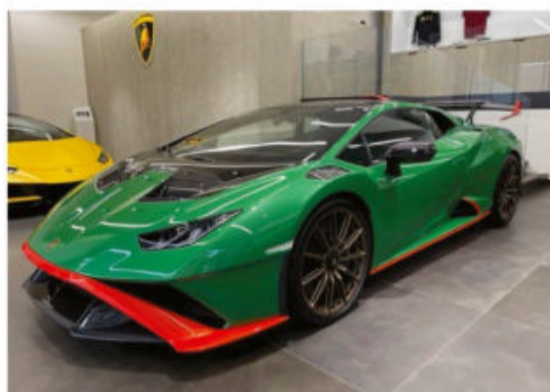
**Lamborghini Urus V8**  
299 000€ - 2021 - 16 000 km



**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 Urus V8**  
319 000€ - 2022 - 16 600 km

[www.dealermonaco.lamborghini.fr](http://www.dealermonaco.lamborghini.fr)

RÉSEAUX

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer





Distributeur  
officiel à Paris

# Beaumont

Automobile Paris



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



*"Que 2024 vous conduise sur des routes pleines d'aventures passionnantes,  
et que chaque virage vous apporte son lot de bonheur et de succès. Bonne Année !"*

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

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

## 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, 272 900 €



**992 GT3 Pack Touring**  
12/22, 2 141 km, Noir Intense métallisé,  
Tout Cuir Noir, 279 900 €



**992 GT3**  
11/21, 9 400 km, Gris Quartz métallisé,  
Cuir Noir et Race-TEX, 257 900 €



**992 Carrera 4 GTS Cabriolet**  
04/22, 9 790 km, Argent GT métallisé,  
Tout Cuir Club Brun Truffe, 227 900 €



**991 GT2 RS**  
10/23, 100 km, Argent GT métallisé, Tout  
Cuir/Alcantara Noir, 449 900 €



**991 GT3 RS**  
80/18, 18 900 km, Rouge Indien, Tout  
Cuir Noir, 269 900 €



**991 GT3 RS**  
07/18, 56 568 km, Argent GT métallisé,  
Tout Cuir Noir, 244 900 €

**Taycan Turbo S**  
04/22, 6 900 km, Craie, Tout Cuir Club  
Noir Basalte, 169 900 €

**Cayman 982 GT4**  
03/20, 18 469 km, Jaune Racing, int. Noir  
et Alcantara Noir, 119 900 €

**Boxster 982 T**  
12/19, 23 900 km, Blanc Carrara métal,  
int. 718 T et Rouge Indien, 74 900 €

**Panamera 4S E-Hybrid**  
08/23, 9 900 km, Noir Intense métallisé,  
Tout Cuir Noir, 164 900 €

**Macan Turbo**  
11/19, 58 900 km, Gris Volcano métallisé,  
Tout Cuir Noir/Beige Mojave, 96 900 €

**Cayenne Turbo S E-Hybrid**  
06/21, 51 900 km, Gris Quartzite  
métallisé, Tout Cuir Noir, 159 900 €



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

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





ACHAT, VENTE ET RESTAURATION  
DE VÉHICULES CLASSIQUES

ENTRETIEN - EXPERTISE - FINANCEMENT  
SELLERIE - PRÉPARATION



**LISTER JAGUAR 3.8 - 1958**  
FIA gros moteur 370 ch, série limitée à 10 exemplaires, construite par Lister company éligible Le Mans Classic, Sixties, Gentleman Challenge.



**AUSTIN HEALEY 3000 - 1961**  
FIA voiture refaite en 2022 moteur, boîte, pont, arceau, peinture... Éligible Le Mans Classic, Sixties

SÉBASTIEN  
BERCHON

06 07 27 76 58



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



**JAGUAR TYPE E - 1962**  
Gros moteur, gros freins, entièrement révisée pour la saison 2024. Éligible Le Mans Classic, le Tour Auto, Sixties...



**JAGUAR TYPE C - 1953**  
FIA voiture construite par MC Wilkinson carrosserie aluminium. Éligible Le Mans Classic, Sixties, gentlemen Challenge...

# L'ART DE L'AUTOMOBILE



Ferrari 812 GTS - 529 900 €, 09/21, 4 950 km, 1<sup>ère</sup> main, caméra 360°, Lift, Display, sges Daytona, volant LED, JBL



Ferrari 296 GTB - 368 500 €, 05/23, 300 km, 1<sup>ère</sup> main Fr, caméra 360°, Lift, CarPlay, int. carbone, état neuf



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



Ferrari 488 GTB - 214 900 €, 09/15, 36 000 km, 2<sup>ème</sup> main, Lift, sges Racing, Display, full carbone ext., JBL, rév. 08/23



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



Ferrari 488 GTB - 259 000 €, 07/18, 7 900 km, état neuf, Lift, sges Racing, cam. AR., full carbone int., JBL, rév. 08/23



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



Ferrari 599 GTO «Atelier» 599 ex. - 870 000 €, 08/11, 13 900 km, full alcant., télémétrie, arceau, suivi irréprochable



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<sup>ère</sup> main, suivi RR à jour, superbe config.



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

RECHERCHES PERSONNALISÉES - [lartdelautomobile.fr](http://lartdelautomobile.fr) - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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

SPÉCIALISTES

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

111



Suivez-nous !



@moteuretsens

# Moteur & SENS®

NOTRE  
SHOWROOM  
À 30 MIN  
DE PARIS



WWW.MOTEURETSENS.COM



**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



**Porsche 918 Spyder Pack Weissach**  
03/15 - 16 740 km - 1 425 000 €  
Cuir noir, sgs baquets, Lift AV, Custom  
Tailoring, film protec., Homelink



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



**Ferrari SF90 Spider**  
04/23 - 197 km - 629 900 €  
Cuir Nero, sgs Racing carbone, Lift AV,  
échap. titane, Carplay, caméra AV/AR



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



**Mercedes SLR McLaren**  
06/06 - 22 125 km - 369 900 €  
Cuir Exclusif Nappa noir/brun, sgs XL, Lift  
AV, extincteur, sono Midline



**Ferrari 488 Pista Spider**  
12/20 - 900 km - 659 900 €  
Alcantara Charcoal, sgs carbone, Pk  
carbone int./ext., Lift, caméra



**Mercedes AMG GT Black Series**  
05/21 - 4 500 km - 444 900 €  
Cuir/Alcantara noir, Pk carbone ext.,  
arceau, Burmester, Track Package

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

**MOTEUR & SENS®**

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

**NOS HORAIRES**

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

**UNIQUEMENT SUR  
RENDEZ-VOUS**



**FRANCE  
SUPERCARS**

FRANCE SUPERCARS | 7 Rue Hedy Lamarr, 35310 MORDELLES  
02 23 42 27 13 | contact@francesupercars.com | \_france\_supercars\_  
www.francesupercars.com



**Bentley Continental GT Speed 625 ch**  
11/12 - 53 900 km - 89 900 €  
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



**Maserati GranTurismo Sport III 460 ch**  
06/19 - 35 520 km - 119 900 €  
JA 20', Piano Black, CarPlay, cuir Cuoio



**Maserati GranTurismo Sport 4.7 460 ch**  
08/10 - 29 200 km - 75 900 €  
JA 20', susp. Skyhook, full cuir Nero



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



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



**Maserati Grecale Trofeo V6 3.0 530 ch**  
11/23 - 5 200 km - 154 900 €  
JA 21', sges Sport à mémo., LED, cuir noir



**Maserati Levante Gransport SQ4 430 ch**  
04/18 - 163 000 km - 39 900 €  
JA 21', Pack Premium, TO pano., cuir noir

*Nous vous souhaitons une belle et heureuse année !*

*Nous sommes à votre disposition dans la réalisation de tous vos projets :*

*recherche personnalisée, rachat, vente, financement...*

*n'hésitez pas à nous contacter*

SPÉCIALISTES





**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



**Porsche 718 Cayman S PDK**  
04/17, 72.000 km, 64.900 €, JA 20, PDLs, Int. Tout Cuir, Echapp Sport.



**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.



**Mercedes Classe S500 Coupé**  
10/17, 59.000 km, 74.900 €, Toit Pano, Burmester, Sgs Chauff Massants.



**Alpine A110 252 Legende**  
12/18, 28.500 km, 66.900 €, JA 18 Serac, Etriers Bleu, Audio Focal



**Chevrolet Corvette C7 6.2 Stingray**  
10/14, 39.950 kkm, 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<sup>ère</sup> main - Grigio GTS / Bordeaux, carbone - PSD

**Ferrari F12 Berlinetta - 04/15 - 11 500 kms**  
1<sup>ère</sup> main, Daytona / Nero, JA 20 - PSD

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

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



Achat | Vente | Dépôt | Reprise | Transport

☎ 352 55 95 91 - [www.ct-car.lu](http://www.ct-car.lu) - info@ct-car.com

95, rue des Bruyères - 1274 Howald, Luxembourg



**Range Rover 4.4 SDV8 Autobiography**  
05/17, 340 ch, 102 550 km, BVA, cuir marron, garantie, **56 000 €** (TVA récup. 17%)



**Range Rover P400 3.0 SV Autobiography**  
06/20, 400 ch hybride, 56 900 km, BVA, TO pano, garantie, **79900€** (TVA récup. 17%)



**Range Rover Velar First Edition**  
02/19, 300 ch, 33 000 km, BVA, cuir beige, TO pano, **59 000 €**



**Porsche 991 4.0 GT3 Touring**  
06/18, 500 ch, 12 400 km, BVM, cuir noir, garantie, **169 000 €**



**Porsche Cayenne Coupé E-Hybrid**  
10/19, 462 ch, 99 200 km, BVM, cuir noir, TO pano, garantie, **80 000 €**




**Land Rover Defender 4x4**  
10/13, 122 ch, 86 500 km, BVM, DA, clim manuelle, garantie, **43 000 €**



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

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

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

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

\*Offre réservée aux particuliers, professionnels nous consulter.

# Vos annonces

Pour une parution dans le prochain numéro, vos annonces doivent nous parvenir **au plus tard le jeudi 11 janvier**



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

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

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



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

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

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



**Ferrari 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](mailto:f.soccol@gauduel.fr)



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

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

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



**Ferrari 488 GTB**  
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](mailto:f.soccol@gauduel.fr)



**Ferrari 488 Spider**  
12/17, 29.853 km, Rosso Corsa, cuir nero, sièges racing, volant carbone Led, Lift • **259.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

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



**Ferrari California 490**  
09/13, 23.135 km, nero Daytona, cuir gris, écussons, volant Led, JA 20, 1<sup>ère</sup> main • **139.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

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



**Ferrari 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](mailto:f.soccol@gauduel.fr)



## Transport Walter

SECURITÉ | RAPIDITÉ



### Votre Partenaire de Confiance pour Tous Type de Transport

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

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



5 avenue de l'énergie  
67800 Bischheim

☎ **03 88 83 41 15**

☎ **06 63 05 21 16**

☎ **06 62 68 78 15**

[contact@transport-walter.com](mailto:contact@transport-walter.com)



# ASSURANCE AUTO

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



Spécialiste  
pour les  
Risques  
d'Assurances  
en Entreprise

## Nouveaux tarifs 2023

### Exemples de tarifs

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



**Ferrari 296 GTB**

A partir de 1 500 €/an\*



**Ferrari 488 GTB**

A partir de 980 €/an\*



**Ferrari 458 Spider**

A partir de 780 €/an\*



**Lamborghini Gallardo LP560**

A partir de 700 €/an\*

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

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

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

N° Orias : 14000184

ACCESSOIRES & SERVICES

Pensez à covoiter #SeDéplacerMoinsPolluer



# Spécialiste Rolls-Royce

Mécanique | Carrosserie | Après-Vente



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

**AUTOHAUS 60**

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



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



### 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](http://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](http://www.autohaus60.com)



### Mercedes-Brabus G550²

08/18, 990 km, noir, cuir noir, full Brabus, TOE, Echapp. Sport, double amort., etc... • **175.000 €** (Neuf : 340.000 €)

AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly  
03.44.57.01.65 - [www.autohaus60.com](http://www.autohaus60.com)



### Lotus Elise S3 Sport 220

08/18, 12.000 km, carbon Grey, Pack noir, climatisation, alarme, échappement Lotus Sport, entretien Lotus, Française • **59.900 €**

Asphalte (37) - 0981276013  
[contact@asphalte-tours.fr](mailto:contact@asphalte-tours.fr)



**Audi A7 Sportback Avus 50 TDI quattro 286 ch**  
07/18, 144 000 km, tiptronic, cuir Valcona noir, Pk Assist. Route/Ville, Pk Eclairage d'amb., HD Matrix LED, sgs AV. Sport chauff., B&O 3D, clim. auto. • **44 900 €**

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



**Audi Q5 S line 3.0 TDI quattro 286 ch tiptronic**  
07/18, 82 500 km, Alcan./cuir noir/gris, Pk Assist. Route/Ville, Pk Eclairage, LED, sgs AV. élect. chauff. à mémo., châssis Sport S, TO pano. verre • **45 900 €**

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



**Lamborghini Aventador Roadster V12 700 cv**  
2013, 21.650 km, Arancio Atlas, pack carbone Int/Ext, échapp. sport, Lift, caméra, sièges confort • **360.000 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74  
Bruno Dubois - [b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr](mailto:b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr)  
[www.bordeaux.lamborghini.fr](http://www.bordeaux.lamborghini.fr)



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

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74  
Bruno Dubois - [b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr](mailto:b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr)  
[www.bordeaux.lamborghini.fr](http://www.bordeaux.lamborghini.fr)



### Alpine A110 GT 300 cv

2022, 1.650 km, bleu Alpine, Apple Car Play, pack carbone, audio Focal, JA Grand Prix Diamond Cut • **84.900 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74  
Bruno Dubois - [b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr](mailto:b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr)  
[www.bordeaux.lamborghini.fr](http://www.bordeaux.lamborghini.fr)



### Audi RSQ3 Sportback 400 cv

2021, 22.650 km, gris Nardo, échapp. sport, pack noir brillant, audio B&O, Apple Car Play • **95.000 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74  
Bruno Dubois - [b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr](mailto:b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr)  
[www.bordeaux.lamborghini.fr](http://www.bordeaux.lamborghini.fr)



## PatrimOne

YOU TRUST • WE CARE

La Référence de l'Assurance Haut de Gamme

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

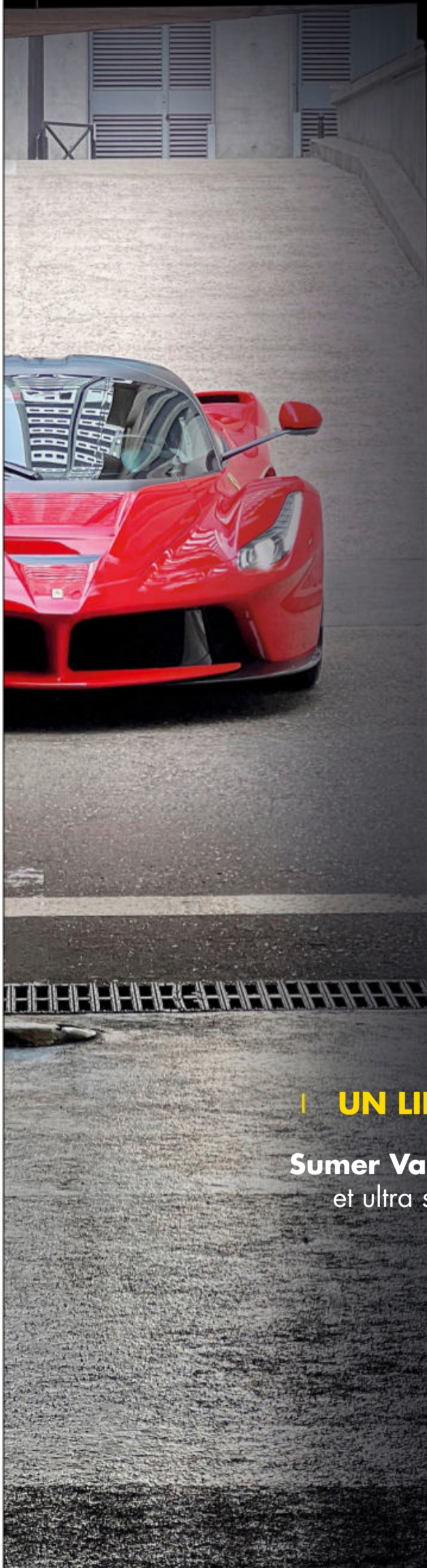
Contactez Ladislav Palisson  
Tél 01 42 99 60 20 • Fax 01 42 99 60 26  
[lpalisson@patrimone.com](mailto:lpalisson@patrimone.com)





# SUMER

VAULT



## **CENTRE DE REMISAGE**

200 PLACES - ALLÉES ET RAMPES LARGES  
PRISE ÉLECTRIQUE POUR MAINTIEN DE CHARGE



## **SERVICES DE CONCIERGERIE ET D'ENTRETIEN**

ENTIÈREMENT DÉDIÉS AU BIEN ÊTRE DE VOTRE AUTO  
SPA AUTOMOBILE - CENTRE D'UPGRADE - DETAILING



## **POSE DE FILM DE PROTECTION CARROSSERIE - PPF**

INFUSÉ CÉRAMIQUE - HAUTE BRILLANCE, AJUSTEMENT PARFAIT  
AUTO GUÉRISON, HYDROPHOBE, ENTRETIEN SIMPLIFIÉ  
CENTRE PARISIEN AGRÉÉ XPEL



## **NUMÉRISATION ULTRA HAUTE DÉFINITION**

EXPERTISE DÉTAILLÉE - VALORISATION SUPÉRIEURE  
OPTIMISE LA VENTE AUTOMOBILE



## **SÉLECTION RIGOUREUSE D'OPPORTUNITÉS D'ACHAT**

PLACEMENT, VENTE, REPRISE, HUNTING  
FINANCEMENT OPTIMISÉ, GARANTIE PREMIUM

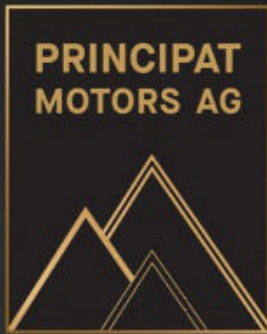
## **| UN LIEU DÉDIÉ À L'AUTOMOBILE DE PRESTIGE |**

**Sumer Vault**, véritable parking coffre-fort intégralement privatisé  
et ultra sécurisé, accessible 24/7 à 10min de la tour Eiffel,  
PARIS 15

01 80 06 64 59  
contact@sumervault.fr

[WWW.SUMERVAULT.FR](http://WWW.SUMERVAULT.FR)





# PRINCIPAT MOTORS AG

IMMATRICULEZ  
VOTRE FUTUR  
VÉHICULE EN  
ANDORRE

- Pas de malus
- Avantages fiscaux
- Revente facilitée



Sport Auto parle de nous !

[www.principatmotors.com](http://www.principatmotors.com) [contact@principatmotors.com](mailto:contact@principatmotors.com)

PrincipatMotorsAG   
principat\_motors\_ag

## PAGID

PAGID RSL



RSL pour utilisation sportive et circuit

PAGID RSC



RSC pour disques en carbone céramique

## brembo Racing



Disques percés ou rainurés Hautes Performances et Track Day



Kits Gros Freins



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

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

[www.atomix-r.fr](http://www.atomix-r.fr) - Freinage Hautes Performances  
04.94.26.09.36 - Distribution en France - [info@atomix-r.fr](mailto:info@atomix-r.fr)







**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 • **94.900 €**  
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<sup>ère</sup> main Porsche France, Gar. 2025 • **106.900 €**  
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 • **56.900 €**  
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<sup>ère</sup> 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](http://carrosserieherve.com)

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



**TESLA APPROVED BODY SHOP**  
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla



**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**

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer





**Bentley Continental GT III 6.0 W12 635 ch BVA**  
12/2018, 23 570 km, écotaxe payée, Gris Anthracite métal, cuir Gris, Gtie Bentley 12 mois • **196 800 € TTC**  
Bentley Lyon - Nicolas Tardy  
nicolas.tardy@bentley-lyon.com  
+33 6 43 57 51 03



**Bentley New Bentayga V8 550 ch BVA**  
07/2021, 34 500 km, Noir Onyx, cuir Noir, Garantie Certified by Bentley 20 mois • **226 900 € TTC**  
Bentley Lyon - Nicolas Tardy  
nicolas.tardy@bentley-lyon.com  
+33 6 43 57 51 03



**Bentley Continental GT II 4.0 V8 507 ch BVA**  
03/2015, 44 734 km, phase 2, Blanc vernis, cuir Noir, Garantie Bentley 12 mois • **104 800 € TTC**  
Bentley Lyon - Nicolas Tardy  
nicolas.tardy@bentley-lyon.com  
+33 6 43 57 51 03



**Bentley Bentayga 4.0 V8 550 ch BVA**  
08/2023, 685 km, phase 2, Gris métal, cuir/Alcantara Noir, Garantie Bentley 19 mois • **293 800 € TTC**  
Bentley Lyon - Nicolas Tardy  
nicolas.tardy@bentley-lyon.com  
+33 6 43 57 51 03



**Lamborghini Huracán Coupé LP 610-4**  
09/2015, modèle 2016, 25 500 km, Française, échap. Sport, garantie 12 mois Selezione • **204 900 €**  
Lamborghini Cannes  
lamborghini.cannes@passionautomobiles.fr  
+33 (0) 422 78 78 78



**Lamborghini Urus 650 ch**  
07/2008, modèle 2019, 52 500 km, attelage, garantie 12 mois Selezione • **244 900 €**  
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



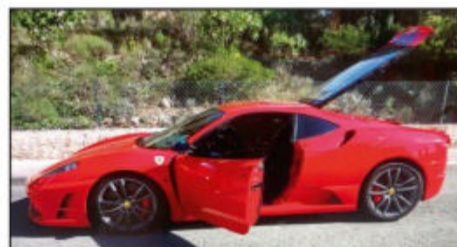
**Collection magazines Sport Auto**  
Vends environ 300 revues Sport Auto de 1962 à 1980. Numéros 1 à 100 complets + 12 numéros Hors-Série de 1979 à 1991 • **Faire offre**  
06 71 41 87 33  
Livraison possible 150 km autour de Paris.



**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/capote 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 • **59 500 €**  
06 09 14 83 53

**POUR UNE PARUTION DANS LE PROCHAIN NUMÉRO, VOS ANNONCES DOIVENT NOUS PARVENIR AU PLUS TARD LE JEUDI 11 JANVIER**

**OFFRE SPECIALE**

1 MOIS **29€\***

2 MOIS **49€\***

3<sup>e</sup> MOIS OFFERT

**EMAIL** [pub.sportauto@reworldmedia.com](mailto:pub.sportauto@reworldmedia.com)

Envoyez votre photo en haute définition avec le texte. Mentionnez vos noms et téléphone, nous vous rappelons pour le paiement par CB.

**COURRIER Sport Auto "Petites Annonces"**

TSA 70002, Service PA, 8 rue Barthélémy Danjou - 92100 Boulogne Billancourt.

Marque : \_\_\_\_\_ Modèle : \_\_\_\_\_  
 Année : \_\_\_\_\_ Km : \_\_\_\_\_ Descriptif : \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 Prix : \_\_\_\_\_  
 Nom / Prénom\* : \_\_\_\_\_ Téléphone : \_\_\_\_\_  
 Adresse\* : \_\_\_\_\_ Mail : \_\_\_\_\_

\*Données confidentielles, ne paraîtront pas dans l'annonce.

**RÈGLEMENT**

Chèque à l'ordre de REWORLD MEDIA CONNECT

CB n° \_\_\_\_\_ Validité \_\_\_\_\_ Clé\* \_\_\_\_\_

\*Les 3 derniers chiffres du numéro inscrit au dos de la carte bancaire.

Signature obligatoire : \_\_\_\_\_

Pour tout renseignement concernant le passage de vos annonces : 01 41 33 57 73.





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

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



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

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





# PAINT SHIELD France

## FILM DE PROTECTION\* POUR VEHICULES DE PRESTIGE...

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



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

## CONTACT

01 69 41 88 92

[www.paintshield-france.fr](http://www.paintshield-france.fr)



▲ ADRESSE:

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

[info@paintshieldfrance.fr](mailto:info@paintshieldfrance.fr)





le nouveau nom de

Rétro  
ASSURANCES

Quatre  
ASSURANCES

# Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

[www.retro.fr](http://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°07000792 (www.orias.fr) - Création : Godeligne.fr.

ACCESSOIRES & SERVICES



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 #D1399286

### 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-744](https://bit.ly/sa-744)

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 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 02/01/2024. 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](mailto:dpd@reworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://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](http://www.kiosquemag.com).





# SPORT

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

Red Bull Media

134

## Formule 1 2023

# La dernière grande saison de Red Bull ?

Une litanie de records battus, un redoutable ascendant psychologique sur un paddock hébété : aucun attelage entre un pilote et son équipe n'avait survolé le championnat comme Max Verstappen et Red Bull en 2023. Mais une fois parvenu au dernier rocher du plus haut sommet, le risque existe d'en redescendre sans pouvoir souffler, bousculé par les suivants. Le moment est-il venu ? **Notre bilan tente de repérer les chances de chacun dans cette escalade. Vu la tournure des événements, certains se sont vite projetés vers une saison 2024 possiblement plus ouverte, et ont commencé à bien la préparer. Ou pas...**



128

**STUDIO**

Toyota GR DKR Hilux Evo T1U (2024)

Laurent Villaron



144

**COULISSES F1**

A Las Vegas & Abu Dhabi



150

**FORMULE E**

En test avec DS Performance

DPPi







STUDIO Toyota GR DKR Hilux EVO T1U (2024)

# PRÊT POUR LA RELÈVE

Victorieux des deux derniers Dakar, le 4 x 4 Toyota Hilux T1 défendra son titre avec une version élargie. **Ses dix centimètres de plus permettront-ils de compenser le départ de Nasser al-Attiyah, le renard du désert parti à la concurrence ?**

Par Alain Pernot Photos Laurent Villaron

A

udi avec Carlos Sainz et Stéphane Peterhansel, Prodrive avec Sébastien Loeb et Nani Roma... Ils s'y sont pourtant mis à plusieurs pour essayer de contrer les ambitions de Nasser al-Attiyah, ces dernières saisons, mais sans succès. Au volant de sa Toyota Hilux, le pilote qatari s'était montré intraitable et avait enrichi un palmarès déjà copieux.

Après avoir gagné le plus difficile des rallye-raids pour le compte de Volkswagen (en 2011) et Mini (en 2015), il avait rejoint le clan Toyota en 2017 et avait pu apprécier la fiabilité des différentes générations d'Hilux. C'est simple, à l'exception de l'édition 2017, ponctuée d'un rare abandon, l'association al-Attiyah - Toyota s'est concrétisée par trois victoires (2019, 2022 et 2023) et trois deuxièmes places, sans compter les deux premiers titres mondiaux mis en jeu en Rallye-Raid ! Une jolie moisson ! Face à une concurrence de plus en plus relevée et dans un contexte réglementaire mouvant, l'Hilux a beaucoup évolué sous la houlette de Glyn Hall. Né en Angleterre mais basé en Afrique du Sud depuis plusieurs décennies (il a été champion national des rallyes en 1990), Glyn Hall est devenu un expert des rallye-raids, discipline très populaire en Afrique du Sud. Sa société Hallspeed développe les 4 x 4 Toyota pour le championnat sud-africain, ces véhicules étant alignés au niveau international par l'équipe belge Overdrive, dirigée par l'ancien copilote Jean-Marc Fortin.

Après la victoire au Dakar 2019 (la première de Toyota), une grosse étape de développement avait été franchie en 2021. A la suite d'un lobbying très puissant, Audi avait obtenu que ses 4 x 4 électriques puissent rouler avec des roues aussi grosses que celles des buggys 2 roues motrices et avec des débattements de suspension plus généreux... rendant ainsi les 4 x 4 T1 thermiques obsolètes. « Cela m'a fortement contrarié après que nous avons investi aussi massivement pendant tant d'années dans ce championnat, déplorait Glyn Hall. Soudainement, on se retrouvait hors du coup ! Nous avons donc proposé un ensemble de mesures réglementaires permettant d'autoriser les T1 existants à être convertis dans le but de restabiliser le championnat. Heureusement, j'ai obtenu le soutien de la FIA, ce qui a abouti à la création du groupe T1+ nous donnant la possibilité d'avoir également de grandes roues.

Nous avons tellement de crevaisons avec nos petites roues ! ●●●



**"PLUS LARGE, L'HILUX EVO EST PLUS STABLE  
ET OFFRE LA POSSIBILITÉ D'ALLER ENCORE  
PLUS VITE DANS LES ZONES PIÉGEUSES, D'AUTANT  
QUE NOS PNEUS ONT ÉVOLUÉ EUX AUSSI."**

Lucas Moraes, pilote



### TECHNIQUE

Moteur : **V6, biturbo (V35A)** Cylindrée : **3 500 cm<sup>3</sup>**  
Puissance maxi : **360 ch à 5 300 tr/mn** Couple maxi : **63,2 mkg** Gestion électronique : **MoTec**  
Transmission : **intégrale, boîte de vitesses Sadev à 6 rapports, commande séquentielle**  
Embrayage : **bidisque céramique (215 mm)** Différentiels : **à glissement limité**  
Châssis : **tubulaire, carrosserie en fibres de carbone**  
Suspensions : **double wishbone (350 mm de débattements)**  
Réservoir : **cellule sécurisée FT3 (540 litres)**  
Roues : **EVO Course (17 pouces)** Pneus : **BFGoodrich (37 pouces de diamètre extérieur)**  
L - l - h : **4 810 - 2 300 - 1 890 mm** Empattement : **3 140 mm**  
Voies : **2 025 mm** Poids : **2 010 kg**



*D'autant plus depuis que le Dakar a migré en Arabie saoudite avec des terrains particulièrement rocaillieux... »*

Adopté au cours de la saison 2021, le groupe T1+ a fait son apparition sur le Dakar en 2022, permettant donc d'augmenter le diamètre des roues de 80 à 94 cm, le débattement de suspension de 280 cm (soit moins qu'une WRC !) à 350 cm et d'élargir la voiture de 2 à 2,30 m. Sur ce dernier point, Toyota avait privilégié la sécurité en n'élargissant l'auto que de 20 cm... « A l'origine, ces voitures n'ont pas été conçues pour une telle largeur et je redoutais l'ampleur des contraintes imposées par les suspensions sur le châssis. De notre côté, il nous fallait convertir huit à neuf voitures d'un coup... J'ai préféré adopter une approche prudente. Et puis j'étais inquiet pour les pneus. Nous n'avions pas le temps d'en développer des spécifiques et il nous a donc été nécessaire d'utiliser dans un premier temps les pneus développés pour les buggys 2 roues motrices. »

Comme si tous ces changements ne suffisaient pas, l'Hilux a aussi changé de moteur ! « Toyota lançait à ce moment-là le nouveau Land Cruiser de série avec un V6 de 3,5 litres biturbo. Ce modèle est une référence mondiale en matière de qualité, de solidité et de fiabilité, et il y a eu une grosse pression de Toyota pour que nous le mettions à l'épreuve de la compétition. Je me suis ainsi retrouvé avec deux chantiers importants en même temps. Un gros défi ! Personnellement, je me serais volontiers contenté de garder le V8 une année de plus. » Adieu, donc, le glouton V8 atmo de 5 litres...

### **Trop tard pour al-Attiyah**

Toutes ces évolutions ont manifestement été digérées sans le moindre souci puisqu'au volant de ce Hilux T1+, Nasser al-Attiyah a enchaîné deux victoires au Dakar et deux victoires au championnat du monde de Rallye-Raid en 2022 et 2023 ! Néanmoins, Glyn Hall a tenu à apporter une nouvelle couche d'évolutions pour 2024 : « BFGoodrich nous a préparé un nouveau pneu, et j'ai pensé que nous pouvions optimiser son usage en recourant à la largeur de voiture maximale autorisée par le règlement. Nous passons donc de 2,20 à 2,30 m. Nous avons

*saisi cette opportunité pour redessiner la géométrie de suspension, ce qui nous remet à la case départ en matière de réglages de l'auto. Cela a représenté un gros travail d'explorer tout ça et d'être fin prêts pour ce Dakar. La phase de dessin a commencé en février et nous avons entamé les premiers essais en octobre. Depuis, nous avons mené huit à neuf séances de travail. »*

Malheureusement, Nasser al-Attiyah n'aura pas le loisir d'apprécier cette dernière mouture de l'Hilux. En effet, le quintuple vainqueur du Dakar a fait le choix de rejoindre l'équipe Prodrive (qui représentera Dacia en 2025). Il serait bien resté chez Toyota, mais le constructeur japonais a mis trop de temps à finaliser son programme 2024. Alors que dès le mois de mars, le Renard du désert croulait sous des offres de la concurrence plus alléchantes les unes que les autres, Toyota n'a vraiment confirmé ses intentions qu'en septembre. Bien trop tardivement pour espérer conserver son pilote fétiche !

« C'est sûr que c'est un nouveau chapitre qui s'ouvre pour Toyota, reconnaît Jean-Marc Fortin. Quand on voit Nasser, 53 ans, Carlos (Sainz), 61 ans, ou Stéphane Peterhansel, 58 ans... le Rallye-Raid est un sport de senior ! C'est aussi une occasion de faire entrer du sang neuf ! » Et pour 2024, Toyota ne fait pas semblant.

Deux GR DKR Hilux EVO T1U seront confiés au Brésilien Lucas Moraes (un seul Dakar au compteur !) et à Seth Quintero, un Américain de 21 ans ! S'ils n'ont ni la notoriété ni le pedigree d'un al-Attiyah, ces deux jeunes n'en ont pas moins de solides arguments à faire valoir...

A 32 ans, Moraes s'est affirmé, lors du dernier Dakar, comme le meilleur rookie depuis Sébastien Loeb. D'ailleurs, au volant d'un Hilux privé, il a longtemps tenu tête au nonuple champion du monde des rallyes pour la deuxième place... « Honnêtement, je ne m'attendais pas à être aussi compétitif, admet le Brésilien. Mon seul but pour cette première participation était d'être à l'arrivée. Dès que j'ai pris conscience que nous avions un bon rythme sans prendre trop de risques, disons à mi-course, j'ai commencé à penser à un Top 10. Je me suis efforcé à garder le même rythme et je me suis retrouvé provisoirement deuxième au classement général, entre Nasser al-Attiyah et Sébastien Loeb, ●●●

Ces deux dernières saisons, le 4 x 4 Hilux a tout raflé aux mains de Nasser al-Attiyah : deux Dakar et deux titres mondiaux.







**"EN APPRENANT QU'UNE PUISSANCE DE 390 CHEVAUX AVAIT ÉTÉ ATTRIBUÉE AUX AUDI, J'AI PRIS UN SACRÉ COUP DANS L'ESTOMAC ! CELA REPRÉSENTE 30 CHEVAUX DE PLUS QUE NOS VOITURES AVEC, EN PRIME, UNE COURBE DE PUISSANCE LINÉAIRE !"**

**Glyn Hall, ingénieur**





deux de mes idoles ! C'était juste incroyable. Sébastien a remporté quatre ou cinq étapes de suite pour revenir sur moi. Je me suis alors demandé si je devais pousser plus ou assurer. En fin de compte, il m'a dépassé en toute fin de parcours, mais c'était déjà génial de terminer sur le podium final dès ma première tentative ! »

### La carte jeune

Le Brésilien s'est vite acclimaté au rallye-raid le plus éprouvant du calendrier : « Au Brésil, le Rallye-Raid est très pratiqué, mais nos épreuves sont plus typées WRC avec un road book très précis. Sur le Dakar, avec un road book moins cadré, je m'attendais à un rythme plus prudent, mais pas du tout ! J'ai vraiment été surpris par la vitesse des premiers. Je n'imaginais pas que la voiture puisse encaisser un tel rythme sur de tels terrains ! » Désormais promu pilote d'usine, Lucas Moraes a déjà eu l'occasion de tester cette nouvelle version EVO : « L'équipe a réussi à améliorer une auto déjà très bonne, se réjouit-il. Plus large, elle est plus stable et offre la possibilité d'aller encore plus vite dans les zones piégeuses, d'autant que nos pneus ont évolué eux aussi. »

Comme l'an dernier, Lucas Moraes abordera la course avec humilité : « Le parcours s'annonce très, très difficile surtout sur les premières étapes, avec des spéciales très longues et une étape marathon de quarante-huit heures dont on ne sait pas précisément comment elle va se dérouler. Il va falloir être malin et stratégique. Je vais aborder le rallye au jour le jour avec toujours le même objectif de rallier l'arrivée. »

Tout comme Moraes, Seth Quintero a été retenu pour disputer toutes les manches du championnat du monde de Rallye-Raid (W2RC). Malgré son jeune âge, il a déjà trois Dakar à son actif et est le champion du monde en titre de la catégorie T3. « Je l'ai vu rouler en test, et il a vraiment un gros potentiel », confirme un Jean-Marc Fortin impressionné par sa pointe de vitesse.

Parallèlement à ces deux pilotes, Toyota Gazoo Racing South Africa alignera trois autres autos pour Saood Variawa (18 ans !) et Guy Botterill qui ont tous deux découvert les rallyes-raids en 2023 !

La carte jeune n'est décidément pas un vain mot chez Toyota ! « Toyota a un programme global qui est de pousser de nouveaux jeunes pilotes, comme nous l'avons vu de manière éclatante en WRC

avec Kalle Rovanperä », explique Glyn Hall, qui engage tout de même une voiture supplémentaire pour Giniel de Villiers. A côté de ses jeunes équipiers, le vainqueur du Dakar 2009 a presque des allures de dinosaure !

Avec une équipe ainsi composée, quelles seront les ambitions de Toyota ? Glyn Hall est assez clair : « Considérant notre voiture et la façon dont les tests se sont passés, je serais vraiment déçu si nous n'étions pas en mesure de nous battre pour des victoires d'étape en début de rallye. Si nous y parvenons ou si nous terminons dans le Top 3 régulièrement, il n'y a pas de raison de ne pas pouvoir se battre pour la victoire. Personnellement, mon objectif est de gagner, mais les attentes de Toyota se situent au niveau du podium final. »

Pour cela, il faudra faire face à une concurrence plus affûtée que jamais. Les Hunter de Prodrive seront pilotés par Sébastien Loeb (toujours en quête de sa première victoire) et Nasser al-Attiyah, alors que Ford se mêle à la danse avec Nani Roma (vainqueur en 2014) comme leader. Bien sûr, pour la troisième année de son programme, Audi sera un concurrent sérieux avec ses véhicules électriques rechargés par un moteur thermique et confiés aux redoutables Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz et Mattias Ekström.

Si vous tenez à contrarier Glyn Hall, parlez-lui d'Audi... Il ne sortira pas de sa réserve tout anglo-saxonne mais saura toutefois faire passer son message sans la moindre ambiguïté : « J'ai déjà clairement dit aux médias que le challenge technique d'Audi est fantastique. En revanche, est-il en phase avec la philosophie du Dakar ? A mes yeux, non. Pas du tout, même. C'est bien trop coûteux et trop éloigné des amateurs. Par ailleurs, en apprenant qu'il leur a été attribué pour 2024 une puissance de 390 ch, j'ai pris un sacré coup dans l'estomac ! Cela représente 30 ch de plus que nos voitures avec, en prime, une courbe de puissance linéaire ! C'est une décision que je n'approuve pas du tout et que j'ai même combattue toute l'année. Il me semble que l'équivalence de technologie a été confondue avec une balance de performance... Je ne trouve pas ça correct. Voyons si leur technologie est assez mature pour tenir sur l'ensemble d'un Dakar. Nous menons 2-0, découvrons s'ils peuvent réduire le score à 2-1 pour leur dernière participation... »

Une chose est sûre : la confrontation entre Toyota, Audi, Prodrive et Ford s'annonce de toute beauté ! ●

Pour 2024, le 4 x 4 Hilux a été élargi de 10 cm et adopte de nouvelles suspensions.







F O R M U L E 1

# BILAN 2023

C'est un grand ouf de soulagement que les centaines d'habitues du paddock ont poussé au soir d'Abu Dhabi. **Pour certains, il fallait encore remballer ou se préparer à la journée de tests, mais l'essentiel était fait et l'éprouvante saison 2023 dans le rétro.**

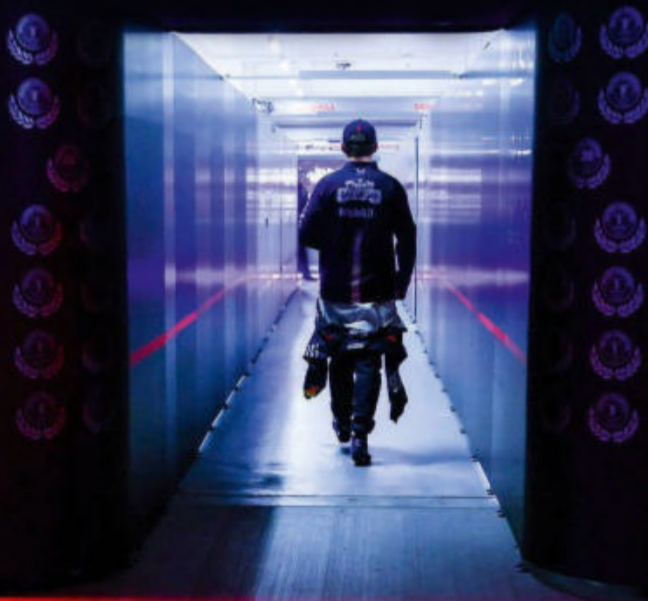
**L**es pilotes ont eux aussi fini cette longue saison sur la jante.

A Abu Dhabi, à la veille de disputer un 22<sup>e</sup> et dernier grand prix, presque tous étaient exténués, vidés,

déboissolés et certains malades. Avec 22 courses, mais surtout des triples week-ends épuisants et des décalages horaires aberrants (conséquences d'interminables déplacements aériens), l'ensemble du paddock avait un genou à terre. C'est là le résultat d'un calendrier mal foutu et qui sera à peine retouché en 2024. Avec normalement deux grands prix de plus au programme, la F1 va peut-être toucher les limites raisonnables

pour les organismes. 2023 aura vu le barnum de la F1 passer de Bakou en Azerbaïdjan à Miami en Floride (11 000 km) du dimanche soir au mercredi suivant. Puis il y a eu le classique aller-retour Europe-Montréal-Europe en juin, l'épuisant retour vers Doha après le Japon (8 000 km) avant l'infurnal déplacement outre-Atlantique et 3 courses d'affilée à Austin, Mexico et São Paulo. Enfin, histoire de bien achever les chevaux et surtout leurs jockeys et leur entourage, il y a eu cet épique transfert en l'espace de trois jours entre les horaires simplement abracadabrantesques de Las Vegas et l'épreuve de clôture à Abu Dhabi (13 200 km et douze heures de décalage horaire). Plusieurs pilotes se sont élevés contre cet emploi du temps qui n'a plus beaucoup

de sens et cette accumulation de courses, d'un dimanche à l'autre, qui risque de laisser même les fans les plus accros. Seul l'inoxydable Max Verstappen n'a pas semblé affecté par ce championnat à rallonge qu'il a dominé du premier tour à Bahreïn, début mars, au dernier sous les feux d'artifice de Yas Marina. Vous verrez dans ces pages à quel point la domination sans partage de l'équipe autrichienne est une performance qui dépasse tout ce que la F1 a connu jusque-là, même les époques Williams (années 90), Ferrari (années 2000), Red Bull (2010 à 2014) ou encore Mercedes, intouchable pendant 8 saisons (2014-2021). Et cette suprématie pourrait se poursuivre lors des deux prochaines années, malgré les efforts de Ferrari, Mercedes et McLaren.



Par Lionel Froissart



MAX VERSTAPPEN AURAIT PU SE DISPENSER DE COURIR UNE BONNE MOITIÉ DE LA FIN DE SAISON **SANS ÊTRE PRIVÉ DE SON TITRE !**



Red Bull

## Un maximum de records

La saison de l'équipe Red Bull se résume à une litanie de records. **Max Verstappen et Christian Horner, son patron, qui en ont été les principaux artisans, reconnaissent qu'il sera difficile, voire impossible de faire mieux.**

S

**i nous voulions être taquins, nous parlerions du Grand Prix de Singapour, considéré comme le seul flop de l'équipe Red Bull au cours d'une saison sans partage.**

Dans la nuit de la ville-Etat, aucun pilote Red Bull n'a accédé au podium. Mais il ne s'agit là que d'une exception qui ne reflète pas le parcours des hommes de Christian Horner. Dès les essais hivernaux, quelques jours avant le premier grand prix à Bahreïn, la RB19, propulsée par un moteur plus tonique et fiable que jamais, s'est avérée la monoplace à battre. C'est à peine si des soucis de boîte de vitesses ont un temps troublé la sérénité des hommes de Milton Keynes. Max Verstappen et Sergio Pérez disposant de ce qui allait se confirmer comme étant l'arme absolue, on rêvait déjà d'un remake de la saison 1988 lorsqu'Alain Prost et Ayrton Senna atomisèrent leurs « adversaires » mais se livrèrent un duel qui fit oublier que la concurrence était à des années-lumière. Hélas, l'affrontement fratricide entre Verstappen et Pérez fit illusion jusqu'au Grand Prix d'Azerbaïdjan et la seconde

victoire du Mexicain après celle en Arabie saoudite face à Verstappen, et donc sa dernière de la saison. A partir de la course de Miami, Max Verstappen parvint à convaincre son équipe d'ingénieurs de régler sa monoplace à son goût. Après avoir bafouillé sa qualification (9<sup>e</sup>), le Néerlandais s'élança loin de Pérez en pole mais humilia son coéquipier en course. Ce fut le début de la fin pour le clan mexicain, qui paya dès lors la maladresse de provoquer le clan néerlandais en présentant Sergio Pérez comme le seul capable d'empêcher Max Verstappen de filer vers un 3<sup>e</sup> titre. On connaît la suite : plus jamais Pérez ne précéda en course Verstappen, qui ne lui concéda aucun cadeau, affichant même une morgue dévastatrice à l'égard de son voisin de stand.

Hormis quelques approximations lors des qualifications du Grand Prix de Miami, Verstappen a signé la saison parfaite. Il n'a pas commis la moindre faute grossière lors de chaque grand prix dont il a pris la tête avec autorité. Il a su allier agressivité et efficacité pour ne jamais aller au contact comme parfois dans le passé. Le Néerlandais, qui a cette capacité

à exploiter 100 % des qualités de sa machine dès les premiers mètres et tours de piste, impose désormais une autorité derrière le volant que peu de ses adversaires sont capables de lui contester. Outre ses plus de 1 000 tours passés en tête, le n° 1 de Red Bull peut avancer un fait étonnant : il aurait pu se dispenser de courir une bonne moitié de la fin de saison sans être privé de son titre !

Dans les coulisses également, l'homme a pris de l'épaisseur. Max Verstappen (26 ans) s'autorise à exposer ses opinions, sans jamais s'embarrasser d'arrondir les angles. Même Helmut Marko lui a parfois fait la leçon, lui demandant un peu plus de diplomatie – un comble – alors que Horner trouve l'honnêteté de son champion « rafraîchissante ».

Les inconditionnels du triple champion du monde attendent eux aussi légèrement plus de concurrence en 2024, histoire que le 4<sup>e</sup> titre qui lui semble promis soit un brin plus difficile à conquérir. Même au volant d'une Red Bull RB20 qui devrait être à peine moins performante que la RB19, laquelle a maintenant rejoint le musée du constructeur autrichien.

**19** VS **3** Duels remportés par Verstappen sur Pérez en qualifications (2022 : 18/4)

**20** VS **2** Duels remportés par Verstappen sur Pérez en course (2022 : 17/4)

**12** VS **2** Nombre de pole positions Verstappen vs Pérez (2022 : 7/1)

**19** VS **2** Nombre de victoires Verstappen vs Pérez (2022 : 15/2)

**6** Nombre de titres au championnat du monde des constructeurs (2010, 2011, 2012, 2013, 2022 et 2023)

Statistiques établies hors shootouts et courses sprint.



# Une diva à dompter

Le bilan de l'équipe Mercedes est paradoxal : la formation allemande se classe 2<sup>e</sup> du championnat des constructeurs, et pourtant sa saison apparaît comme ratée dans les grandes largeurs. **Pour la première fois depuis 2011, l'équipe de Brackley n'a pas remporté la moindre course cette saison.**

**L**es ingénieurs de l'équipe multichampionne du monde, un peu trop sûrs de leur force, ont-ils fait preuve d'arrogance ? Est-ce la raison pour laquelle la saison de

Mercedes s'est soldée par un zéro pointé au niveau des victoires, malgré une place de dauphin au championnat des constructeurs comme cache-misère ?

Dès le shakedown de la Mercedes FW14 au mois de février, Lewis Hamilton a compris qu'une fois de plus son équipe de techniciens avait fait fausse route et que la saison serait encore plus longue et pénible que la précédente. Rien de bien réjouissant, et la suite lui a malheureusement donné raison. Avec 22 occasions, ni Hamilton ni Russell n'ont été en mesure d'en saisir une seule pour s'imposer. Ce que le jeune George Russell était parvenu à faire en 2022, mais la voiture de 2023, en dépit d'un développement radical, n'a pas été capable de rivaliser avec Red Bull. Malgré son implication et son expérience, le septuple

champion du monde n'a pas cessé de subir les défauts de sa machine. « Cette année, ils (les concepteurs de la W14, NDLR) ont pensé que les fondamentaux étaient bons, mais ce n'était pas le cas. C'est pour cela que j'étais frustré en février, parce qu'ils n'avaient pas apporté les changements que j'avais demandés », déplore le Britannique.

Mais le changement le plus important, à la fois technique et philosophique, a été l'abandon (tardif) du concept « zéro ponton », qui n'a jamais donné les résultats escomptés ni même laissé l'espoir d'un gain potentiel. Après l'annulation de l'épreuve d'Imola où une W14 B devait apparaître, Mercedes l'a lancée dans les rues de Monaco, ne souhaitant pas perdre plus de temps pour essayer de sauver sa saison. Cette modification loin d'être esthétique apporta un léger mieux et un peu plus de stabilité, sans transfigurer la Mercedes, qui ne gagna dans l'affaire qu'un ou deux dixièmes de seconde de performance, et encore, pas sur tous les circuits. Plus que jamais, la FW14

est restée imprévisible d'un circuit à l'autre et même d'un virage à l'autre, ce qui n'a rien de confortable pour ses pilotes. A l'expérience, sacrifiant souvent les qualifications pour favoriser la course, Lewis Hamilton a marqué plus de points que son jeune coéquipier George Russell, jusqu'à pouvoir prétendre empêcher Sergio Pérez d'offrir un doublé exigé par Red Bull au classement des pilotes. Les 6 podiums d'Hamilton (2 pour Russell) ne le consolent pas d'une saison blanche et sèche de victoire, soit deux ans de disette. Depuis la fin de l'été 2023, de nombreux remaniements dans les bureaux d'études commencent à dessiner l'avenir de l'équipe Mercedes avec le retour de James Allison à la direction technique.

Quant à Toto Wolff, dont le visage est marqué par les tensions liées à ce manque de succès, il dément à peine qu'il prépare sa possible succession. Avant de quitter son poste, l'emblématique patron autrichien rêve toutefois d'offrir à « son » pilote fétiche Hamilton une monoplace assez compétitive pour pouvoir conquérir un 8<sup>e</sup> titre mondial.

**LA FW14 EST RESTÉE IMPRÉVISIBLE D'UN CIRCUIT À L'AUTRE ET MÊME D'UN VIRAGE À L'AUTRE, CE QUI N'A RIEN DE CONFORTABLE POUR SES PILOTES.**

11 VS 11

**Duels remportés entre Hamilton et Russell en qualifications**  
(2022 : 13/9)

15 VS 7

**Duels remportés par Hamilton sur Russell en course**  
(2022 : 10/12)

1 VS 0

**Nombre de pole positions Hamilton vs Russell**  
(2022 : 0/1)

6 VS 2

**Nombre de podiums Hamilton vs Russell**  
(2022 : 2/9)



# La Scuderia retrouve le sourire

Un nouveau patron à la tête de l'équipe Ferrari F1 est toujours un événement. En prenant cette fonction le 9 janvier, le Français Frédéric Vasseur savait qu'il endossait une responsabilité énorme. **Après un début de saison difficile, le bilan de la Scuderia est plutôt positif. Et annonce des jours meilleurs ?**

**U**ne seule victoire et une 3<sup>e</sup> place au classement des constructeurs, c'est évidemment un bilan mitigé pour une équipe aussi prestigieuse que la Scuderia, qui accompagne l'histoire de

la F1 depuis la création du championnat du monde en 1950. Si la victoire de Carlos Sainz à Singapour fut opportuniste, les 7 pole positions (5 pour Leclerc et 2 pour Sainz) ont montré plus de choses sur le réel potentiel de la monoplace italienne, parfois handicapée par une fiabilité défaillante ou une tenace malchance qui a surtout frappé Charles Leclerc. Il y a également eu des stratégies malheureuses ou audacieuses pour essayer d'effacer le handicap d'une qualification ratée ici ou d'un problème mécanique là. Si la presse italienne a montré son impatience habituelle, remettant en cause la légitimité du nouveau patron de l'équipe après quelques courses, Frédéric Vasseur n'a jamais perdu la confiance de Benedetto Vigna, le directeur général de

Ferrari, pas plus que de celle de John Elkann, le président du groupe Stellantis. Au contraire, Vasseur est incontestablement l'homme de la situation, le rassembleur dont la Scuderia avait besoin, avec une autorité suffisante pour éviter, ou tuer dans l'œuf, les querelles. Concernant les performances en piste, il a fallu attendre la seconde partie de la saison et – comme pour Mercedes – un changement radical de philosophie dans le développement aérodynamique de la SF-23 pour se rapprocher de la tête du peloton. C'est d'ailleurs la Ferrari qui a su titiller la redoutable Red Bull, ce dont se félicite Vasseur : « *L'ensemble de la Scuderia peut être satisfait de sa réaction lors de la seconde partie de saison. Après la pause estivale, nous avons constamment progressé, au point que nous sommes la seule équipe, avec Red Bull, à avoir remporté une course. Charles a fini la saison avec une série de bonnes performances, et Carlos a aussi réalisé des courses très positives, notamment cette victoire à Singapour.* »

Et pour préparer l'avenir, la Scuderia peut se consoler d'avoir finalement raté la place de dauphine au championnat des constructeurs, ce qui lui offre un temps de soufflerie supérieur à celui de Red Bull et Mercedes, les deux équipes qui l'ont précédée.

Du côté des pilotes, la bonne surprise est venue du niveau auquel s'est hissé Carlos Sainz, que l'on attendait légèrement en retrait par rapport à Charles Leclerc. Ce qui s'est vérifié en qualifications, où Leclerc s'est imposé comme le plus rapide du duo Ferrari. En course, Sainz s'est avéré beaucoup plus coriace – et a même souvent été montré du doigt pour ses défenses très (trop) viriles. Sans ses deux derniers grands prix ratés à Las Vegas (pénalité technique en qualifs) et Abu Dhabi (sortie de piste et 16<sup>e</sup> sur la grille), Carlos Sainz aurait probablement précédé Leclerc au championnat et propulsé Ferrari sur la 2<sup>e</sup> marche des constructeurs. Un classement symbolique car, comme l'a rappelé Frédéric Vasseur, Ferrari ne peut pas se satisfaire d'une 2<sup>e</sup> place, celle du premier vaincu.

**14** vs **8** Duels remportés par Leclerc sur Sainz en qualifications (2022 : 15/7)

**12** vs **10** Duels remportés par Leclerc sur Sainz en course (2022 : 12/9)

**5** vs **2** Nombre de pole positions Leclerc vs Sainz (2022 : 9/3)

**0** vs **1** Nombre de victoires Leclerc vs Sainz (2022 : 3/1)

**6** vs **2** Nombre de podiums Leclerc vs Sainz (2022 : 11/9)

FRÉDÉRIC VASSEUR EST SANS CONTESTE L'HOMME DE LA SITUATION, LE RASSEMBLEUR DONT LA SCUDERIA AVAIT BESOIN.





McLaren & Aston Martin

# Le vert passe à l'orange... et inversement

Jusqu'au Grand Prix d'Italie, l'équipe Aston Martin paradait dans le trio de tête au championnat des constructeurs. C'était avant de subir la montée en puissance de Ferrari, et surtout celle de McLaren. **Mais ce sont bien les hommes de Lawrence Stroll, aidés par Alonso, qui ont créé la surprise de la saison.**

**L**orsque dans la nuit de Losail, à l'issue du Grand Prix du Qatar (17<sup>e</sup> épreuve de la saison), Lando Norris a annoncé que son écurie McLaren allait prendre l'avantage sur Aston Martin d'ici à la fin de la saison, Fernando Alonso s'est contenté de ricaner. A l'arrivée du grand prix suivant à Austin, c'était fait. McLaren était devant Aston Martin au championnat et allait s'échapper inexorablement. Le résultat d'une remontée fulgurante grâce à un gain de performance que l'on ne croyait plus possible dans la F1 moderne avec un règlement technique très contraignant et un budget plafonné interdisant des développements trop coûteux. A Monaco, au retour en Europe de la Formule 1, McLaren accusait plus de 100 points de retard sur Aston Martin avec seulement 17 unités marquées, mais l'usine de Woking travaillait dur pour mettre sur la piste, à partir du Grand Prix d'Autriche, une véritable MCL60 version B dont les lignes ne cachaient pas l'inspiration Red Bull, puis plus tard un aileron arrière et un DRS franchement copié sur l'intouchable RB19. Moins visible, le plancher a été entièrement repensé et retouché. Avec une plus grosse charge aérodynamique, McLaren a gommé une grande partie de son handicap du début de saison. L'exploitation des pneumatiques s'en est trouvée également améliorée, et sur cette

base enfin saine, McLaren n'a plus cessé de progresser dans la hiérarchie pour remonter à une solide 4<sup>e</sup> place au championnat des constructeurs, avec à la clé plusieurs très belles places d'honneur, et engranger 285 points du Grand Prix d'Autriche à celui d'Abu Dhabi, scorant à chaque course. C'est un peu en négatif ce qui s'est produit pour Aston Martin avec un début de championnat tonitruant avant que les ingénieurs de l'équipe de Silverstone ne se perdent légèrement dans le développement et l'exploitation de leur AMR23, qui a couru après les principales caractéristiques de la Red Bull sans vraiment en maîtriser – ou découvrir – les subtilités. Il a alors été décidé de regarder plus loin, pour finalement expérimenter et explorer des pistes en vue de 2024, comme l'a confirmé dans le paddock d'Abu Dhabi Tom McCullough, le responsable de la performance d'Aston Martin : « Nous avons commencé à faire des essais importants et à tenter de comprendre ce qui se passera l'année prochaine, ce que nous avons fait avec toutes ces données en banque. Avec cette voiture, nous n'avons jamais eu les mêmes spécifications d'une course à l'autre. » La prochaine saison dira si ce fut un bon calcul, mais ce ne fut pas le cas à coup sûr en 2023, où Aston Martin a perdu pied après la trêve, à partir du Grand Prix d'Italie jusqu'à celui de São Paulo,

soit 6 courses presque blanches avant de retrouver de la performance et de gros points. En même temps qu'un Fernando Alonso à son meilleur après un début de saison de feu et une collaboration avec Aston Martin idyllique, l'Espagnol étant monté sur le podium à 6 reprises lors des 8 premières courses. Lorsqu'Aston Martin a régressé, tout le monde dans le paddock a retenu son souffle, guettant le moment où le clash allait intervenir entre le peu patient Lawrence Stroll et le très sanguin Espagnol. Mais rien de tel ne s'est produit. Alonso a gardé son calme, la jouant très corporate : « On a été en difficulté pendant quelques mois. On a dû expérimenter un certain nombre de choses pour vraiment comprendre la direction que l'on prenait, et aussi avancer sur la voiture de l'année prochaine. » Battue par McLaren dans le domaine du développement et donc sur la piste en fin de championnat pour finalement échouer à la 5<sup>e</sup> place du classement des équipes, Aston Martin a également payé le manque de régularité de Lance Stroll, coupable d'être aux abonnés absents 5 courses de suite, alors qu'Alonso n'a déploré que 3 courses vierges de points sur 22. Stroll, le fils du patron, dément pourtant être en déficit de motivation, le jeune Canadien, lucide, reconnaissant toutefois la supériorité de son prestigieux coéquipier.

**15** vs **7** Duels remportés par Norris sur Piastri en qualifications (en course : 17/5)

**7** vs **3** Nombre de podiums Norris vs Piastri

À L'ARRIVÉE DU GRAND PRIX DES ÉTATS-UNIS, McLAREN ÉTAIT DEVANT ASTON MARTIN AU CHAMPIONNAT ET ALLAIT S'ÉCHAPPER INEXORABLEMENT.

**19** vs **3** Duels remportés par Alonso sur Stroll en qualifications (en course : 18/3)

**8** vs **0** Nombre de podiums Alonso vs Stroll





# CHAMPIONNAT DU MONDE DES PILOTES

Le suspense n'a pas duré. Dès la mi-saison, la cause était entendue et le troisième titre de Max Verstappen ne cessait de grossir à l'horizon. **Il a toutefois fallu attendre l'avant-dernière course pour connaître son dauphin : son coéquipier Sergio Pérez.**

Alpine

DPPI

## Une montagne à gravir

Il fallait sauver l'équipe tricolore. Et pour cela, un électrochoc était nécessaire. Il est intervenu au cœur de l'été avec **un remaniement radical de l'organigramme. C'est à Bruno Famin qu'a été confiée cette remise à niveau.**

**A** en croire les membres de l'équipe Alpine interrogés, l'ambiance s'est nettement améliorée sur les circuits et à l'usine d'Enstone après le coup de balai qui a ventilé Laurent Rossi, le P.-D.G. de la marque Alpine, mais aussi le patron de l'équipe Otmar Szafnauer et surtout son directeur sportif Alan Permane, en conflit ouvert avec les pilotes et pas mal de cadres. Enfin, Pat Fry a démissionné pour aller chez Williams. Famin, qui a mené sans faiblir cette petite révolution, s'est attaqué à un immense chantier de reconstruction et de remotivation des troupes, en attendant de savoir quel sera l'organigramme de l'équipe française à l'orée de la saison 2024. Sur la piste, l'Alpine A523 a déçu, et son unité de puissance s'est avérée en retrait de la concurrence. Une fois le ménage effectué à Enstone et Viry-Châtillon,

les bureaux d'études se sont attelés à comprendre ce qui n'allait pas sur la monoplace bleue. Cette analyse en profondeur, associée à un développement plus audacieux, a commencé à porter ses fruits en fin de saison. Mais l'équipe Alpine n'a pas pu défendre sa 5<sup>e</sup> place au championnat face à la déferlante McLaren. Le point positif concerne l'association Pierre Gasly – Esteban Ocon, qui n'a pas débouché sur le clash attendu. Si les deux Normands ne sont pas les meilleurs amis du monde, ils ont su collaborer en bonne intelligence. Finalement, leur bilan est très similaire avec un podium chacun et une quasi-égalité en nombre de points marqués. Ocon peut toutefois mettre en avant ses 5 abandons (sur 7) pour des raisons mécaniques, tandis que Gasly a subi 3 abandons, chaque fois sur accrochage, dont deux fois avec son coéquipier...

**8** vs **14** Duels remportés par Ocon sur Gasly en qualifications (en course : 10/9)

**1** vs **1** Nombre de podiums Ocon vs Gasly

Statistiques établies hors shootouts et courses sprint.

### 1<sup>er</sup> Max Verstappen

Red Bull  
 ■ Champion du monde  
 ■ 575 pts  
 ■ 19 victoires  
 ■ 21 podiums  
 ■ 12 pole positions  
 ■ 9 meilleurs tours

### 2<sup>e</sup> Sergio Pérez

Red Bull  
 ■ 285 pts  
 ■ 2 victoires  
 ■ 9 podiums  
 ■ 2 pole positions  
 ■ 2 meilleurs tours

### 3<sup>e</sup> Lewis Hamilton

Mercedes  
 ■ 234 pts  
 ■ 6 podiums  
 ■ 1 pole position  
 ■ 4 meilleurs tours  
 ■ Meilleur résultat : 2<sup>e</sup>

### 4<sup>e</sup> Fernando Alonso

Aston Martin  
 ■ 206 pts  
 ■ 8 podiums  
 ■ 1 meilleur tour  
 ■ Meilleur résultat : 2<sup>e</sup>  
 ■ Meilleure qualif : 2<sup>e</sup>

### 5<sup>e</sup> Charles Leclerc

Ferrari  
 ■ 206 pts  
 ■ 6 podiums  
 ■ 5 pole positions  
 ■ Meilleur résultat : 2<sup>e</sup>

### 6<sup>e</sup> Lando Norris

McLaren  
 ■ 205 pts  
 ■ 7 podiums  
 ■ 1 meilleur tour  
 ■ Meilleur résultat : 2<sup>e</sup>  
 ■ Meilleure qualif : 2<sup>e</sup>

### 7<sup>e</sup> Carlos Sainz

Ferrari  
 ■ 200 pts  
 ■ 1 victoire  
 ■ 1 podium  
 ■ 2 pole positions

### 8<sup>e</sup> George Russell

Mercedes  
 ■ 175 pts  
 ■ 2 podiums  
 ■ 1 meilleur tour  
 ■ Meilleur résultat : 3<sup>e</sup>  
 ■ Meilleure qualif : 2<sup>e</sup>

### 9<sup>e</sup> Oscar Piastri

McLaren  
 ■ 97 pts  
 ■ 2 podiums  
 ■ 2 meilleurs tours  
 ■ Meilleur résultat : 2<sup>e</sup>  
 ■ Meilleure qualif : 2<sup>e</sup>

### 10<sup>e</sup> Lance Stroll

Aston Martin  
 ■ 74 pts  
 ■ Meilleur résultat : 4<sup>e</sup>  
 ■ Meilleure qualif : 3<sup>e</sup>

### 11<sup>e</sup> Pierre Gasly

Alpine  
 ■ 62 pts  
 ■ 1 podium  
 ■ Meilleur résultat : 3<sup>e</sup>  
 ■ Meilleure qualif : 4<sup>e</sup>

### 12<sup>e</sup> Esteban Ocon

Alpine  
 ■ 58 pts  
 ■ 1 podium  
 ■ Meilleur résultat : 3<sup>e</sup>  
 ■ Meilleure qualif : 3<sup>e</sup>

### 13<sup>e</sup> Alexander Albon

Williams  
 ■ 27 pts  
 ■ Meilleur résultat : 7<sup>e</sup>  
 ■ Meilleure qualif : 4<sup>e</sup>

### 14<sup>e</sup> Yuki Tsunoda

AlphaTauri  
 ■ 17 pts  
 ■ 1 meilleur tour  
 ■ Meilleur résultat : 8<sup>e</sup>  
 ■ Meilleure qualif : 6<sup>e</sup>

### 15<sup>e</sup> Valtteri Bottas

Alfa Romeo  
 ■ 10 pts  
 ■ Meilleur résultat : 8<sup>e</sup>  
 ■ Meilleure qualif : 7<sup>e</sup>

### 16<sup>e</sup> Nico Hülkenberg

Haas  
 ■ 9 pts  
 ■ Meilleur résultat : 7<sup>e</sup>  
 ■ Meilleure qualif : 5<sup>e</sup>

### 17<sup>e</sup> Daniel Ricciardo

AlphaTauri  
 ■ 6 pts (7 GP)  
 ■ Meilleur résultat : 7<sup>e</sup>  
 ■ Meilleure qualif : 4<sup>e</sup>

### 18<sup>e</sup> Zhou Guanyu

Alfa Romeo  
 ■ 6 pts  
 ■ 1 meilleur tour  
 ■ Meilleur résultat : 9<sup>e</sup>  
 ■ Meilleure qualif : 5<sup>e</sup>

### 19<sup>e</sup> Kevin Magnussen

Haas  
 ■ 3 pts  
 ■ Meilleur résultat : 10<sup>e</sup>  
 ■ Meilleure qualif : 4<sup>e</sup>

### 20<sup>e</sup> Liam Lawson

AlphaTauri  
 ■ 2 pts (5 GP)  
 ■ Meilleur résultat : 9<sup>e</sup>  
 ■ Meilleure qualif : 10<sup>e</sup>

### 21<sup>e</sup> Logan Sargeant

Williams  
 ■ 1 pt  
 ■ Meilleur résultat : 10<sup>e</sup>  
 ■ Meilleure qualif : 10<sup>e</sup>

22<sup>e</sup> : Nyck de Vries, AlphaTauri, 0 point (10 GP)





**Williams**

Williams Racing Media

## La lente reconquête

De façon moins spectaculaire que McLaren, l'équipe Williams a signé quelques belles performances, surtout en qualifications. **Elle a ainsi obtenu son meilleur classement des constructeurs depuis sept ans.**

**H**uit fois, Alex Albon s'est classé dans les points lors de cette longue saison 2023, tandis que le rookie Logan Sargeant n'y est parvenu qu'une fois, devant son public à Austin. Mais en plusieurs occasions, la Williams a fait sensation, surtout sur les circuits favorisant la vitesse de pointe, son principal point fort. Ce qu'Albon a su faire fructifier au Canada et en Italie, deux circuits estampillés « haute vitesse », récoltant chaque fois les 6 points de la 7<sup>e</sup> place. Le plus étonnant, c'est que James Vowles, arrivé à la tête de l'équipe de Grove au début de l'année 2023, a décidé de stopper le développement et de ne plus apporter d'évolutions sur la FW45 après la trêve estivale alors qu'il restait 10 grands prix à disputer. S'appuyant sur une base relativement saine, l'équipe anglaise a tenu bon jusqu'à la dernière course en exploitant au mieux la machine dont elle disposait, procédant par petites touches, tout en préparant 2024. Un pari assumé. Pour 3 points, Williams a conservé sa 7<sup>e</sup> place au classement des constructeurs malgré le baroud d'honneur d'AlphaTauri. Cette place signifie un gain de presque 10 millions de dollars qui seront réinjectés dans la conception de la prochaine voiture. Selon Vowles, cette somme reste la bienvenue dans le cadre d'un budget plafonné, même si elle est synonyme de quelques pourcentages de soufflerie en moins. En constatant le gouffre (en points) qui sépare cette 7<sup>e</sup> place au championnat et la 6<sup>e</sup>, cela ne laisse toutefois pas beaucoup d'espoirs à l'ex-prestigieuse équipe Williams de faire beaucoup mieux l'an prochain.

**22** vs **0** Duels remportés par Albon sur Sargeant en qualifications (en course : 17/2)



**Haas**

DPPI

## Lanterne rouge, hélas !

Haas reste désespérément collée en fond de classement. Après 8 saisons de Formule 1 et malgré des pilotes expérimentés, **l'écurie américaine ne semble jamais viser beaucoup plus haut. Un sacré gâchis.**

**E**n F1, la bonne volonté ne suffit pas. Et l'expérience non plus. En faisant confiance aux expérimentés Nico Hülkenberg et Kevin Magnussen, Günther Steiner espérait plus de constance dans les résultats et moins de casses, mais la performance n'était pas au rendez-vous. La méthodologie fait cruellement défaut au sein de l'équipe américaine, qui semble manquer de coordination entre son Q.G. en Caroline du Nord, ses bureaux d'études et son usine de Banbury, son partenariat (solide) avec Ferrari qui fournit l'unité de puissance et la construction de ses châssis et certaines pièces composites en Italie chez Dallara. Un puzzle complexe et qui n'a jamais vraiment convaincu. Avec une pointe d'amertume et de colère, l'Allemand Nico Hülkenberg s'en est inquiété après une saison 2023 au-delà du décevant : « Günther (le patron, NDLR) et les membres de la direction doivent (se) poser des questions et examiner tous les domaines. Quelque chose doit-il changer au niveau de la structure, du personnel ou autre chose ? Je veux croire que cela se produira. » Un constat sévère que ne partage pas son coéquipier danois : « Cela n'aide pas du tout l'équipe. Nous jouons tous un rôle et avons une responsabilité. C'est comme cela que je le vois. » L'Allemand a pourtant sûrement raison. Une restructuration en profondeur s'impose, car rien n'a fonctionné en 2023, avec seulement 12 points marqués au volant d'une Haas-Ferrari incapable de préserver ses gommes et de tenir le rythme (parfois prometteur en qualifications) sur la longueur des grands prix.

**9** vs **13** Duels remportés par Magnussen sur Hülkenberg en qualifications (en course : 9/13)



**Alfa Romeo**

DPPI

## En attendant Audi

Pour sa dernière année aux couleurs d'Alfa Romeo, Sauber, en pleine mutation vers Audi, s'est "offert" **une "saison de transition", sanctionnée par une plongée au classement et l'avant-dernière place des constructeurs.**

**L**a monoplace C43, qui n'a rapporté que 16 points à l'équipe d'Hinwil, s'est avérée complètement ratée et elle est bonne pour la casse. Elle a plongé dans un océan de perplexité l'expérimenté Valtteri Bottas et dans le doute le peu convaincant Guanyu Zhou, qui disputait pourtant sa 2<sup>e</sup> saison. Pour 2024, l'équipe doit donc partir sur de nouvelles bases – un peu à la manière de Mercedes – sans en avoir les moyens techniques, Hinwil devant en parallèle préparer sa mue pour devenir une équipe d'usine avec Audi. Comme l'a expliqué à Sport Auto Alessandro Alunni Bravi, le patron de l'équipe Sauber (dont le nouveau nom complet serait Stake F1 Team Kick Sauber en 2024), l'une des difficultés à laquelle il doit faire face est de déterminer la façon de répartir les ressources avec à l'horizon une mutation radicale en 2026. Toutefois, et sans mauvais jeu de mots, c'est le Britannique James Key qui détient la clé du futur. En provenance de McLaren, il occupe depuis le mois de juin le poste de directeur technique à Hinwil et a reçu le feu vert (tardif) pour élaborer un nouveau concept, dans la mesure des moyens consacrés à la future monoplace. Ce changement de cap a également eu pour conséquence de restreindre au maximum le développement de la voiture 2023, qui a rapidement montré ses limites. Châssis, aérodynamique, suspension : rien n'a donné satisfaction. Un constat qui a facilité la décision de n'en rien garder.

**15** vs **7** Duels remportés par Bottas sur Zhou en qualifications (en course : 12/9)



Côté finances

# Business au beau fixe !

Red Bull Media

**D**ébut novembre, le FOG (Formula One Group) a annoncé ses résultats financiers pour le troisième trimestre 2023. Huit grands prix ont eu lieu au cours de la période, contre sept en 2022, ce qui peut expliquer pourquoi les revenus ont bondi de plus de 24 %, passant de 715 millions de dollars à 887 millions de dollars. Mais lorsque les résultats du troisième trimestre ont été ajoutés à ceux du premier semestre, les chiffres ont montré une augmentation de 9,5 %, passant de 1,819 milliard de dollars l'année dernière à 1,992 milliard de dollars. A partir de là, il est possible d'estimer que le chiffre d'affaires pour l'ensemble de l'année, qui sera annoncé début 2024, sera de l'ordre de 2,8 milliards de dollars, à comparer aux 2,57 milliards de 2022. Cela pourrait être encore plus élevé dans la mesure où le quatrième trimestre intégrera le Grand Prix de Las Vegas, qui générera plus d'argent qu'une épreuve normale, car Liberty Media en assurait directement la promotion. Et pourtant cette année, la F1 n'a pas atteint son plein potentiel. Il n'y a eu « que » 22 courses, au lieu des 24 prévues : Imola a été annulé en raison des inondations et le Grand Prix de Chine n'a pas eu lieu en raison des restrictions post-Covid à Shanghai. Les deux courses devraient être de retour en 2024, ce qui signifie que la F1 atteindrait alors un chiffre d'affaires annuel supérieur à 3 milliards de dollars. L'optimisme entourant la discipline s'est reflété début octobre dans la révision à la hausse de la recommandation par la très influente banque Citigroup pour l'action de la F1 en bourse (connue sous le nom de FWONK), passant de « Neutre » à « Acheter ». L'argument de Citigroup est que la F1 est désormais stable et devrait connaître une croissance de 8 %

par an. Certes, les audiences télé ont un peu souffert de la domination de Max Verstappen. Mais cela n'inquiète pas les financiers. Pourtant, l'indicateur le plus intéressant n'est peut-être pas le revenu du FOG, ni sa valorisation boursière, mais l'augmentation de la valeur des écuries elles-mêmes. Il y a quelques semaines, AlphaTauri a refusé une offre de rachat de 1,2 milliard de dollars. Et, en fin de saison, Aston Martin a annoncé avoir vendu une participation minoritaire à une société américaine de capital-investissement, Arctos Partners. Des sources proches du dossier ont déclaré que l'accord concernait une participation de 10 % dans l'équipe, ce qui la valoriserait à 1,1 milliard de dollars. Il y a quelques années, les équipes ne valaient qu'une fraction de ces chiffres. Être propriétaire d'une écurie de Formule 1 était alors un moyen excitant de perdre de l'argent. Qu'est ce qui a changé ?

## Plus rentable que la NBA

Cela est dû en grande partie à l'ancien P.-D.G. de la F1, Chase Carey, qui a abordé les négociations commerciales avec les équipes d'une manière très différente de celle de son prédécesseur, Bernie Ecclestone. Il a convaincu les équipes qu'il était dans leur intérêt de se mettre d'accord sur un plafond budgétaire et a créé un système de primes plus équilibré. Cela signifiait que les équipes pouvaient réaliser des bénéfices. C'était il y a trois ans et aujourd'hui, les fonds sportifs font la queue pour investir dans le secteur de la Formule 1. Otro Capital est l'un de ces investisseurs. Faisant partie d'un fond basé aux Etats-Unis, Otro Capital a acheté 24 % d'Alpine F1, dans le cadre d'un accord estimé à 218 millions de dollars. Cela valorise l'équipe française à un peu plus de 900 millions de dollars. Niraj Shah,

**AU GRÉ DE NÉGOCIATIONS FINANCIÈRES, LA VALEUR D'ALPHATAURI ET D'ASTON MARTIN A ÉTÉ ESTIMÉE À PLUS DE 1 MILLIARD DE DOLLARS. IL Y A QUELQUES ANNÉES, LES ÉCURIES NE VALAIENT QU'UNE FRACTION DE CE CHIFFRE.**

d'Otro, s'en explique : « Notre point de vue, c'est que la F1 n'est pas un feu de paille. C'est une ligue qui affiche une belle longévité et une énorme base de fans. Elle a une portée mondiale plus grande que la NFL et la NBA. Mais les valorisations des équipes (de F1) n'avaient pas encore rattrapé leur retard. Nous pensons que, puisqu'il n'y a que 10 équipes, il y aura un niveau d'intérêt constant pour ces équipes. Dans la plupart des ligues – NBA, NFL, MLB –, il y a 30 à 32 équipes. Dans le football européen, des centaines d'équipes sont disponibles à l'achat. En Formule 1, il n'y a que 10 équipes. Donc, dès le départ, cela en fait l'une des ligues les plus rares auxquelles il est possible de participer. Il y a une valeur intrinsèque au simple fait d'être l'un des 10. » La Formule 1 est cependant encore petite si on la compare à la ligue sportive la plus riche du monde, la NFL aux Etats-Unis. Celle-ci génère des revenus annuels d'environ 19 milliards de dollars. Cet été, la prestigieuse équipe de Washington Commanders (anciennement Redskins) a été vendue pour 6 milliards de dollars... La F1 a encore une belle marge de progression !

Par Joe Saward





AlphaTauri

## La valse des pilotes

La petite équipe de Faenza a longtemps tâtonné pour essayer de comprendre le fonctionnement de sa monoplace. **Elle n'y est que partiellement parvenue grâce à un développement important mais tardif.**

**I** l a fallu attendre le Grand Prix de Singapour pour voir les ingénieurs de l'équipe italienne prendre – enfin – le petit taureau par les cornes.

En installant un nouveau package aérodynamique et mécanique, mais aussi un nouveau plancher très inspiré de celui de la Red Bull, ils ont débloqué un niveau de performance qu'il aurait été souhaitable de pouvoir exploiter dès le début de saison. Ce genre de retard à l'allumage ne devrait pas, ou moins, se reproduire, Red Bull Technology ayant prévu d'accentuer sa collaboration avec son équipe B (dont le nouveau nom serait Racing Bulls en 2024), dans les limites toutefois de ce qu'autorise le règlement dans ce domaine. Franz Tost, qui effectuait sa dernière saison à la tête de la formation de Faenza, a dû également composer

avec une valse de ses pilotes, ce qui ne l'a pas aidé. Le Japonais Yuki Tsunoda s'est assagi, mais son apport technique reste limité. Quant à Nyck de Vries, il ne s'est jamais trouvé à l'aise dans l'AT04 au point de se voir remercié avant le Grand Prix de Hongrie. Le Néerlandais a été remplacé par Daniel Ricciardo, le revenant, qui a eu la malchance de se fracturer un poignet après 2 courses, donnant ainsi sa chance au débutant Liam Lawson, qui a plus que convaincu en 5 grands prix, parvenant même à marquer un point à Singapour, réputé pour être une des courses les plus difficiles de la saison. AlphaTauri a profité de la dernière course à Abu Dhabi pour apporter un plancher encore modifié (et de plus en plus typé Red Bull) pour pouvoir l'essayer lors de la journée de tests post-saison.

**7** VS **3** Duels remportés par Tsunoda sur de Vries en qualifications (en course : 8/2)

**4** VS **1** Duels remportés par Tsunoda sur Lawson en qualifications (en course : 1/4)

**4** VS **3** Duels remportés par Tsunoda sur Ricciardo en qualifications (en course : 4/3)

Statistiques établies hors shootouts et courses sprint.



## LES MOMENTS FORTS DU CHAMPIONNAT 2023

**Red Bull a remporté un 6<sup>e</sup> titre des constructeurs et 21 grands prix au cours d'une saison à sens unique. L'écurie autrichienne doit beaucoup à la domination sans partage de son champion Max Verstappen.**

**1** 5 MARS  
**GP de Bahreïn**  
Fernando Alonso fait sensation dès son arrivée chez Aston Martin. Qualifié en 3<sup>e</sup> ligne, l'Espagnol se hisse sur le podium (3<sup>e</sup>) derrière les – déjà – intouchables Red Bull RB19. Stroll, blessé aux poignets, réussit à se classer 6<sup>e</sup>, dans la douleur.

la plus haute marche, devant Lewis Hamilton, qui redonne espoir à Mercedes, et Fernando Alonso, qui enchaîne son 3<sup>e</sup> beau résultat.

**2** 19 MARS  
**GP d'Arabie saoudite**  
C'est Sergio Pérez qui s'impose devant son coéquipier néerlandais. Petite précision qui refroidit l'enthousiasme du Mexicain : Verstappen s'est élancé de la 15<sup>e</sup> place après une rupture de transmission en Q2. Alonso confirme, tandis que les Mercedes et les Ferrari déçoivent.

**4** 30 AVRIL  
**GP d'Azerbaïdjan**  
Si Charles Leclerc décroche la pole position devant la Red Bull de Verstappen, c'est Sergio Pérez qui signe un week-end presque parfait. Vainqueur de la course sprint, le Mexicain récidive le dimanche du grand prix, bien aidé par le timing de la safety car.

**3** 2 AVRIL  
**GP d'Australie**  
Trois champions du monde se partagent le podium australien avec Max Verstappen sur

**5** 7 MAI  
**GP de Miami**  
L'exploit est à mettre sur le compte des responsables de la logistique de la F1 et des mécaniciens des 10 équipes. Le plateau est en ordre de marche dès le jeudi, après un périple de 11 000 km depuis Bakou le dimanche précédent et un voyage de près de vingt heures.



**28 MAI**  
**GP d'Emilie-Romagne**  
Des pluies diluviennes qui noient l'Emilie-Romagne imposent l'annulation du grand prix.

**6 28 MAI**  
**GP de Monaco**  
La course la plus prestigieuse du calendrier est dans la tourmente. Liberty Media menace de la supprimer si les Monégasques n'en modernisent pas les installations et n'augmentent pas la capacité d'accueil du public. Monaco obtient un sursis jusqu'en 2025.

**7 4 JUIN**  
**GP d'Espagne**  
Sur un circuit très exigeant sur le plan technique, l'équipe Mercedes croit en sa résurrection grâce aux performances de Lewis Hamilton et de George Russell. Mais les deux Britanniques se classent très loin de Verstappen, vainqueur pour la 40<sup>e</sup> fois.

**8 18 JUIN**  
**GP du Canada**  
Le clan Pérez annonce haut et fort que leur « Checo » national va se battre pour le titre et rivaliser avec Verstappen. Une annonce ambitieuse au moment où le Néerlandais dit se sentir désormais à l'aise au volant de la RB19. Il confirme en dominant l'épreuve canadienne.

**9 2 JUILLET**  
**GP d'Autriche**  
Sur les terres de son équipe, Verstappen ne laisse aucune chance à ses adversaires. Cette course met parfaitement en lumière l'ineptie des limites de piste : 1 200 cas sont examinés, et une dizaine de pilotes sont pénalisés et rétrogradés après l'arrivée.

**10 9 JUILLET**  
**GP de Grande-Bretagne**  
La plupart des équipes profitent de cette course à domicile pour apporter de grosses évolutions. Du côté de chez McLaren, la MCL60 semble transfigurée. Norris et Piastri se classent 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> en qualifications, une place que Norris confirme en course.

**11 23 JUILLET**  
**GP de Hongrie**  
L'aventure en F1 de Nyck de Vries n'aura duré que 11 grands prix, dont 1 chez Williams en 2022 et 10 chez AlphaTauri en 2023. Aussi rapidement qu'il a été engagé par AlphaTauri, il en a été remercié par l'inflexible Helmut Marko. Il laisse sa place au revenant Daniel Ricciardo.

**12 30 JUILLET**  
**GP de Belgique**  
Peut-être que Max Verstappen s'ennuie quand il fait cavalier seul. Histoire de pimenter son dimanche après-midi pluvieux, il offre aux téléspectateurs du monde entier quelques échanges radio savoureux avec son ingénieur.

**13 27 AOÛT**  
**GP des Pays-Bas**  
La trêve estivale n'y a rien changé : Verstappen reste intouchable. Mais c'est un autre pilote de la famille « Red Bull » qui fait l'actualité. En effet, Daniel Ricciardo se brise un poignet le vendredi et doit laisser – déjà – sa place au débutant Liam Lawson dans l'AlphaTauri.

**14 3 SEPTEMBRE**  
**GP d'Italie**  
Rien de nouveau sous le soleil de la Lombardie. Les Red Bull (Verstappen devant Pérez) restent très dominatrices. Le paddock apprend qu'Hamilton et Russell sont prolongés chez

Mercedes. Pérez, lui, est toujours sur la sellette.

**15 17 SEPTEMBRE**  
**GP de Singapour**  
Aucun pilote Red Bull n'est sur le podium ! Et c'est Carlos Sainz qui met un terme à la spirale victorieuse de l'équipe autrichienne. Celle-ci ne fera donc pas le Grand Chelem dont rêvaient à haute voix Christian Horner et Helmut Marko.

**16 24 SEPTEMBRE**  
**GP du Japon**  
L'année dernière, Verstappen y avait été sacré champion du monde. Cette fois, c'est l'écurie Red Bull, sur les terres de son motoriste Honda, qui assure son titre des constructeurs. Une fois de plus grâce à l'impeccable Verstappen.

**17 8 OCTOBRE**  
**GP du Qatar**  
Ce que redoutaient – légèrement – les responsables de la F1 se produit. C'est lors de la course sprint que Max Verstappen verrouille son 3<sup>e</sup> titre. Par chance, il confirme le lendemain, entouré sur le podium par les deux pilotes McLaren, Piastri devant Norris !

**18 22 OCTOBRE**  
**GP des Etats-Unis**  
Les patrons des 10 équipes n'en démordent pas. Ils ne veulent pas d'une 11<sup>e</sup> équipe sur la grille, même sous le nom prestigieux d'Andretti associé à Cadillac, une marque de la puissante General Motors. La FIA défend tout de même ce projet.

**19 29 OCTOBRE**  
**GP de Mexico City**  
Devant son public, jusqu'alors en transe,











Sergio Pérez gâche son week-end dès le départ en s'accrochant au premier virage avec la Ferrari de Charles Leclerc. C'est un abandon crève-cœur pour l'enfant du pays, d'autant plus que Verstappen triomphe encore.

**20 5 NOVEMBRE**  
**GP de São Paulo**  
Il faut attendre les derniers tours du grand prix pour vibrer un peu avec le duel qui oppose Alonso à Pérez pour la dernière place du podium. C'est dans l'ultime boucle que l'Espagnol récupère la 3<sup>e</sup> place et la conserve sur la ligne à 53 millièmes près.

**21 18 NOVEMBRE**  
**GP de Las Vegas**  
Comme prévu, c'est le grand prix de tous les excès et de toutes les fatigues. Si la course est une des plus animées de la saison, le vainqueur reste Verstappen.

**22 26 NOVEMBRE**  
**GP d'Abu Dhabi**  
En fin stratège, Verstappen a fait en sorte de s'assurer un nouveau record, celui de 1 000 tours passés en tête sur une même saison. Un record devenu possible par la multiplication des grands prix.

## CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONSTRUCTEURS

	<b>1<sup>er</sup> Red Bull 860 pts</b> En 2022 : 759 pts (1 <sup>er</sup> )
	<b>2<sup>e</sup> Mercedes 409 pts</b> En 2022 : 515 pts (3 <sup>e</sup> )
	<b>3<sup>e</sup> Ferrari 406 pts</b> En 2022 : 554 pts (2 <sup>e</sup> )
	<b>4<sup>e</sup> McLaren 302 pts</b> En 2022 : 159 pts (5 <sup>e</sup> )
	<b>5<sup>e</sup> Aston Martin 280 pts</b> En 2022 : 55 pts (7 <sup>e</sup> )
	<b>6<sup>e</sup> Alpine 120 pts</b> En 2022 : 173 pts (4 <sup>e</sup> )
	<b>7<sup>e</sup> Williams 28 pts</b> En 2022 : 8 pts (10 <sup>e</sup> )
	<b>8<sup>e</sup> AlphaTauri 25 pts</b> En 2022 : 35 pts (9 <sup>e</sup> )
	<b>9<sup>e</sup> Alfa Romeo 16 pts</b> En 2022 : 55 pts (6 <sup>e</sup> )
	<b>10<sup>e</sup> Haas 12 pts</b> En 2022 : 37 pts (8 <sup>e</sup> )





# FORMULE 1

Dans les coulisses des grands prix



**GP de Las Vegas**

CIRCUIT URBAIN DE LAS VEGAS

16 - 18 NOVEMBRE 2023



**GP d'Abu Dhabi**

CIRCUIT DE YAS MARINA

24 - 26 NOVEMBRE 2023

Malgré une combinaison blanche censée rappeler les fameuses tenues d'Elvis Presley, Max Verstappen n'a pas trouvé le Grand Prix de Las Vegas très rock and roll. Ça n'a pas empêché le Néerlandais de dominer cette course pour chanter à l'arrivée : *Viva Las Vegas !*

Par nos envoyés spéciaux Lionel Froissart & Joe Saward





01

DPPI

02

Motorsport-images/LAT/Panoramic

Le Grand Prix de Las Vegas n'aura été qu'une péripétie au milieu d'un énorme show très son et lumière, qui n'a pas été du goût de tout le monde. Organisé par la F1, qui en était le promoteur, ce rendez-vous devra ajuster ses horaires, l'accueil du public et aussi ses tarifs.

Jacques Villeneuve, qui s'est toujours démarqué par son originalité, ne pouvait pas rêver d'un meilleur endroit que Las Vegas pour convoler en justes noces, pour la troisième fois ! Giulia Marra, sa (nouvelle) femme et mère de son sixième enfant, lui a fait la surprise de réunir les habitués du paddock pour cette cérémonie.

## GP de Las Vegas

CIRCUIT URBAIN DE LAS VEGAS

16 - 18 NOVEMBRE 2023

### MERCREDI 15 NOVEMBRE

#### 01 Max Verstappen veut moins de show Place au sport

En général, les pilotes ne se plaignent pas d'avoir beaucoup de grands prix à disputer. Ce sont plutôt les innombrables déplacements et surtout les multiples sollicitations de leur service marketing et désormais de Liberty Media, qui a fait de son produit F1 un véritable show, qui les irritent. Depuis des mois, les pilotes étaient prévenus que le rendez-vous de Las Vegas serait particulièrement chargé dans ces domaines. Ils n'ont pas été déçus, ce qui fait dire à Max Verstappen : « Ce grand prix, c'est 99 % de show et 1 % de sport. » Le Hollandais est particulièrement remonté après une interminable cérémonie d'ouverture assez loupée. Max dit s'être senti comme un clown dans cette mise en scène : « Certains aiment le spectacle. Je n'aime pas ça du tout. J'ai grandi en étant focalisé sur l'aspect performance. C'est comme ça que je vois les choses. » Avant même les premiers essais, le pilote Red Bull, qui n'est pas un grand fan des circuits urbains, se déclare également peu enthousiasmé par le circuit de Las Vegas : « Il n'y a simplement pas beaucoup de virages. Des lignes droites, des virages à angle droit, pas vraiment

de grandes courbes rapides où le pilotage peu s'exprimer... Ça dépendra aussi du niveau d'adhérence. On ne dirait pas qu'il y en ait beaucoup. »

#### Grogne des journalistes Trop loin du paddock

Chez nos confrères, les premiers commentaires sur Las Vegas sont plutôt négatifs. Ce qui surprend, rapporté aux investissements colossaux consentis par les organisateurs pour en faire un rendez-vous phare. Cette mauvaise humeur est en partie due au fait que le centre de presse est situé hors du paddock, auquel les journalistes n'ont pas un accès direct. Problèmes d'ego mis à part, cette disposition est en effet pénalisante, dans la mesure où il faut parcourir un long chemin et passer un portique de sécurité à chaque fois. Rappelons que, sur un grand prix, les journalistes passent la moitié de leur temps devant les écrans de la salle de presse (souvent aveugle), sans rien voir de la piste, et ne peuvent recueillir leurs informations qu'en faisant d'incessants allers-retours vers le paddock.

### JEUDI 16 NOVEMBRE

#### 02 Convocation pour Jacques Villeneuve Un troisième mariage avancé

En attendant la tardive première séance d'essais, la famille Villeneuve nous offre une petite distraction. A l'initiative de sa compagne Giulia Marra, quelques amis sont réunis dans la chapelle improvisée dans le paddock, jouxtant un bar-casino éphémère. Lorsque l'ancien

## Chère, l' rencontre entre la Ferrari de Carlos Sainz et une plaque d'égoût sur le circuit urbain de Las Vegas : 2 millions de dollars, évalue Frédéric Vasseur. Sans gonfler la note ?

champion du monde arrive, il a troqué sa fameuse chemise de bûcheron pour un costume trois pièces très élégant. Nous lui demandons qui a pu le convaincre de faire un tel effort vestimentaire. « On m'a parlé d'un meeting super-important », répond-il. En fait, ce n'est que quelques minutes auparavant qu'il a été informé de son mariage, initialement prévu la semaine suivante. Jock Clear, son ancien ingénieur de piste (époque Williams) l'accompagne pour tenir le rôle de témoin. Jacques nous affirme que ce troisième mariage sera le bon. C'est tout le mal que nous lui souhaitons.

#### Le rouge est mis La honte

Ce n'est pas la première fois que les Formule 1 évoluent sur un nouveau circuit urbain. Sur d'autres tracés comme ceux de Monaco et de Bakou, les organisateurs avaient été confrontés à des problèmes de plaques d'égoût mal scellées et « aspirées » par les monoplaces. Après 7 minutes de la première séance d'essais, dans les avenues de Las Vegas, une monoplace s'arrête sur le côté. C'est celle de Carlos Sainz, victime d'un énorme choc en percutant le couvercle baladeur d'une valve d'eau à plus de 300 km/h. Le (drapeau) rouge est mis, la Ferrari en partie détruite, et l'Alpine d'Ocon est une victime collatérale.

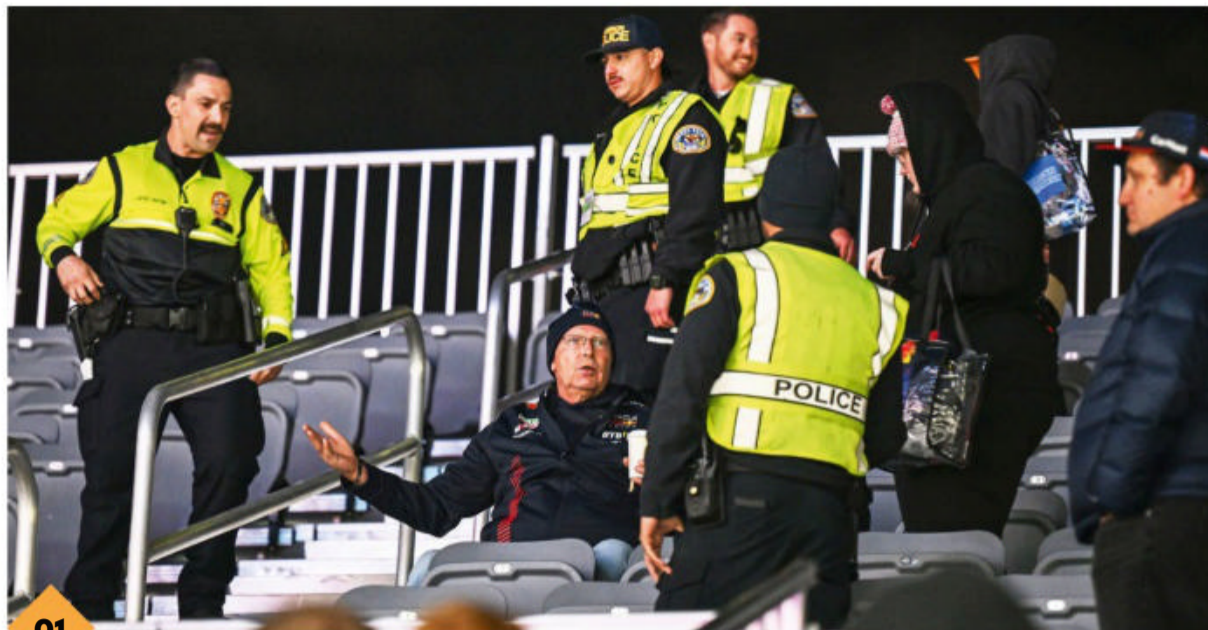
#### Les spectateurs évacués Pas d'heures sup pour la sécurité

Le temps de vérifier les dizaines de valves et plaques d'égoût du long tracé (6,2 km), l'attente s'éternise et la première séance est supprimée, la durée de la deuxième séance étant portée à 90 minutes. Mais à 1 h 30 du matin, lorsque l'heure du feu vert de cette séance est connu (2 h 30), les autorités locales décident d'évacuer les courageux spectateurs qui attendaient depuis des heures. La raison: les personnels de sécurité et de transports ont atteint la limite de leur temps de travail et se retirent.

#### Vasseur en colère Une addition salée

Ferrari n'a pas joué et a pourtant perdu gros. Ce sont à la louche près de 2 millions de dollars qui se sont envolés dans la nuit de Las Vegas, selon le Team Manager Frédéric Vasseur qui, tout à sa colère, gonfle peut-être un peu la note. L'incident provoqué par le couvercle de valve a nécessité de changer sur la monoplace le châssis, une batterie, l'unité de puissance dont certains éléments étaient endommagés, et la boîte de vitesses. A cela est venue s'ajouter une pénalité coûteuse en places sur la grille (10) et donc potentiellement à l'arrivée : d'autres revenus en moins à la clé. Vasseur a tenté de plaider la cause de son pilote auprès des commissaires de la FIA, mais rien n'y a fait. ●●●





01

Motorsport-images/LAT/Panoramic

Alors que quelques courageux spectateurs ont patienté pendant plus de quatre heures pour voir – enfin – des F1 en action, la police leur signifie qu'ils doivent quitter les lieux. Les autorités de Las Vegas évacuent les tribunes, car les préposés à la sécurité sont rentrés chez eux. Problème : le public ne sera pas remboursé, juste dédommagé en bons d'achats à la boutique du grand prix. Les avocats sont déjà sur le pont... 35 000 personnes ont porté plainte.

Les spectateurs privés de séances d'essais le premier soir à Las Vegas se voient offrir en compensation des bons d'achat... **dans la boutique officielle du grand prix.**

## VENDREDI 17 NOVEMBRE

### Retrouvailles tendues Ocon et Verstappen se chauffent

L'espace de quelques virages et accélérations rageuses, Max Verstappen et Esteban Ocon se sont crus en bagarre pour une place d'honneur. Il ne s'agissait pourtant que de se ménager un tour clair en qualification. Ces deux-là ne s'aiment vraiment pas depuis l'époque de la F3. Roue contre roue, à la limite de l'accrochage, les deux hommes parviennent chacun à réaliser un tour de préparation. Toujours assez direct, Verstappen conclut l'incident par un « *stupid idiot* » à l'adresse de son « ami » français.

### 01 Spectateurs pas remboursés Passez par la boutique

Alors que l'évacuation surprise des spectateurs quelques minutes avant le début de la deuxième – et unique – séance du jeudi soir/nuit s'était plutôt déroulée dans le calme, mais aussi l'incrédulité, la colère finit par gagner les milliers de détenteurs de billets lorsqu'ils apprennent la compensation qui leur est proposée par les organisateurs, soit Liberty Media. En effet, ils vont être indemnisés à hauteur de 200 \$ en bons d'achat à utiliser dans la boutique officielle du grand prix. Commentaire de Max Verstappen :

« Si j'étais un fan de F1 à Las Vegas, j'aurais tout cassé. » Moins violent et sans doute plus efficace, un cabinet d'avocats local est approché par un collectif d'au moins 35 000 spectateurs qui ont décidé de porter plainte pour « *rupture de contrat, négligence et pratiques commerciales trompeuses.* »

## SAMEDI 18 NOVEMBRE

### Williams signe Block Tel père, telle fille ?

Williams Racing annonce avoir signé un contrat avec Lia Block, pilote américaine de 17 ans, pour courir l'an prochain dans la série F1 Academy. Elle y participera, sous les couleurs de Williams, sur une monoplace opérée par ART Grand Prix. La fille du regretté Ken Block a suivi les traces de son père dans le monde des rallyes et du gymkhana, devenant cette année la plus jeune pilote à remporter un championnat de l'American Rally Association. Elle a par ailleurs couru en série Extreme E et cherche à développer sa carrière.

### Loin du compte Des tribunes à remplir

Alors que le Grand Prix de Las Vegas espérait exploser les records de fréquentation de Silverstone (480 000 spectateurs) et surtout d'Austin (432 000 spectateurs), les promoteurs et organisateurs, soit Liberty Media, ont enregistré la présence de seulement



02

Ce n'est pas un "fesses book", mais un calendrier 2024 que propose à la vente le farceur Valtteri Bottas. Il s'agit de récolter des fonds pour une opération caritative. Cette "culrosité" a déjà rapporté 150 000 dollars.

315 000 spectateurs sur l'ensemble du week-end. Ce total prend en compte le public du jeudi... qui n'a de fait rien vu.

### 02 La face cachée de Valtteri Pour la bonne cause

Valtteri Bottas a longtemps été considéré comme trop lisse dans le paddock. En tout cas par ceux qui ne le connaissent pas. C'était en partie dû à son souci de ne pas trop se mettre en avant lorsqu'il pilotait pour Mercedes. Parfait pour l'aspect corporate, moins pour sa communication personnelle. Depuis qu'il a rejoint Alfa Romeo, il a adopté la coupe mulet, porte des moustaches à la mexicaine, s'est lancé dans les courses de VTT et a lancé des produits à son nom, dont une marque de gin. L'an passé, il a été photographié en train de nager nu dans une rivière, pendant ses vacances dans les montagnes Rocheuses. Cela a créé pas mal de buzz, au point que Bottas et son ami photographe Paul Ripke ont fini par penser qu'ils pourraient recueillir des fonds destinés à des associations caritatives avec ce genre d'image. Ce qu'ils ont fait, en publiant un calendrier titré *Bottass 2024*, jeu de mot subtil avec « ass », « cul » en anglais. La chose a tout de même permis de récolter plus de 150 000 \$...

### Academy Williams Un œil sur Macau

L'équipe Williams a gardé un œil sur Macau pendant le week-end de Las Vegas. Luke Browning, membre de la Williams Academy, y courait en effet le fameux grand prix de F3 dans les rues étroites de l'autre cité du jeu. Il y a démontré sa pointe de vitesse, remportant cette épreuve aussi redoutée que prisée des pilotes.

Une excellente façon de faire état de son potentiel pour l'avenir.

# GP d'Abu Dhabi

CIRCUIT DE YAS MARINA  
24 - 26 NOVEMBRE 2023

## JEUDI 23 NOVEMBRE

### Hamilton chez Red Bull Poker menteur

Lorsque le paddock d'Abu Dhabi a pris connaissance des propos de Christian Horner lors d'un entretien avec le tabloïd *Daily Mail*, toutes les autres discussions ont été balayées. Le patron de l'équipe Red Bull y assurait qu'un membre de l'entourage de Lewis Hamilton l'avait approché au cours de la saison pour sonder la possibilité de voir le Britannique rejoindre l'équipe championne du monde. Horner évoque des contacts très précis : « *Nous avons eu plusieurs conversations au fil des années, concernant une arrivée de Lewis chez nous. Ils nous ont contactés à quelques reprises. Plus récemment, cette année, ils nous ont demandé si nous serions intéressés.* » Christian Horner précise toutefois que cette option n'a jamais été considérée. « *Je ne vois pas Max et Lewis travailler ensemble avec succès. La dynamique ne serait pas bonne. Nous sommes satisfaits à 100 % de ce que nous avons.* » Sollicité pour commenter cette « information », Max Verstappen toujours aussi direct, affirme : « *Hamilton chez Red Bull, ça n'arrivera jamais !* » Un peu plus tard, Lewis Hamilton est prié à son tour de réagir. L'Anglais se montre très agacé : « *C'est complètement faux. Ça fait très, très longtemps que* ●●●





# GP de Las Vegas



Red Bull Media

## Les pilotes sauvent Las Vegas

**On** a failli titrer « *Hélas Vegas* », mais les pilotes ont sauvé la partie sur le célèbre Strip. Après la fausse note de la première journée d'essais tronquée, la colère des spectateurs chassés des tribunes et un tracé qui ne semblait inspirer aucun des pilotes, on ne s'attendait pas à grand-chose pour cette troisième course américaine. Jusqu'au moment du départ, donné par une température assez douce (17 °C et un petit vent), on se disait que Max Verstappen avait eu raison de qualifier ce rendez-vous de « 99 % de show » et

« 1 % de sport ». Et puis, les lumières rouges se sont éteintes, et l'empoignade inattendue a offert un grand prix relevé, avec un premier accrochage entre Verstappen et Charles Leclerc, auteur de la pole et d'un meilleur départ en course. Pénalisé de 5", Verstappen a préféré en rire. Le Néerlandais a effectué une belle remontée, tout comme son coéquipier Sergio Pérez. Le Mexicain assure sa place de dauphin en montant sur le podium, malgré un aileron avant abîmé dans le chaos du départ provoqué par

une maladresse d'Alonso. Carlos Sainz a lui aussi effacé en partie une injuste pénalité qui l'a repoussé à la 12<sup>e</sup> place de la grille. Ocon a fait encore mieux, passant de la 16<sup>e</sup> place à la 4<sup>e</sup> à l'arrivée. À l'opposé, les pilotes Williams ont perdu gros, tout comme Hamilton après un accrochage avec Piastri. Quant à Lando Norris, sa McLaren lui a échappé dans le 3<sup>e</sup> tour, et le jeune Anglais a fini son samedi à l'hôpital pour un contrôle de routine. Autant de péripéties et d'actions qui ont rendu ce grand prix moins indigeste qu'on pouvait le craindre.

### TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
<b>1 Max Verstappen</b>	<b>1</b>	<b>Red Bull RB19</b> (Honda)	<b>1 h 29"08"289</b>
<b>2 Charles Leclerc</b>	<b>16</b>	<b>Ferrari SF-23</b> (Ferrari)	<b>à 2"070</b>
<b>3 Sergio Pérez</b>	<b>11</b>	<b>Red Bull RB19</b> (Honda)	<b>à 2"241</b>
4 Esteban Ocon	31	Alpine A523 (Renault)	à 18"665
5 Lance Stroll	18	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 20"067
6 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 20"834
7 Lewis Hamilton	44	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 21"755
8 George Russell	63	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 23"091 *
9 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 25"964
10 Oscar Piastri	81	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 29"498

\* 5" de pénalité à la suite de l'accrochage avec Verstappen.

**“Je connais bien Max. Je savais qu’il allait tenter quelque chose. Sur le moment, je n’étais pas content. Il m’a dit avoir perdu le grip, et il s’est excusé. Et il a payé sa pénalité.”**

Charles Leclerc, à propos de l'incident du départ avec Verstappen.

### POLE POSITION

**1'32"726**

Charles Leclerc  
(Ferrari)

### MEILLEUR TOUR

**1'35"490**

Oscar Piastri  
(McLaren)

## LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



Red Bull Media

### Verstappen, premier pénalisé

Pour avoir forcé Charles Leclerc à négocier le premier virage hors des limites de la piste, le Néerlandais écope de 5", qu'il purge lors de son premier arrêt. Aidé par l'entrée en scène de la safety car, il effacera très vite ce handicap pour foncer vers un 53<sup>e</sup> succès.



DPII

### Verstappen accroché par Russell

En voulant résister à Verstappen, alors en pleine remontée, George Russell accroche la Red Bull, lui arrachant un morceau d'aileron et laissant quelques éléments de son fond plat. Le Britannique écope de 5" de pénalité qui le font chuter de la 4<sup>e</sup> à la 8<sup>e</sup> place à l'arrivée.



Motorsport-images/Sutton/Panoramio

### Charles Leclerc gagne le duel contre Sergio Pérez

Alors que la 2<sup>e</sup> place semblait devoir lui échapper après une interminable bataille avec Sergio Pérez, Charles Leclerc a produit un ultime effort dans le dernier tour. Aidé par le DRS, il parvenait à reprendre son bien, et à le préserver dans l'ultime virage.





01

DPP1



02

Motorsport-images/LAT/Panoramia

**Max Verstappen et Daniel Ricciardo à nouveau coéquipiers ? C'est une hypothèse possible, voire probable. Tout dépendra du niveau de performance de Sergio Pérez lors des premiers grands prix 2024. S'il déçoit, le Mexicain sera remercié, Ricciardo récupéré par Red Bull et Lawson titularisé chez Racing Bulls (ex-AlphaTauri).**

**“Donc oui, j'ai eu un échange avec Anthony (le père de Lewis Hamilton). Il m'a contacté, je pense, je ne m'en souviens plus, concernant le baquet de Sergio (Pérez), et a juste posé une question.”**

**Christian Horner, patron de Red Bull**

*je n'ai pas parlé à Christian. De ce que je sais, personne de mon équipe non plus.* » Hamilton affirme au contraire que c'est lui qui a été approché par Red Bull : « Ils m'ont contacté plus tôt dans l'année, sur mon ancien téléphone, et je ne l'ai vu que bien plus tard. Il n'y a pas eu de discussions confidentielles, donc je ne sais pas. »

## VENDREDI 24 NOVEMBRE

### McLaren - Mercedes Ensemble jusqu'en 2030 !

Certaines indiscretions du paddock laissent entendre que McLaren pourrait changer de motorisation à l'horizon de 2026. Il n'en sera rien. L'écurie de Woking préfère jouer la stabilité en prolongeant son association technique avec Mercedes jusqu'en 2030. Mercedes-AMG est donc assuré d'avoir au moins un client à fournir à partir de 2026.

### Matinée d'examen Dix jeunots au volant

C'est du jamais vu. Au départ de la première séance d'essais libres, ce sont 10 jeunes pilotes qui sont en piste à la place des pilotes titulaires. Toutes les équipes soldent ainsi les séances d'essais qu'elles « doivent » aux pilotes juniors sous leurs couleurs. Aston Martin engage le jeune Brésilien Felipe Drugovich qui va d'ailleurs signer un très beau deuxième chrono derrière George

Russell. Robert Shwartzman, très prometteur, est à nouveau au volant d'une Ferrari. Frederik Vesti remplace Hamilton chez Mercedes. C'est un week-end chargé et peut-être décisif pour ce Danois de 21 ans. Outre cette apparition en F1, il est pressenti pour remplacer Logan Sargeant chez Williams et conteste le titre de champion de Formule 2 au Français Théo Pourchaire. Lequel Pourchaire retrouve le volant de l'Alfa Romeo dont il n'avait pas pu profiter à Mexico à cause d'une panne dans le premier tour. Étrangement, c'est encore Jack Doohan qui est en action chez Alpine, alors que Victor Martins attend toujours sa chance. Le Mexicain Pato O'Ward, qui vient d'être annoncé comme réserviste chez McLaren en 2024, est dans la voiture de Lando Norris. Zak O'Sullivan roule chez Williams et Oliver Bearman chez Haas. Le plus étonnant concerne l'équipe championne du monde Red Bull, où les deux titulaires sont « au repos » pour laisser la place à Jack Dennis et Isack Hadjar.

### 01 Chez Red Bull Chaises musicales en prévision

AlphaTauri va bientôt changer de nom et, selon les rumeurs du paddock, ce serait pour devenir Racing Bulls. Ce nom a en effet été déposé en Autriche il y a quelques semaines par Red Bull. Pour le reste, l'écurie de Faenza

**On le sait depuis 2007 (déjà !), Fernando Alonso et Lewis Hamilton ne sont pas les meilleurs amis du monde. Pour ne pas céder aux attaques de l'Anglais en fin de course, le roublard Espagnol n'a pas hésité à avoir recours à un vicieux "brake test" pour sortir son adversaire de la zone DRS. Avec succès.**

confirme ses pilotes : Ricciardo et Tsunoda seront au volant. Mais nos sources suggèrent que le contrat de Ricciardo contient une clause qui le ferait passer chez Red Bull aux côtés de Verstappen, dans les premiers mois de la saison, si Sergio Pérez n'élevait pas son niveau de jeu. Si c'était le cas, Pérez serait remercié, et Ricciardo prendrait donc le poste, tandis que Liam Lawson serait appelé à occuper le deuxième baquet chez AlphaTauri.

### Horner persiste et signe Le père d'Hamilton l'a contacté

Le patron de l'équipe Red Bull passe la marche arrière et revient sur les prétendues avances que lui aurait faites Lewis Hamilton. « Ecoutez, nous n'avons pas eu de discussion sérieuse avec Lewis, explique de manière assez alambiquée Christian Horner. Il n'y a jamais eu de place disponible. Je ne sais pas qui représente qui ou quoi, mais avec le même nom de famille, on pourrait penser qu'ils sont raisonnablement proches. » Horner fait référence au père d'Hamilton, le désignant ainsi comme la personne de l'entourage qui aurait contacté Red Bull : « Donc oui, j'ai eu un échange avec Anthony (...) Il m'a contacté, je pense, je ne m'en souviens plus, concernant le baquet de Sergio, et a juste posé une question de curiosité et suggestive. Je ne sais pas quel rôle Anthony joue dans la gestion de la carrière de Lewis, mais on peut supposer qu'en étant son père il a un certain rôle, non ? »

## DIMANCHE 26 NOVEMBRE Théo Pourchaire champion Adieu à la Formule 2

Subjugué par sa séance au volant de l'Alfa Romeo, le Français Théo Pourchaire s'est rapidement reconcentré sur son principal

objectif du week-end, qui était de remporter le titre de Formule 2 et ainsi en finir avec cette catégorie. Malmené en qualification, 14<sup>e</sup>, Pourchaire s'est arraché lors des deux courses pour se classer à chaque fois dans les points (7<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup>) mais toujours derrière Frederik Vesti (1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup>), son principal adversaire pour le titre. Ce fut en tout cas suffisant pour décrocher le Graal. La saison prochaine, Théo Pourchaire gardera son poste de réserviste pour l'équipe Sauber (qui ne sera plus Alfa Romeo) et disputera le très relevé championnat de Super Formula au Japon.

### 02 Alonso le roublard Hamilton privé de DRS

Il ne s'est pas passé grand-chose à Abu Dhabi. Ce circuit sans caractère ne se prête pas aux courses folles (2021 fut une exception notable avec l'aide de la direction de course). Une action a toutefois réveillé les spectateurs, lorsqu'en fin de course les deux vieux ennemis que sont Alonso et Hamilton se sont retrouvés en bagarre. Alors qu'il venait de sortir des stands avec des pneus frais et « froids », l'Espagnol s'est retrouvé sous la menace du Britannique. Pour éviter que celui-ci profite de la zone de DRS suivante, le pilote Aston Martin a fait preuve de roublardise en effectuant un « brake test », autrement dit un fort coup de frein. D'un prompt coup de volant, Hamilton a évité l'accrochage mais sa chance de profiter de la DRS était passée. Alors que l'incident avait été noté par la direction de course, Fernando Alonso a reconnu, tard dans la soirée, avoir eu recours à ce procédé peu fair-play (et dangereux) pour conserver sa 7<sup>e</sup> place de la course et donc la 4<sup>e</sup> au championnat au détriment de Leclerc, à la faveur de ses nombreuses 3<sup>e</sup> places du début de saison. ●



# GP d'Abu Dhabi



Abu Dhabi



Red Bull Media

## Un dernier joyau à la couronne

**L**e réalisateur du dernier grand prix de la saison ne s'est pas attardé sur Max Verstappen. On a vu son départ autoritaire et son arrivée triomphale, ponctuée de quelques donuts enfumés. Entre les deux, la télévision a préféré montrer les batailles d'arrière-garde, laissant le Néerlandais ciseler les derniers ornements de sa troisième couronne de roi de la F1. Cette 54<sup>e</sup> saison a comblé Christian Horner, son Team Principal, lequel n'en finit pas d'être bluffé par son pilote, qui à lui seul aurait été capable d'apporter le titre mondial des constructeurs

à son équipe avec ses 575 points contre les 409 des deux pilotes Mercedes. Au soir d'Abu Dhabi, Horner a tenu à rendre hommage à son champion : « *Après cette course et cette année, je pense particulièrement à Max. Il a été simplement extraordinaire par la façon dont il maîtrise la voiture, la stratégie, les pneus. Il semble élaborer la stratégie pour les deux voitures.* » Avant de lâcher un petit trait d'humour : « *Mais en tant que stratège, il coûte considérablement plus cher qu'Hannah (Schmitz, la responsable de la stratégie chez Red Bull, NDLR).*

Sa capacité à tout faire dans une F1 lancée à plus de 300 km/h est tout à fait exceptionnelle. » Mais pour que Max Verstappen parvienne à un tel degré de perfection et de domination, il lui a fallu une monoplace, la RB19, presque parfaite et exploitée par une équipe infaillible, qui n'a laissé échapper qu'une seule course (Singapour) sur les 22 de la saison. « *Incredible ! Et tout le mérite revient à chaque homme et femme de l'équipe qui a travaillé si dur, dans la conception et la production de cette voiture, mais aussi dans son fonctionnement.* »

### TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
<b>1 Max Verstappen</b>	<b>1</b>	<b>Red Bull RB19</b> (Honda)	<b>1h 27'02"624</b>
<b>2 Charles Leclerc</b>	<b>16</b>	<b>Ferrari SF-23</b> (Ferrari)	<b>à 17"993</b>
<b>3 George Russell</b>	<b>63</b>	<b>Mercedes FW14</b> (Mercedes)	<b>à 20"328</b>
4 Sergio Pérez	11	Red Bull RB19 (Honda)	à 21"453 *
5 Lando Norris	4	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 24"284
6 Oscar Piastri	81	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 31"487
7 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 39"512
8 Yuki Tsunoda	22	AlphaTauri AT04 (Honda)	à 43"088
9 Lewis Hamilton	44	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 44"424
10 Lance Stroll	18	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 55"632

\* 5" de pénalité après l'accrochage avec Lando Norris.

**"J'ai cru au Top 6, mais je pense que nous ne devons pas regretter d'avoir tenté un seul arrêt. C'est dommage que nous n'ayons pas décroché la 7<sup>e</sup> place du championnat, mais j'ai tout donné."**

Yuki Tsunoda (AlphaTauri), auteur de sa meilleure course et élu pilote du jour.

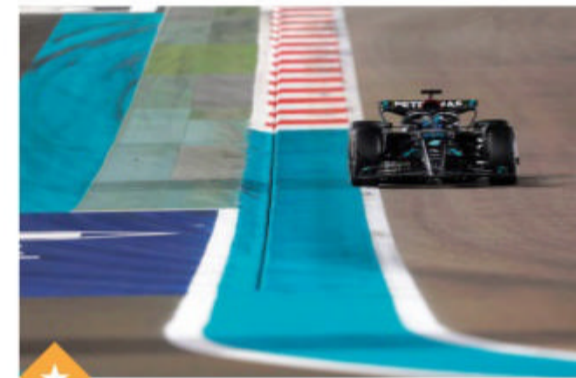
## LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



DPPI

### Verstappen, la force de l'habitude

Malgré une impulsion moins efficace que celle de la Ferrari de Leclerc à ses côtés, Verstappen reprend son bien lors d'un premier freinage dont il a le secret. On ne le verra plus, sauf sur le podium de sa 54<sup>e</sup> victoire. C'est le 113<sup>e</sup> succès d'une Red Bull.



Motorsport-images/LAT/Panoramio

### Mercedes sur le fil

Grâce à la 3<sup>e</sup> place de Russell et à la modeste 9<sup>e</sup> position d'Hamilton, Mercedes parvient à conserver de justesse la place de dauphin au classement des constructeurs. La tactique de Leclerc n'a pas suffi pour Ferrari.



DPPI

### Leclerc le stratège

En fin de course, Charles Leclerc suggère une stratégie : laisser passer Pérez en espérant qu'il comble ses 5" de pénalité pour se classer devant Russell. Et ainsi permettre à Ferrari de récupérer des points cruciaux pour le titre des constructeurs. Raté...



# OPÉRATION RECONQUÊTE

Après avoir remporté deux fois le titre de Formule E avec Techeetah, DS Performance est désormais associé à Penske Autosport et lutte pour retrouver le haut du tableau. **Nous avons suivi en Espagne la préparation de son assaut en amont de la saison 10 de FE, qui démarrera le 13 janvier à Mexico.**



**“LES OUTILS ET LES MÉTHODES DE TRAVAIL SONT ASSEZ DIFFÉRENTS PAR RAPPORT À MERCEDES, MAIS FINALEMENT, ON ARRIVE PLUS OU MOINS AUX MÊMES CONCLUSIONS.”**

Stoffel Vandoorne, pilote



P

alma de Majorque. Son soleil, ses palmiers... Si cette île des Baléares, à l'est de l'Espagne, constitue un lieu de vacances très apprécié des touristes allemands, même en cette mi-novembre, elle ne représente nullement un lieu de détente pour l'équipe DS Penske. Bien au contraire ! A pied d'œuvre pour l'une de ses dernières séances d'essais avant Mexico, l'équipe franco-américaine a déployé sur le petit

circuit de Palma un commando impressionnant, mêlant les effectifs de son équipe de course et de son équipe de développement. Dans le stand, pas moins de 45 ingénieurs et techniciens ont les yeux rivés sur les écrans pour décortiquer les données de la DS E-Tense FE23 que pilotent successivement Jean-Eric Vergne et Stoffel Vandoorne, champion du monde de FE 2022 (avec Mercedes), recruté l'an dernier. Toute l'équipe est soudée par un objectif commun : retrouver une place au top de la discipline. Sacrée en 2019 et 2020, alors que la FE ne bénéficiait pas encore d'un statut de championnat du monde, DS Performance a depuis connu une petite baisse de régime (3<sup>e</sup> en 2021 et 2022, 5<sup>e</sup> l'an dernier) et a surtout dû changer de partenaire. Malgré ses trois titres, l'équipe chinoise Techeetah a fait faillite, et DS a choisi un nouveau partenaire en 2023.

Après ses collaborations successives avec Virgin puis Techeetah, DS Performance aurait pu racheter une licence et se positionner comme un concurrent à part entière, devenant ainsi pleinement maître de son destin. Pour des considérations budgétaires, il a finalement été décidé de s'associer avec une équipe d'exploitation déjà lancée en FE. L'état-major français a alors jeté son dévolu

sur Penske Autosport, structure américaine longtemps engagée sous l'identité de Dragon Racing. Il s'agit en fait de l'écurie de Jay Penske, le fils du célèbre « Captain » Roger Penske, à la tête de la puissante équipe d'IndyCar Penske Racing.

En 2022, Dragon-Penske pointait à la 11<sup>e</sup> et dernière place du championnat... Pas de quoi décourager Eugenio Franzetti, le directeur de DS Performance : « *Nous savons quel powertrain utilisait Dragon-Penske à ce moment-là et nous n'avons pas de doute sur leur capacité à faire mieux avec le powertrain que nous développons.* » Petite précision : Penske Autosport s'est empressé de recruter une bonne partie de l'ancien staff de Techeetah, ce qui a grandement simplifié l'installation de ce nouveau partenariat qui a coïncidé avec le lancement de la 3<sup>e</sup> génération de monoplace de Formule E.

### **Une Gen 3 aux performances décevantes**

Caractérisée par une puissance en hausse, un système de récupération d'énergie sur le train avant et de nouveaux pneus (Hankook au lieu de Michelin), cette Gen 3 a complètement redistribué les cartes, une opportunité dont DS Penske n'a pas vraiment tiré profit, comme le reconnaît Eugenio Franzetti : « *Il nous a fallu peut-être un peu plus de temps que certaines équipes pour comprendre toutes les nouveautés induites par la Gen 3, mais nous étions dans le rythme dès le mois de février. Nous avons alors connu une période faste entre février et avril et avons commis quelques erreurs à Monaco et Portland, notamment.* »

Sur le plan des performances, cette nouvelle génération de monoplace (commune à toutes les équipes) a laissé les pilotes sur leur faim, comme le résume Stoffel Vandoorne : « *On nous avait promis une voiture 3 ou 4" plus rapide que la Gen 2, mais cela n'a pas* »





Les équipes d'essais et de course étaient présentes en Espagne pour préparer la campagne 2024 que Stoffel Vandoorne et Jean-Éric Vergne (ci-dessus) attaquent avec détermination.



Comme l'impose le règlement, la DS E-Tense FE23 dispose d'un châssis inchangé. Le software et la déco (!) ont en revanche évolué.



été le cas sur la plupart des circuits. Elle s'est même montrée plus lente sur certaines pistes ! Ce n'est pas vraiment ce que vous pouvez attendre d'une voiture qui a 100 kW de puissance en plus et 80 kg en moins. Dans le domaine des performances, c'est décevant. Le niveau de grip offert par les pneus est très bas actuellement. C'est quelque chose qui doit être amélioré. » Nouveau fabricant pneumatique de la Formule E, Hankook a pris la mesure du problème et revoit sa copie, mais les nouveaux pneus n'apparaîtront qu'en 2025...

Champion du monde avec Mercedes en 2022, Stoffel Vandoorne s'est acclimaté assez rapidement à sa nouvelle équipe, la saison dernière : « Les outils et les méthodes de travail sont assez différents par rapport à Mercedes, mais finalement, on arrive plus ou moins aux mêmes conclusions. C'est juste que l'on prend un autre chemin. Ça dépend un peu de la culture de l'équipe. » A ce propos, le pilote belge a été assez surpris : « C'est une équipe vraiment très française ! Je m'estime assez chanceux de parler français, ça m'aide clairement... »

### **Châssis identique, software revu**

Depuis juin dernier, l'équipe DS Penske est concentrée sur la saison 10, qui débute le 13 janvier. « Les voitures engagées l'an dernier sont homologuées pour deux ans côté hardware, explique Eugenio Franzetti. Il n'y a donc pas grand-chose que nous puissions changer pour cette saison sur ce point. En revanche, nous avons toute latitude pour faire évoluer le software, qui est primordial en Formule E. »

Ce sont en effet les logiciels qui permettent de développer les stratégies les plus efficaces en matière de rendement énergétique et de gestion d'énergie, les nerfs de la guerre en Formule E. « Aujourd'hui, le rendement de notre FE est autour de 99 %, confirme Simon Merchet, ingénieur de Stellantis Motorsport. Et les systèmes de récupération d'énergie nous fournissent environ 40 % du nécessaire pour boucler une course. » La partie logicielle s'est encore complexifiée avec l'adoption d'un système de régénération sur le train avant. « Ça a été un gros sujet de travail au début

de la Gen 3, valide Thibault Arnal, ingénieur d'exploitation de Jean-Eric Vergne. Seule une très faible partie du freinage se fait désormais avec les disques, on ne s'en sert même presque pas en course. L'essentiel du freinage se fait par le biais du système de récupération avant. Ça modifie beaucoup le comportement de la voiture... »

Pour les pilotes, cela a réellement changé la donne : « Il a fallu un peu de temps pour s'y habituer, concède Stoffel Vandoorne. C'est vrai que l'appréhension des freinages est totalement différente. La gestion de la pression sur la pédale aussi. Il n'y a plus de mise en température des disques, par exemple. » Vu que la direction n'est pas assistée en FE, les pilotes ont un retour de volant très différent, et le pilotage est devenu bien plus physique.

Si le pilote belge affiche clairement son ambition de viser le championnat, son équipier Jean-Eric Vergne se montre plus tempéré : « Tout d'abord, nous devons bien comprendre les progrès que nous avons effectués avec la voiture et les évaluer par rapport à ceux des autres équipes. Bien sûr, je souhaite pouvoir gagner le championnat, comme tous les autres, mais les espoirs et la réalité ne sont pas toujours en phase. Il faut procéder étape par étape, course après course. Cette saison, nous serons des outsiders. Affirmer aujourd'hui que nous pouvons gagner le championnat ou pas ne change rien au travail que nous devons fournir. Cela n'a pas de sens de crier dans les médias que nous allons être champions du monde si c'est pour ne pas concrétiser derrière. Je préfère ne pas trop parler d'objectif et travailler dans l'ombre... »

Sans relâche, les deux pilotes alignent les tours sur la piste de Palma et œuvrent pour l'avenir. Pour la saison 2024, bien sûr, mais déjà avec une arrière-pensée pour l'année suivante : « En 2025, les équipes pourront homologuer une nouvelle voiture, une Génération 3.5, confie Simon Merchet. Nous travaillons dès maintenant sur le powertrain de la saison prochaine. Nous sommes en train de terminer la partie CAO. Nous produisons déjà des pièces. L'idée est d'attaquer les essais en piste début 2024. Quand une nouvelle génération arrive avec un tout nouveau cahier des charges, il y a des éléments qui ne peuvent pas être optimisés du premier coup. Avec la version 3.5, nous avons plus de temps pour améliorer le concept. »

D'ici là, l'équipe DS Penske donnera son maximum pour retrouver la voie du succès dans un peloton très ouvert. Il est en effet intéressant de noter que, l'an dernier, les puissantes équipes d'usine Porsche et Jaguar se sont toutes deux fait devancer par leurs équipes clientes Avalanche Andretti (powertrain Porsche) et Envision Racing (powertrain Jaguar) ! D'ailleurs, l'équipe DS Penske espère rester – comme l'an dernier – devant les cousins de Maserati, qui utilisent la même voiture que DS, mais avec son propre software et sa propre stratégie... ●

**“CELA N'A PAS DE SENS DE CRIER DANS LES MÉDIAS QUE NOUS ALLONS ÊTRE CHAMPIONS DU MONDE SI C'EST POUR NE PAS CONCRÉTISER DERRIÈRE.”**

**Jean-Eric Vergne, pilote**





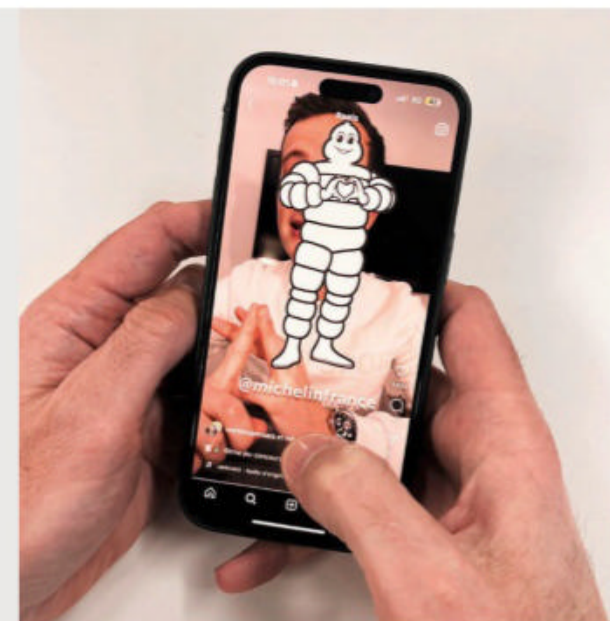
**SERVICE ABONNEMENTS**  
Tél. **01.46.48.47.61** Du lundi au vendredi de 9 h à 19 h  
et le samedi de 9 h à 18 h (prix d'un appel local)  
Internet **Formulaire sur [www.serviceabomag.fr](http://www.serviceabomag.fr)**  
Courrier **Service Abonnements Sport Auto**  
**59898 Lille Cedex 9**  
Prix abonnement France (12 n°) : **84,79 €**



## Contenu non sponsorisé

Par Laurent Chevalier

**C**e qui était vrai hier l'est encore plus sur les réseaux sociaux. Règle n°1 : toujours se demander qui présente le contenu et dans quel but. J'ai beau le savoir et me le répéter, il m'arrive encore de tomber dans le panneau sur Instagram. Il faut dire qu'en scrollant les contenus automobiles, ça devient une armée d'hommes-sandwichs. Il y a un gars qui présente des voitures en partenariat avec un fabricant de pneus et qui tente aussi de refourguer des avertisseurs de radar. Un autre qui parle d'une voiture d'occasion en disant qu'elle est super, mais pas autant que son concessionnaire. Et si vous pouviez mettre un pouce levé en taguant trois de vos amis potentiellement intéressés, ça serait parfait, vous auriez des chances de gagner un calendrier. Un troisième qui est dithyrambique à propos d'amortisseurs, surtout si vous les faites monter chez Speedy. Stop, basta così ! Qu'on soit gavés de publicité du matin



## EN SCROLLANT SUR LES CONTENUS AUTOMOBILES SUR LES RÉSEAUX, ÇA DEVIENT UNE ARMÉE D'HOMMES-SANDWICHS. ÇA DEVIENT LASSANT.

au soir sans l'avoir demandé, c'est une chose. Mais qu'on la subisse insidieusement lorsqu'on souhaite débrancher son cerveau et se consacrer à sa passion, ça devient lassant. Pareil dans la presse ? Non, justement, puisque les barrières entre le contenu rédactionnel et la publicité sont mieux délimitées, et surtout moins poreuses. Moralité, j'achète de la presse, je coupe mon portable et ça me détend. Ceci n'est pas un contenu sponsorisé.



## L'amère de Paris

Par Sylvain Vétaux

**M**adame Anne Hidalgo n'aime pas la voiture. Ce n'est pas un scoop et son dernier projet en date, à savoir limiter le périmètre parisien à 50 km/h après les JO, le prouve. C'est bien connu : moins on roule vite, moins il y a des bouchons... ou pas. Mais l'autre éclair de génie qui m'a interpellé concerne les SUV, que je hais. Pourtant, je vais me faire l'avocat du diable. La maire de Paris propose le 4 février une « votation » sur une hausse du prix de stationnement de ces autos hautes sur pattes. Motifs : « Un meilleur partage public dans Paris, une baisse de la pollution et une réduction des accidents ». Prenons les arguments municipaux dans l'ordre. Un SUV est plus large qu'une citadine et donc risque de dépasser sur la chaussée ? Nos confrères d'Auto Plus (n° 1838 du 24 novembre 2023) rappellent que les autos, toutes catégories confondues, ont pris 3 à 4 cm aux hanches. Loin des 10 cm revendiqués par la pourfendeuse de l'auto... Ensuite, un SUV polluera



## VOTER CONTRE LES SUV ? JE HAIS LES SUV. POUTANT, LES ARGUMENTS DE TAILLE, DE POLLUTION ET MÊME DE SÉCURITÉ NE TIENNENT PAS.

davantage puisque plus lourd. Sauf qu'une Twingo d'il y a dix ans consomme plus qu'un Captur de 2023. Enfin, les SUV tueraient davantage de piétons. Re-faux ! Le même Captur obtient, aux crash-tests EuroNCAP, une meilleure note (75 %) que la Clio (72 %) ou la Mégane (71 %). Et nos copains d'Auto Plus de rappeler qu'en 1990, à une époque où les autos pesaient en moyenne 975 kg, 1 407 piétons avaient perdu la vie, soit trois fois plus qu'en 2022 alors que l'embonpoint est passé à 1 250 kg. Bref : une nouvelle fois, l'amère de Paris invente n'importe quoi pour justifier une mesure uniquement destinée à faire rentrer de l'argent dans les caisses de sa ville...





PORSCHE 992 TURBO S 650 CH - 11/22 - 490 KM - 280.000 €



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE  
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



AUDI RS4 AVANT V6  
2.9 L 450 CH  
Année : 04/21  
Kilométrage : 20.300 km  
88.000 €



MERCEDES-BENZ S63 AMG  
L 4MATIC  
Année : 05/20  
Kilométrage : 31.600 km  
120.000 €



BENTLEY CONTINENTAL  
GTC V8  
Année : 06/22  
Kilométrage : 7.030 km  
265.000 €



BMW X7 XDRIVE 40i  
M SPORT  
Année : 2023  
Kilométrage : 126 km  
133.000 €



DPM MOTORS | 45 Bd du Jardin Exotique | 98000 Monaco  
| 48 Rue Grimaldi | 98000 Monaco  
DPM CLASSIC | 4 Impasse des carrières | 98000 Monaco

contact@dpm-motors.com - www.dpm-motors.com  
Tél. : +377 93 50 22 70



application iPhone & iPad dpm motors / Disponible en téléchargement gratuit sur l'App Store / iPhone, iPad & iTunes Store are trademarks of Apple inc.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer





**ANGE BARDE**  
g e n è v e