

SEP M
TOP
ventes

Sport

N° 745 Février 2024

auto

R 1 3 5 7
4 4 4
2 4 6

FORMULE 1

Toto Wolff
Toujours
la rage
de vaincre



DOSSIER

LAMBORGHINI HURACÁN

Future Huracán

V8 inédit, coque carbone, puissance démente...
Que va-t-il rester à la Revuelto ?

L'adieu au V10
Au volant des
Huracán EVO, STO,
Tecnica & Sterrato



BEL: 750€ - ESP: 750€ - GR: 760€
DOM S: 760€ - ITA: 760€
LUX: 750€ - PORT CONT: 750€
CAN: 11.500€ CAN - MAR: 820€
TUN S: 950€ CP - CH: 10€ S - TUN: 180€ TU

L 15764 - 745 - F: 6,95 € - RD



NOUVEAUTÉ

Toyota GR Yaris
Elle s'améliore encore !



SUPERTEST

Dallara Stradale
Un torrent
de sensations !



MILLE MIGLIA CLASSIC CHRONOGRAPH EDITION FRANCE
Edition limitée de 100 pièces

Depuis 1988, Chopard est partenaire et chronométrier officiel de la légendaire 1000 Miglia, la plus belle course automobile du monde. Limité à 100 exemplaires numérotés, le Mille Miglia Classic Chronograph Edition France est un modèle de 40,5 mm de diamètre à l'esthétique sportive et à la précision certifiée chronomètre. Fièrement conçu et fabriqué par nos Artisans, ce garde-temps d'exception témoigne du meilleur de l'expertise et de l'innovation de notre Manufacture.

Chopard

THE ARTISAN OF EMOTIONS – SINCE 1860*

E-boutique: chopard.fr



36

Autocar

58



Greg

50



Denis Meunier/Toyota

40



66



Laurent Villaron

134



Antoine Pascal



Crédits photos couverture
Kiosques : **Autocar, DPPI, Laurent Villaron & DR**
Abonnés : **DR**

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

Encart Paris Match jeté en 4^e de couverture sur la totalité de la diffusion abonnés.

ACTUS

- 4 ÉDITO
- 6 SPORTIVE DU MOIS Mercedes-AMG SL 63 E Performance
- 10 À VOIR...
Le film *Race for Glory: Audi vs. Lancia*
- 12 ACTUS
McLaren GTS, hommage à René Metge & Gil de Ferran, Rodin FZero, Mullen Five RS, HWA 190E Evo II
- 15 ACTU LIVRES
Bugatti, F1, youngtimers...
- 16 CLUB SPORT AUTO
Les dates à retenir
- 17 TOP CHRONOS
Ange Barde Neige & Glace
- 18 HISTOIRES D'AUTOS
Matthieu Bonardel, directeur de Michelin Motorsport

6



GAZ



DOSSIER LAMBORGHINI HURACÁN

- 22 GRAND FORMAT
L'adieu au V10 Lamborghini
- 32 CONFIDENTIEL
Le système Active Wheel Carrier de l'Huracán
- 36 NOUVEAUTÉ
Lamborghini Huracán 2024
- 40 ESSAI
BMW Alpina B5 GT
- 46 ESSAI
Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé
- 50 ESSAI
Toyota GR Yaris (2024)
- 56 À LA LOUPE
La boîte auto à compresseur hydraulique de la Toyota GR Yaris
- 58 COMPARATIF
Porsche 911 Dakar vs Mercedes-AMG G 63 vs Ford Ranger Raptor
- 66 SUPERTEST
Dallara Stradale IR8 Tribute
- 74 ESSAI
Audi R8 LMS GT4
- 78 RETOUR AUX SOURCES
Lotus Elise S2 (2003)

EN VRAI

- 86 C'EST LA MIENNE!
BMW i8 Roadster
- 88 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois, vos photos
- 90 ACHETER
UNE OCCASION
Aston Martin DB11
- 94 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
- 100 PETITES ANNONCES

SPORT

- 134 STUDIO
March-Ford 711 (1971)
- 140 REPORTAGE F1
La mauvaise année de Toto Wolff
- 144 COULISSES F1
Les dernières infos de l'intersaison
- 146 ENQUÊTE F1
FIA contre Formule 1 : c'est (presque) la guerre !
- 150 TROPHÉE ANDROS
L'ultime saison
- 154 BLOG
Le blog des essayeurs



ABONNEZ-VOUS Page 84





Symphonie des adieux



Jean-Eric Raoul
Rédacteur en chef

WEB
www.sportauto.fr

ABONNEMENTS
Tél. : 01.46.48.47.61

E-MAIL
sportauto@reworldmedia.com

**COMMENT NOUS
CONTACTER ?**
Rédacteur en chef :
jeraoul@reworldmedia.com
Rédacteur en chef adjoint :
lchevalier@reworldmedia.com
Chef de rubrique essais :
svetaux@reworldmedia.com

A force de dire au revoir aux machines qui nous ont fait rêver, on pourrait sombrer dans le morose. Mais l'heure n'est pas encore à éteindre la lumière en sortant. Loin de là. Pour deux raisons simples. La première, c'est que des adieux déchirants, des « *c'était mieux avant* » et autres quarts d'heure nostalgiques, cela fait un moment que nous en vivons. Ce qui ne nous a pas empêchés, une fois la petite larme écrasée, de découvrir avec bonheur ce qui venait après. Des exemples ? La fin du refroidissement par air chez Porsche, par exemple, ou l'abandon du 12 cylindres boxer chez Ferrari, ou de la grille du levier de vitesses chez les mêmes. Eh oui, c'était il y a longtemps ! Plus près de nous : le passage obligatoire du V8 de Maranello à la suralimentation. Des exemples de ce genre, nous en avons des dizaines. Comment y avons-nous survécu ? Plutôt bien, merci, et vous avec. Derrière, arrivaient des machines qui, certes, faisaient parfois regretter tel ou tel trait de caractère perdu, mais les effaçaient par un flot de nouvelles émotions et un gain d'efficacité bluffant. Car l'autre raison de ne pas immédiatement se ruer sur la boîte d'antidépresseurs, c'est de viser la suite, de se projeter vers l'avenir. L'exemple de ce mois-ci, avec l'Huracán, est symptomatique. Oui, trois fois oui, les vocalises lyriques du V10 atmosphérique Lambo vont – beaucoup – nous manquer. Et puis, on tourne la page, et on découvre l'esquisse technique

de ce que sera sa descendante : un V8 biturbo aux régimes himalayasques, un système de gestion du carrossage invraisemblable, une coque carbone... Bref, finalement, on a hâte d'y être. Là où ça coince quand même un peu, il faut l'admettre, c'est que l'horizon est devenu flou, même pour les constructeurs eux-mêmes, quand il est question de plaisir sur quatre roues. De ce fait, hormis pour les grandes pointures du genre Ferrari, Porsche, Lambo et consorts, on peine à nous proposer des perspectives clairement excitantes à cinq ans. Le doute n'inspire pas l'enthousiasme. Et le rythme de présentation de nouveaux modèles réellement distrayants s'est nettement ralenti ces derniers mois, ce qui limite notre capacité à nous projeter dans du positif. Mais pour le rester (positif), je suis prêt à prendre le pari que nous ne sommes pas au bout de nos bonnes surprises, que la musique de fond de la déprime laissera échapper des solos inattendus de petits génies de l'émotion au volant. Laissons-leur juste un peu de temps. ●

**LA FIN DU REFROIDISSEMENT
PAR AIR CHEZ PORSCHE,
L'ABANDON DU 12 CYLINDRES
BOXER CHEZ FERRARI...
COMMENT Y AVONS-NOUS
SURVÉCU ? PLUTÔT BIEN,
MERCİ, ET VOUS AVEC.**

B.R.M.

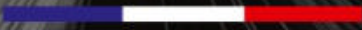
« Chronographes »



FULL FLOATING

La FF39-40 est la première montre automatique dont la protection aux chocs est réglée sur le plan vertical et horizontal.




brm-chronographes.com





Mercedes-AMG SL 63 S E Performance

Y en a plus...

... on vous le laisse. Voilà ce qui semble être le nouveau slogan de Mercedes avec cette déclinaison E Performance du SL. C'est le cabriolet Mercedes le plus puissant de l'Histoire, la découvrable 2 + 2 la plus musclée du marché. Mais aussi la plus lourde, hélas.

Par Sylvain Vétaux



J'

ai souvenir d'une présentation AMG (le SLK, de mémoire), voilà une vingtaine d'années, au cours de laquelle le chef produit me soutenait très sérieusement que la course à la puissance était un non-sens, et qu'il était peu

probable que la firme commercialise des autos de plus de 500 ch. La bonne blague ! Ou le vœu pieux. Il faut aujourd'hui embarquer de plus en plus de systèmes de sécurité. Mais ils sont lourds. Donc il faut davantage de chevaux. Mais ces derniers consomment trop. Donc il faut adjoindre de l'électricité, pour donner l'illusion d'être vertueux. Mais les batteries font leur poids. Donc il faut plus de chevaux. Et ainsi de suite.

Que penser du nouveau SL 63 S E Performance ? Pour avoir eu l'occasion de conduire la dernière GT de la marque, AMG m'a prouvé qu'embonpoint et dynamisme pouvaient se marier. C'est un peu contre-nature comme union, mais ça semble pérenne. Pour son cabriolet, AMG n'y va pas avec le dos de la cuillère mais à gros coups de louche de cantine. 816 ch en cumulé, et jusqu'à 145 mkg. Ce qui devrait quand même permettre de doubler sans se demander si l'on a le temps de dépasser ces vingt-cinq caravanes. La vraie question est plutôt celle-ci : « Vais-je m'arrêter ? » Mercedes nous assure que oui, car ce super-SL (0 à 100 km/h en 2"9) est d'office équipé de freins en carbone-céramique au diamètre majoré. Les étriers (fixes 6 pistons à l'avant et flottants monopiston à l'arrière) pincent des paraboles de 420 et 380 mm. Pour schématiser, cette version E Performance reprend l'architecture de la GT 63 S du même nom.

A l'arrière se trouve l'hybridation. Le moteur électrique synchrone à aimants permanents (204 ch et 32,6 mkg) est logé sur l'essieu postérieur. Il est couplé à une transmission assignée à deux vitesses ainsi qu'à un différentiel autobloquant piloté. Dans l'hypothèse où ●●●



E Performance ou pas, le SL exhibe un intérieur high tech, avec des écrans à foison, que ce soit derrière le volant ou au centre de la planche de bord. Pensez à bien caler l'appui-tête car avec plus de 800 ch, le cabriolet promet quelques accélérations très musclées.

SL



LA DÉCLINAISON EN CABRIOLET S'AVÈRE BIEN TROP LOURDE.
POUR COMPENSER, AMG SORT TOUTE SON ARTILLERIE.

LA SPORTIVE DU MOIS Mercedes-AMG SL 63 S E Performance



TECHNIQUE

Moteur : **V8 4 litres biturbo, 32 S + un moteur électrique AR**

Puissance thermique : **612 ch à 5 750 tr/mn** Puissance électrique : **204 ch** Puissance cumulée : **816 ch**
Couple thermique : **86,6 mkg à 2 500 tr/mn** Couple électrique : **32,6 mkg** Couple cumulé : **de 110,1 à 144,8 mkg**

Transmission : **intégrale, boîte automatique à 9 rapports + 2 rapports AR**

L - l - h : **4 705 - 1 915 - 1 353 mm** Empattement : **2 700 mm** Roues : **20 & 21 pouces**

V. max. : **317 km/h** 0 à 100 km/h : **2"9** Prix de base : **240 000 € (estimation)**

les pantagruéliques roues de 21 pouces viendraient à patiner, le système 4Matic+ se charge de renvoyer le surplus de couple vers l'avant. Mais ce dernier a déjà fort à faire, puisque c'est sur ses épaules que repose le V8 4 litres biturbo de 612 ch. C'est une nouvelle fois la boîte 9G Speedshift MCT qui s'occupe de digérer la cavalerie. Le SL devient donc hybride, mais nos lecteurs écologistes railleront sûrement, et à raison, la faible autonomie électrique du cabriolet.

13 km, pas un de plus

Si tout va bien, que les planètes sont alignées, avec le vent dans le dos, et que le conducteur n'a pas trop mangé, le SL serait capable de parcourir 13 km, en ville, sans réveiller son grognon et gourmand V8. C'est peu. « La batterie est conçue pour fournir et consommer rapidement de l'énergie, et non pour offrir la plus grande autonomie possible », nous apprennent les officiels d'AMG. Taisons le discours sur « la technologie issue de la F1 » pour nous concentrer sur la fiche technique de ces accus. Les 560 cellules sont gavées de lithium-ion et baignent individuellement dans un liquide thermorégulé et non conducteur. Température de fonctionnement prédéfinie : 45 °C. Ni trop chaud pour dégrader les performances ni trop froid pour craindre les conditions hivernales, souvent synonymes de problèmes de délivrance de l'énergie. Cette batterie de 400 volts, dont le poids n'est pas communiqué (celle de la GT 63 S E Performance pèse 89 kg), est positionnée

en surplomb du moteur électrique. Elle a une capacité de 6,1 kWh, avec une puissance continue de 70 kW (mais avec un pic à 150). Elle se recharge en roulant (quatre modes de récupération d'énergie sont disponibles) ou par le biais de sa prise extérieure, grâce à son chargeur de 3,7 kW. Sur le papier, la solution choisie par AMG est alléchante, puisque petit moteur électrique et petite batterie ne devraient pas trop affoler la balance (aucun poids officiel n'est annoncé). Le hic, c'est que le SL tout court n'est pas un petit rat de l'Opéra. La balance de Mortefontaine se remet tout juste d'avoir eu à supporter ses 1 945 kg, vérifiés par nos soins. Comme l'écart entre une GT 63 S et sa version « écolo-sportivo-friendly » se situe autour de 240 kg, on peut craindre que le SL E Performance avoue près de 2,2 tonnes... sans personne à bord. Vivement qu'il soit totalement électrique et culmine à plus de 2 500 kg : la planète lui sera probablement reconnaissante. Bref, la surpuissante déclinaison en cabriolet est bien trop lourde. Alors, pour compenser, AMG sort toute son artillerie.

Roues directrices, motrices et plus

Toutes les jantes braquent sur le SL, celles de l'arrière en opposition en dessous de 100 km/h. Afin que le grip et l'agilité ne s'évanouissent pas dans la nature au premier virage, la découvrable a, comme le modèle 63 « tout court », recours à l'antiroulis actif. Le système, baptisé AMG Active Ride Control, fait appel à des vannes

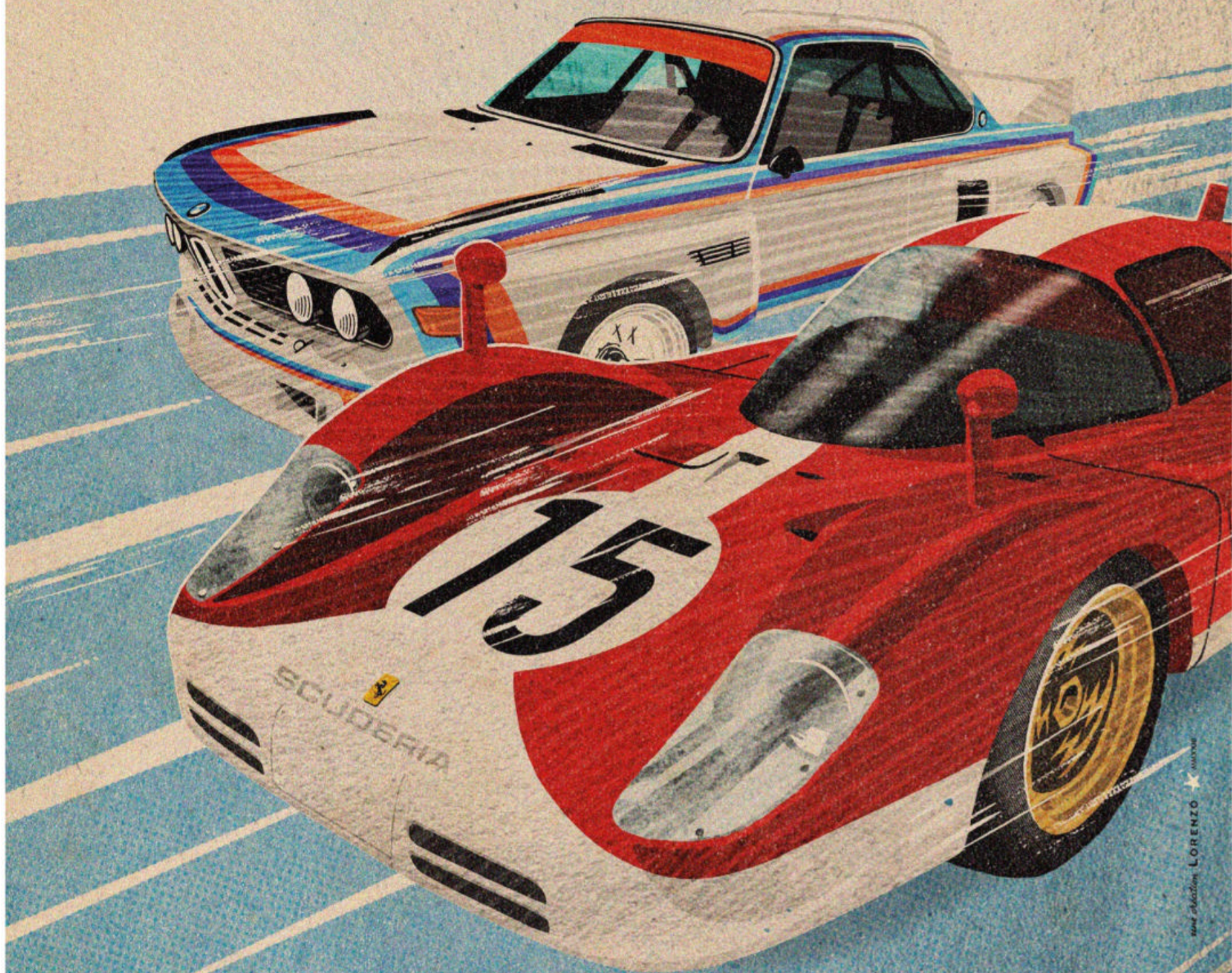
interconnectées entre elles qui permettent, en fonction de la pression d'huile injectée, de plus ou moins maintenir l'assiette et de combattre ainsi les mouvements parasites, qu'ils soient transversaux ou longitudinaux. Extérieurement, il faudra avoir l'œil penché sur la croupe de la 2 + 2 (rappelons que les places arrière sont ridicules) pour identifier cette version E Performance. Roulement de tambour : l'appellation est désormais cerclée de rouge. L'intérieur est identique à celui du 63, avec cette grande dalle centrale, tactile et inclinable afin d'éviter d'éventuels reflets du soleil. Comme l'AMG GT, ce méga-SL dispose, sous la calandre, d'un bourrelet aérodynamique qui se déploie automatiquement au-delà de 80 km/h pour augmenter la charge aéro sur l'essieu frontal. La malle arrière conserve son aileron qui peut s'incliner sur cinq positions différentes, selon le mode de conduite choisi. ●

★ NOTRE AVIS

Nous n'avons aucun doute sur les accélérations foudroyantes dont sera capable ce SL. Nous n'avons aucune crainte sur sa capacité à nous faire voyager vite et loin, comme coupés du monde. Notre inquiétude se situe au niveau du feeling de conduite. Le SL « tout court » avait des progrès à faire dans ce secteur, alors que le GT nous a montré l'étendue de son talent. De qui l'E Performance sera-t-il le plus proche ?

TOUR
2024
AUTO

21-27
AVRIL
2024



DIMANCHE 21 AVRIL & LUNDI 22 AVRIL : PARIS (PTE DE VERSAILLES)
MARDI 23 AVRIL : TOURS - LA GRANGE DE MESLAY
MERCREDI 24 AVRIL : LIMOGES
JEUDI 25 AVRIL : CARCASSONNE
VENDREDI 26 AVRIL : PAU
SAMEDI 27 AVRIL : BIARRITZ



WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

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

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



AVXLIVE **ICU**

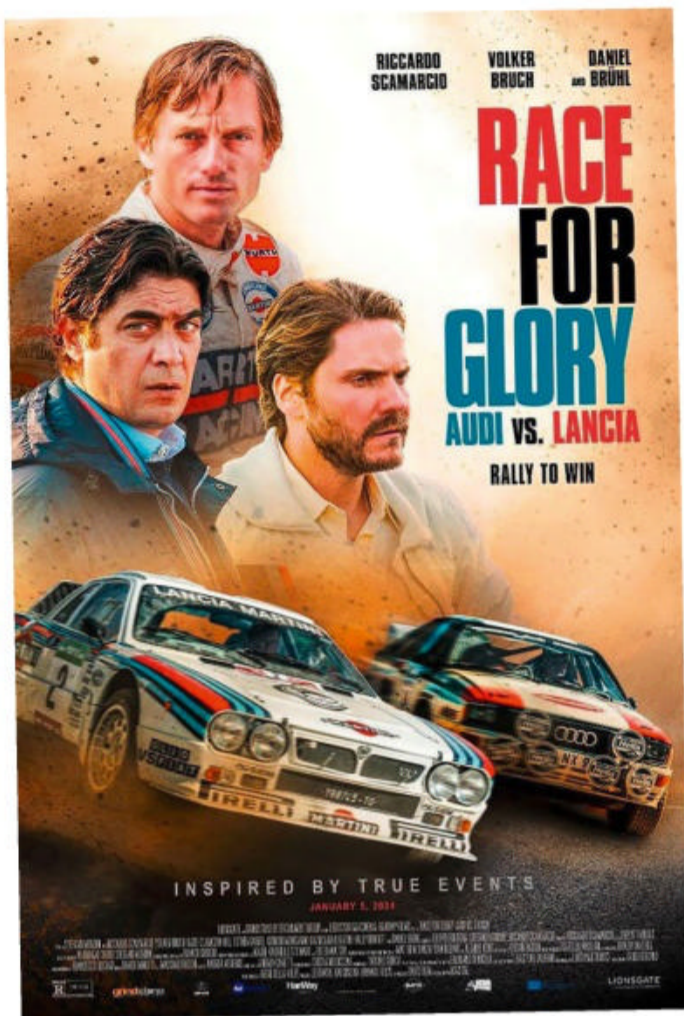
AvaxHome - Your End Place

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

Le film *Race for Glory: Audi vs. Lancia*

Groupe B sur grand écran

Avec *Race for Glory: Audi vs. Lancia*, le cinéma s'intéresse pour la première fois au Rallye, dans sa période la plus spectaculaire, celle du Groupe B. Ne boudons pas notre plaisir, même si tout n'est pas irréprochable.



Le film s'ouvre sur l'interview du personnage de Cesare Fiorio, le Team Manager de l'écurie Lancia, incarné à l'écran par Riccardo Scamarcio, accessoirement coauteur et coproducteur de ce long métrage consacré au championnat du monde des rallyes 1983. Dans cet entretien, qui sert de fil rouge au récit, une phrase interpelle : « *Le Rallye se différencie des autres compétitions de sport automobile parce qu'il est démocratique, et c'est ce qui l'a rendu si populaire* », explique-t-il. A raison. Les spectateurs peuvent approcher les pilotes, quand ils ne jouent pas à la corrida avec les voitures lancées à pleine vitesse entre deux spéciales de nuit illuminées par les rampes de feux longue portée. En se focalisant sur

la saison 1983, *Race for Glory: Audi vs. Lancia* théâtralise l'opposition frontale entre ces deux constructeurs, lors de cette année charnière qui marque la montée en puissance du Groupe B, le début de la transmission intégrale et le chant du cygne des deux roues motrices. La bataille est filmée du point de vue du constructeur italien, dont les succès en Rallye avec la Fulvia et la Stratos n'étaient plus à démontrer, mais dont le budget faisait pâle figure face aux investissements déployés par Audi pour développer les Quattro Sport, sous la houlette de l'ingénieur en chef, Roland Gumpert, interprété par Daniel Brühl – celui-là même qui jouait Niki Lauda dans le film *Rush*, en 2013. L'impressionnante collection de voitures d'époque présentées à l'écran





marquera la rétine des amateurs de Rallye. Il faut dire que Lancia y a largement contribué, en prêtant des dizaines de véhicules, parmi lesquels la véritable 037 Stradale châssis n° 1. Mieux, le propre petit-fils de Gianni Agnelli, Lapo Elkann, interprète le rôle de son grand-père, le tout-puissant propriétaire du groupe Fiat, venu encourager le Team Manager de Lancia. Malheureusement, cette proximité italo-italienne avec la marque se voit un peu trop à l'écran. Elle aurait pu être rééquilibrée en consultant des anciens d'Audi Sport, par exemple. La pilote française Michèle Mouton, vice-championne du monde 1982 sur Audi et personnage incontournable des rallyes de cette époque, n'a même pas été approchée par les

producteurs. « C'est à peine croyable ! Je suis furieuse car cette histoire est passionnante », nous confie la seule femme à avoir réussi à battre des hommes en championnat du monde. Dans le film, son personnage, incarné par la ravissante Esther Garrel, ne fait que de la figuration. Dommage. « Nous ne faisons pas un documentaire, se défend Riccardo Scamarcio, mais un film ! » Dont acte. Mais justement, la narration, qui tente de créer un lien entre les différentes épreuves du championnat, n'est pas à la hauteur du suspense époustouflant créé par la confrontation des deux écuries et immortalisé par les reportages de l'époque. Le team Audi passe pour une armée d'ingénieurs obtus, alors que les outsiders de Lancia apparaissent comme des bricoleurs à la petite semaine, toujours à la limite de la tricherie, mais qui l'emportent avec malice et un sourire charmeur. Le redoutable Walter Röhrl, pilote Lancia cette année-là, est montré comme un épicurien amateur de miel,

A gauche, Riccardo Scamarcio interprète Cesare Fiorio, aux côtés de Volker Bruch, qui joue Walter Röhrl, chez Lancia-Martini. Au centre, Gianmaria Martini, dans le rôle de Hannu Mikkola, chez Audi. A droite : dans ce film, aucune des vraies voitures de Rallye de collection vues à l'écran n'a été maltraitée.

qui s'arrête pendant un parcours de liaison pour discuter avec un apiculteur grec, quand il ne pilote pas en pleine forêt en fermant les yeux pour mieux faire corps avec sa 037 ! On n'y croit pas trop... Après tout, Scamarcio revendique de s'être inspiré des films italiens de série B, ceux-là mêmes qui ont influencé Quentin Tarantino. Les vrais passionnés de Rallye râleront sans doute de temps en temps. Mais ils auront, avec ce film, matière à en prendre plein la vue. ●

Race for Glory: Audi vs. Lancia, de Stefano Mordini, en salle le 7 février.

Par Alexandre Lazerges



McLaren GTS

Poste pour poste

La McLaren GT, l'une des meilleures voyageuses au monde, tire sa révérence, remplacée par la GTS.



Difficile de voir la différence entre une GTS et feu la GT. Tout juste note-t-on le pare-chocs avant un peu remodelé ou les boursouflures (qui peuvent être en carbone) au-dessus des hanches. La tenue d'apparat enrobe toujours une cellule centrale MonoCell II-T en carbone, gage de rigidité et de légèreté. A une époque où la moindre sportive s'enorgueillit de peser moins de 2 tonnes, le poids de l'anglaise nous fait pétiller les yeux : 1 520 kg selon la police. C'est dix de moins que la GT remplacée, et c'est, aux dires de McLaren, le meilleur rapport poids/puissance de la catégorie, avec 418 ch par tonne. Dans le dos des passagers, l'indétrônable M840TE. M, pour McLaren ; 8, pour le nombre de pistons ; 40, en référence à la cylindrée. Il produit désormais 635 ch à 7 500 tr/mn, soit 15 de plus que par le passé, obtenus grâce à un allumage retouché. 0 à 100 km/h : 3"2. 0 à 200 km/h : 8"9. La GTS est une torpille, mais une torpille bien élevée. L'amortissement Proactive Damping Control analyse rebond et compression en

continu, mais le curseur est plutôt positionné sur le confort. Les trois modes habituels (Track, Sport et Confort) sont reconduits, tout comme la boîte à double embrayage et 7 rapports SSG. La GTS conserve évidemment l'un des autres points forts de la GT, à savoir son hayon abritant un espace de chargement, certes peu géométrique, mais pratique avec sa contenance de 420 litres. Et si cela ne suffit pas pour loger tous les bagages, le coffre avant de 150 litres devrait résoudre ce problème. McLaren fanfaronne en expliquant que la garde au sol (110 mm) peut être rehaussée de 2 cm en deux fois moins de temps qu'avant (14" quand même). Les sièges Confort sont en cuir Nappa, et le toit en carbone recyclé (de série) peut être remplacé par une dalle électrochromatique dont le degré d'opacité est capable de grimper jusqu'à 99,4 %. De nouvelles jantes Turbine à 10 branches ainsi que de nouvelles couleurs font leur apparition au catalogue. Le tarif n'est pour l'instant pas communiqué. ●

Par Sylvain Vétaux



EN BREF

Moteur : **V8 biturbo, 32 S, 635 ch, 64,2 mkg**
 Transmission : **roues AR, 7 rapports à double embrayage**
 L - l - h : **4 683 - 2 045 - 1 213 mm**
 Empattement : **2 675 mm**
 Roues AV & AR : **225/35 R 20 & 295/30 R 21**
 Poids : **1 520 kg** V. max. : **326 km/h**
 0 à 100 km/h : **3"2** 0 à 200 km/h : **8"9**



1941-2024

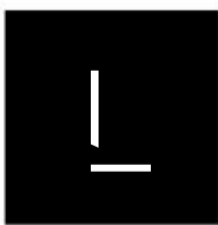
René Metge, l'aventurier

Bien plus qu'un simple pilote, René Metge était surtout un aventurier généreux et inspirant.

Il nous a quittés le 3 janvier, à l'âge de 82 ans.



Photos : DPPI



Le parcours de René Metge est tellement lié aux rallye-raids qu'on en oublie souvent que c'est par le circuit qu'il avait commencé. Après avoir remporté la Coupe R12 Gordini en 1972, l'animateur de

la concession Autorama de Montrouge passe à la monoplace, puis revient aux berlines. Il remporte d'ailleurs deux titres de champion de France de Supertourisme, en 1976 et 1978, au volant d'une Triumph Dolomite. Souvent coiffé d'un Stetson, qui lui vaudra son surnom de « Cowboy de Malakoff », il démontrera son appétence pour l'aventure lors du premier Paris-Dakar, auquel il participe au volant d'un Range Rover. Il a fait partie des premiers disciples de Thierry Sabine. Une véritable révélation. Pourtant, l'expérience tourne court. En plein désert, il s'embrouille avec son équipier et quitte l'habitacle ! A des milliers de kilomètres de sa concession de Montrouge, René éprouve un véritable coup de foudre pour l'Afrique. Il en deviendra l'un des grands spécialistes. Fidèle du Dakar, il en remporte

trois éditions, la première en 1981, à bord d'un Range Rover, en compagnie du journaliste de TF1, Bernard Giroux. Porsche le sollicite ensuite pour devenir l'équipier de Jacky Ickx. Son expérience et son sens de la mécanique font une nouvelle fois mouche. Copiloté par Dominique Lemoine, il s'impose en 1984 sur une 911 Carrera 3.2 4 x 4, et en 1984 sur une Porsche 959 devenue mythique en 1986. Cette édition est malheureusement marquée par la tragique disparition de Thierry Sabine et Daniel Balavoine. René se voit alors confier l'organisation de l'épreuve. Il l'assumera pendant deux ans, avant de se tourner vers d'autres horizons : le raid de motoneige Harricana, dans le Grand Nord canadien, ou le Paris-Moscou-Pékin 1992, rallye-raid long de 16 000 km. Il créera par la suite le Master Rally, entre Moscou et Istanbul, puis mettra son expérience au service d'autres organisateurs passionnés d'aventure. Celui qui fut un temps le beau-frère de Coluche laissera le souvenir impérissable d'un homme aux qualités humaines peu communes dans ce milieu. ●

Par Alain Pernot



1967-2023
Gil de Ferran

Cette période hivernale aura malheureusement aussi été fatale à Gil de Ferran (pilote brésilien né à Paris, deux fois vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis) et à l'ingénieur Hubert Melot, un fidèle de Renault qui avait œuvré au sein du département compétition de la marque au losange.


Rodin FZero
EN BREF

Moteur : **V10 biturbo hybride**
 Puissance cumulée : **1 192 ch**
 Transmission : **roues AR, 8 rapports semi-automatiques (Ricardo)**
 L - l - h : **5 500 - 2 260** V. max. : **360 km/h** Prix : **non communiqué**


Mullen Five RS
EN BREF

Moteurs : **2 électriques, env. 1 000 ch, env. 117 mkg**
 Transmission : **intégrale, 2 rapports automatiques**
 L - l - h : **4 902 - 2 032 - 1 626 mm** Roues : **21 pouces**
 V. max. : **322 km/h** 0 à 100 km/h : **2"0** Prix : **295 000 \$ (estimation)**



Le monde est fou !

Petit tour du globe pour se demander si celui-ci n'est pas en train de perdre pied.
Voici quelques engins... originaux.

Petite firme néo-zélandaise, Rodin avait annoncé en 2022 vouloir se mêler à la bataille des engins les plus radicaux de la planète. Ce n'était pas une blague puisqu'un premier prototype roulant a fait ses débuts. La FZero est une monoplace si extrême qu'elle ferait passer une Aston Martin Valkyrie pour du tout-venant. Dans le dos de l'intrépide conducteur, un V10 maison avec deux turbos. Voilà pour les premiers 1 027 ch. Mais comme David Dicker, l'excentrique milliardaire à l'initiative de ce projet, trouvait ça un peu juste (il a fait sortir de terre trois circuits dédiés à la mise au point), il adjoint à cette bouillante mécanique, capable de prendre 10 500 tr/mn, un moteur électrique de 176 ch. La fiche technique ne fait pas état de poids mais Rodin revendique jusqu'à 4 tonnes d'appui pour son « hyperhypercar ». Dites M. Dicker, venir

pour un Supertest au Vigeant, ça vous tente ? **Traversons maintenant le Pacifique pour sonner chez Mullen**, société californienne, qui vient de présenter au CES de Las Vegas sa Five RS. La puissance escomptée de ce modèle, entièrement pensé et assemblé aux Etats-Unis, est d'au moins 1 000 ch. Comme la Porsche Taycan, l'énorme SUV dispose d'une boîte à 2 rapports. Reposant sur une architecture 800 volts, la Mullen Five RS abrite une batterie de 100 kWh, lui permettant de promettre une autonomie de 480 km. On demande à voir... Le poids n'est toujours pas officiel mais des bruits de couloirs tablent sur 2 300 kg, minimum. C'est presque une plume et ça expliquerait pourquoi les performances revendiquées (0 à 100 km/h en 2", vitesse de pointe de 322 km/h) sont si impressionnantes. Aérodynamique active et suspension pilotée sont au rendez-vous, tout comme l'addition qui pique. Nos confrères de

Car and Driver ont entendu parler de 295 000 \$, voire 385 000 \$ pour une version avec carrosserie en carbone. Mais ça reste au bas mot deux fois moins cher que l'hommage de 190 E Evo II sur lequel serait en train de plancher HWA. La firme de Hans Werner Aufrecht (l'un des fondateurs d'AMG) a 25 ans cette année et souhaite les fêter dignement sous la forme d'une 2.5-16 Evo II revue et corrigée. Cent unités devraient être produites mais pour l'instant, rien ne filtre sur les spécifications techniques. 4 cylindres hybride de la C 63 ? V8 biturbo ? C'est le silence radio mais HWA a quand même annoncé que ce restomod coûterait plus de 700 000 €, sans les taxes. Le monde est fou ! ●

Par Sylvain Vétaux


HWA 190 E Evo II




Perle rare

- **Bugatti : The True Story of the EB110**
- Par Dario Trucco ■ Editions Minerva
- 282 pages ■ 49 €

C'est l'histoire d'une perle rare, la Bugatti EB110, véritable licorne des temps modernes sur laquelle tout a déjà été dit ou écrit. Sauf par les principaux intéressés : ceux qui la firent naître. Sous la houlette de Chiara, fille de Paolo Stanzani (responsable châssis et moteur de l'EB110), Dario Trucco, qui était en mai 1987 importateur de véhicules japonais et distributeur de Ferrari, revient sur la genèse de cette supercar légendaire. Le livre est écrit en italien et en anglais et pourra donc légitimement en freiner quelques-uns. Il est truffé de documents d'époque à l'esthétisme parfois discutable mais totalement inédits. Ce qui s'apparente à une opération de réhabilitation de l'apport réel de Paolo Stanzani, un peu effacé des récits officiels guidés par Romano Artioli, se lit comme une enquête policière.

Bien commencer l'année

La météo vous décourage de sortir votre sportive en ce début d'année ? Prenez votre mal en patience grâce à ces quelques livres.

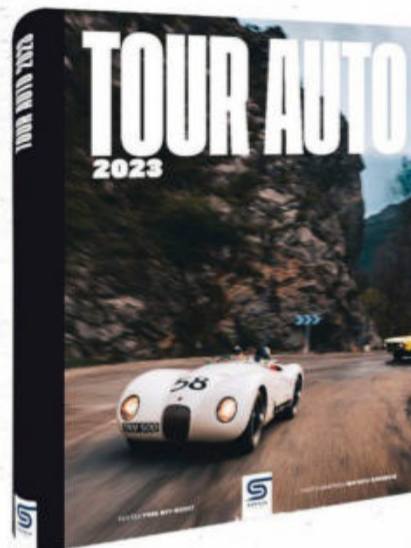
Par Sylvain Vétaux



Premier à dégainer

- **Formule 1 2023, le livre d'or**
- Par Frédéric Ferret ■ Editions Solar
- 136 pages ■ 29,99 €

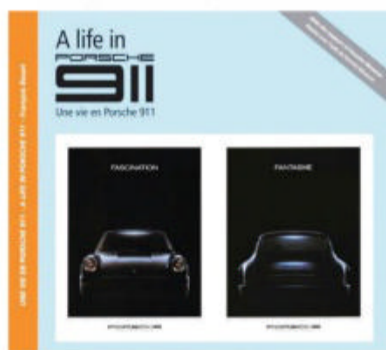
L'épreuve d'Abu Dhabi était à peine finie et le titre de Théo Pourchaire (en F2) tout juste célébré que nous recevions déjà à la rédaction ce livre retraçant la saison passée. Qui ne fut pas la plus passionnante de toutes, vous en conviendrez. Notre confrère de L'Equipe agrmente ses comptes rendus de grands prix par des portraits, des interviews. La mise en page est épurée, sans fioritures, avec beaucoup de blanc autour des textes et des photos. La préface est signée Frédéric Vasseur, qui revendique « avoir forgé une identité pour revenir plus fort en 2024 ». Espérons en effet que la concurrence va se rapprocher de Red Bull.



Bon sang ne saurait mentir

- **Tour Auto 2023**
- Par Yves Bey-Rozet & Mathieu Bonnevie ■ Sophia Editions ■ 290 pages ■ 75 €

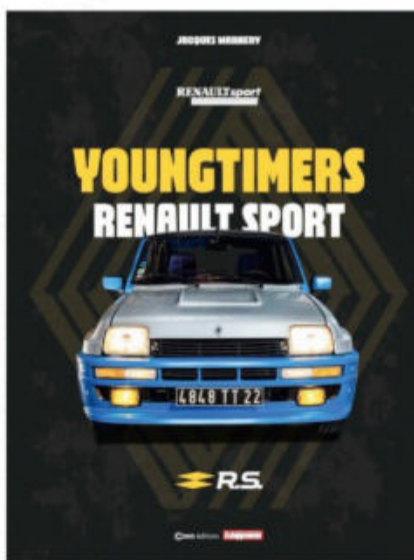
Chaque année, le Tour Auto nous en met plein les yeux. Pour le tracé choisi (l'édition 2023 fut un cru exceptionnel) et pour le cheptel réuni. Et chaque année, un livre nous fait revivre cette petite semaine fabuleuse. Les précédents opus étaient très recommandables et celui-ci ne déroge pas à la règle. Il faut dire qu'aux manettes on retrouve les cadrages soignés et léchés du sieur Bonnevie alors que la prose est assurée par M. Bey-Rozet, le moustachu le plus célèbre de la presse auto. Ce bouquin est superbe. On apprécie la mise en page simple mais pas simpliste, les textes pétillants et fourmillants d'anecdotes comme seul Yves semble capable de les écrire, les pages finales revenant sur les équipages et le classement. Bref, si vous aimez les belles routes, les belles autos, les belles photos et les beaux textes, foncez !



Drôle de livre

- **A Life in Porsche 911. Une vie en Porsche 911**
- Par François Bouet ■ Les Cahiers de l'Édition ■ 242 pages ■ 79 €

Quoi, encore un bouquin sur la 911 ? Oui, mais celui-ci sort du lot puisqu'il réédite les principales pubs vantant les mérites de la reine des GT. Priorité est donc donnée à l'image, avec des messages qui, le politiquement correct étant passé par là, n'auraient plus droit de cité aujourd'hui. « Ça devient un peu plus bruyant après 5 000 tr/mn comme ça vous n'entendrez pas les passagers crier. » « Dézingue les insectes rapidement » (à propos de la 993 Turbo). « Honnêtement, avez-vous passé votre jeunesse à rêver qu'un jour vous posséderiez une Nissan ou une Mitsubishi ? » (réclame pour la 964). N'attendez pas de l'ouvrage une déferlante d'infos techniques ou de poncifs déjà écrits mille fois. Son angle est celui de la nostalgie distrayante et ça fait un bien fou.



Le plein d'infos

- **Youngtimers Renault Sport**
- Par Jacques Warnery & Adrien Cortesi ■ Casa Editions ■ 162 pages ■ 34,95 €

Quand deux copains (Jacques Warnery et Adrien Cortesi) décident de commettre un ouvrage sur les Renault éternelles, c'est le lecteur qui y trouve son compte. La présentation est trop classique, les cadrages sont parfois un peu serrés, mais ce livre brosse large. De la R5 Turbo à la dernière Mégane R.S. en passant par la Clio V6, la R9 Turbo, le Spider, la Safrane, la Clio Williams : c'est un voyage dans le temps que nous proposent les auteurs. Les textes sont rythmés et les photos bien piquées. On aime l'armada de clichés de détails, ceux où la voiture roule vraiment et l'exhaustivité de la fiche technique.



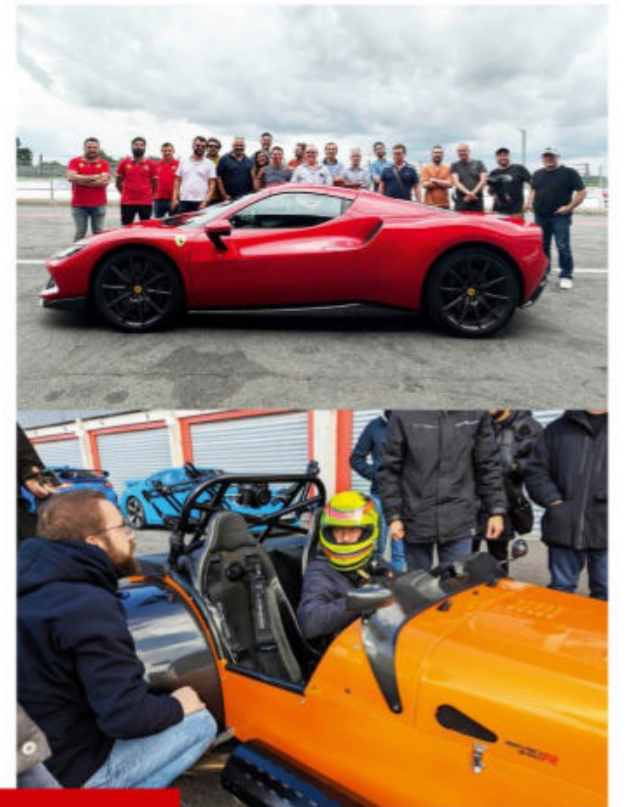
Bienvenue chez vous !

Vous rêvez d'un club qui vous ressemble et vous embarque sans prise de tête dans un tourbillon d'événements exclusifs et d'une infinie diversité ? La colonne vertébrale du Club Sport Auto, c'est ça ! **Ici la seule star, c'est la passion. Alors suivez le guide, on vous explique tout.**

Chez nous on ne minaude pas, mais on a un petit penchant tout de même pour un certain art de vivre. La multitude d'événements proposés par le club est concoctée avec amour et enthousiasme par une équipe de connaisseurs passionnés, pour des passionnés ! Réunir des propriétaires de GT ou de supercars, modernes ou anciennes, des générations de voitures mais aussi d'adhérents, autour d'activités liées à notre passion, c'est ce qui anime le club créé par Sport Auto depuis presque deux ans et demi. La diversité des programmes haut de gamme, élaborés avec un brin d'audace mais toujours beaucoup de soin, c'est la pierre angulaire du club. Ici, en solo ou avec votre bande de potes,

vous pourrez prendre part à des road trips ou des rallyes à la découverte de nouveaux horizons. Défier la piste ou même la glace pour ceux qui ne manquent pas d'aplomb, grâce aux conseils pointus et personnalisés de nos pilotes instructeurs. Partir à la rencontre de personnages du monde automobile autour de rendez-vous exclusifs spécialement créés pour vous. Sans oublier la culture et la gastronomie... Bref, tout ce qui fait du bien à l'âme et qui prend une belle part belle dans notre calendrier et toujours dans un état d'esprit ultra-convivial et chaleureux. Voilà ce qui fait la force de ce club très éclectique, multimarque et ouvert à tous !

Par Viviane de Flers



ET AUSSI...

Supertest, le retour !

Le printemps n'est plus très, très loin et avec lui, le mois de mars signe le **come-back de ce moment incontournable** ! Rencontres avec les journalistes et photographes de Sport Auto, explications techniques autour des autos testées sur le circuit du Val de Vienne par Christophe Tineau, notre pilote maison, soyez les premiers à vous inscrire ! Les places sont limitées... et toujours très prisées. Et si vous aimez les sensations fortes, n'oubliez pas votre casque, attachez votre sourire et vivez un grand moment en passager de notre pilote instructeur qui vous emmènera pour des « hot laps » dont vous vous souviendrez. Emotions garanties ! **La prochaine édition se déroulera le 13 mars 2024.**



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



Par Sylvain Vétaux

Ange Barde Neige & Glace

Diamètre : 43 mm Mouvement : automatique Sellita SW200
 Prix : sur demande (88 exemplaires) Site : www.angebarde.com

Après avoir succombé au carbone avec sa Superleggera, Ange Barde, le pilote horloger, revient à un matériau plus conventionnel, l'acier inox. Sa dernière création, baptisée Neige & Glace, se distingue par son cadran retravaillé. On retrouve le disque de frein axial, sérigraphié For Racing Only qui tourne dans un étrier rouge positionné à 9 heures. Mais à y regarder d'un peu plus près, on découvre un motif clou de Paris (voir ci-dessous) sur la périphérie

du cadran. Il en résulte une surface originale, dont la texture évolue au gré de la lumière. Le reste de cette montre est plus conventionnel (du moins pour Ange Barde) : les vis à trois empreintes maintenant une lunette fixe, la large couronne vissée rappelant un bouchon de réservoir à essence, les cornes au design unique qui épousent un bracelet en caoutchouc facilement interchangeable et le fond transparent laissant admirer une masse oscillante en forme de jante.

POUR ALLER PLUS LOIN...

Le motif clou de Paris

Ça ne sert à rien mais cette technique de guillochage du cadran, l'une des plus anciennes et répandues en horlogerie, suppose une maîtrise parfaite de l'outil facettant la surface. Le but est le suivant : générer un infime relief pyramidal avec quatre

plans, plus ou moins anglés. Sur le papier, ce n'est pas sorcier, mais comme les cadrans clou de Paris peuvent compter plusieurs centaines, voire milliers, de ces petits dômes, ces derniers doivent être parfaitement alignés pour ne pas créer de rupture

lorsque la lumière vient les effleurer. Ce guillochage est généralement réservé aux montres habillées (Bréguet en est le spécialiste), aussi est-il inattendu de voir Ange Barde, dont les productions ont à l'inverse beaucoup de caractère, y adhérer.



Briston

■ 43 mm ■ 2 000 €
 ■ www.briston-watches.com

Déjà 10 ans que la marque, rendue célèbre par ses boîtiers en acétate de cellulose, a su percer dans un univers concurrentiel. Pour célébrer l'événement, voici la Streamliner Urban, limitée à 50 exemplaires. Le calibre automatique chronographe est signé Sellita et se laisse admirer à travers un fond transparent.



Omega

■ 42 mm ■ 13 500 €
 ■ www.omegawatches.com

Un peu de chaleur pendant l'hiver : telle est la vocation de cette version bicolore de l'incontournable Seamaster Diver 300M. La suisse, motorisée par l'impressionnant mouvement coaxial 8800, alterne acier et or Sedna, un alliage combinant divers ors, du cuivre et du palladium. Sa boucle dispose d'une rallonge rapide pour la plongée.



Tissot

■ 43 mm ■ à partir de 945 €
 ■ www.tissotwatches.com

Les avantages du quartz, sans se soucier du changement de pile, le tout saupoudré de fonctions aussi diverses qu'indispensables : voici la promesse de la Tissot T-Touch Connect Sport, montre connectée solaire, pourvue d'un verre saphir tactile et d'un écran AMOLED haute définition. Le boîtier en titane est brut ou couvert d'un revêtement protecteur PVD noir ou or rose. La lunette est en céramique.



Propos recueillis par Alain Pernot
Portrait Laurent Villaron

Matthieu Bonardel
Directeur de Michelin Motorsport

Agent de liaison

A la tête d'un commando d'experts en magie noire et en liaisons au sol, partenaire de nombreux constructeurs, **Matthieu Bonardel dispose d'un poste d'observation remarquable sur le monde du sport automobile.**

“Quand on gagne, c’est super, mais quand on perd la course, on a juste le droit de choisir sur quelle joue on va se prendre la claque.”



Quel est votre premier souvenir automobile ?

D’aussi loin que je me souviens, j’ai toujours été attiré par l’automobile. Quand j’étais gamin, j’étais devenu spécialiste pour identifier les voitures. Je suis originaire d’une petite ville du Nord de la France. L’animation du coin, c’étaient les Enduros du Touquet et la moto. Dans ma famille, la voiture était plus un objet pour se déplacer

qu’un objet de plaisir. Moi, j’ai toujours considéré l’automobile comme un jouet. Ma première voiture a marqué une étape très importante dans ma vie. C’était une 205. Un mythe ! J’étais fier. J’en ai encore une.

Vous imaginiez-vous travailler dans cet univers ?

Je me voyais bien dans le milieu automobile. J’étais assez doué en maths et en physique et, après le lycée, je me suis retrouvé à Centrale, à Paris. J’ai choisi une spécialisation en aérodynamique et en moteurs qui permettait d’aller faire des avions ou des voitures de course. J’étais aussi fasciné par les avions de chasse. J’ai d’ailleurs passé quelques mois de stage à l’Aérospatiale à travailler sur des prototypes de fusées.

Comment avez-vous atterri chez Michelin ?

Dans le milieu des années 90, c’était le marasme complet dans l’aérospatiale. L’automobile se portait un petit peu mieux. Michelin recommençait à embaucher. Je n’avais aucune idée de la manière dont on faisait les pneus, mais à cette époque, je devais faire mon service militaire, et on pouvait alors le convertir en service en entreprise. Michelin proposait un contrat d’embauche direct avec un ticket pour l’étranger, ce qui m’attirait vivement. J’ai poussé la porte de Michelin en 1995. Je n’aurais jamais imaginé y être encore près de trente ans plus tard ! Les gens qui m’ont recruté m’avaient dit : « C’est une entreprise où on peut avoir plusieurs vies. » Ça s’est vérifié. Je suis allé dans une usine au Canada. C’est ma première rencontre avec le mode de vie américain. J’ai adoré. J’ai passé deux ans là-bas à gérer les flux d’une usine.

Votre premier contact avec la compétition n’a pas tardé...

Une opportunité fantastique s’est présentée. A l’époque, Edouard Michelin venait d’arriver à la tête de l’entreprise. Il voulait redonner une image beaucoup plus dynamique de Michelin. Et la meilleure façon de le faire, c’était d’entrer en Formule 1. Donc, il y a eu un énorme appel d’air vers le département compétition dirigé par Pierre Dupasquier. J’ai sauté sur cette opportunité de faire de la conception. Pour un jeune ingénieur, la compétition permet d’apprendre à très grande vitesse. C’est extrêmement riche. Pascal Vasselon étant parti gérer le programme F1, je l’ai remplacé aux manettes des activités Endurance et courses de Tourisme. A 25 ans, j’ai hérité d’une équipe de 25 personnes qui jouait sur les deux tableaux : conception et exploitation. Nous étions dans une vraie bataille technologique aux quatre coins du monde. Quand on gagne, c’est super, mais quand on perd la course, on a juste le droit de choisir sur quelle joue on va se prendre la claque. J’aime bien la compétition, son côté ludique et aussi le défi technique. On voit vite les résultats.

La conception a-t-elle été un plaisir tout de suite ?

J’ai adoré parce que c’est assez passionnant. Il y a un nombre de combinaisons à peu près infini. Mais à la fin, ce n’est pas nous qui consomons notre produit mais le pilote. Il y a donc un aspect humain très important. Cette coopération avec les pilotes et les constructeurs est formidable. Le pneu est primordial dans la performance. Quand j’ai débuté en compétition, il y avait des constructeurs qui dépensaient des sommes folles sur leurs moteurs pour gagner un dixième. Nous, nous arrivions avec de nouveaux pneus, et à la fin de la journée, nos partenaires avaient gagné une seconde, voire une et demie.

Leur saison pouvait se jouer sur notre capacité à sortir des pépites. Se retrouver au cœur de ça, c’est fascinant. Aujourd’hui, il n’existe malheureusement plus beaucoup de championnats où il y a une compétition frontale avec d’autres manufacturiers.

Qu’est-ce qui vous a fait tourner la page en 2010 ?

Subitement, ça me plaisait moins. Il y avait moins de challenge technique, de nouveautés, d’excitation... Et puis, je souhaitais voir du pays, mais sur la durée. J’ai voulu m’expatrier. Je suis allé en Amérique du Nord, au département recherche et développement de Greenville, en Caroline du Sud. Là, je me suis amusé à concevoir des pneus pour toutes les gammes américaines, du pick-up à la Corvette. C’était intéressant parce qu’il y avait un tout autre monde de contraintes et de compromis. Et comme les Etats-Unis m’ont bien plu, j’y suis resté presque huit ans.

Comment êtes-vous revenu à la tête de la compétition en 2018 ?

Quelque part, c’était écrit. Je savais que ce n’était qu’un au revoir. Quand l’opportunité de prendre la tête de la compétition s’est présentée un an après mon retour en France, je n’ai pas hésité longtemps.

Comment s’opère concrètement le transfert de technologie vers le reste du groupe ?

Il y a eu deux phases. Quand on était en Formule 1 ou en Rallye, c’était très lié aux hommes et à leur passage d’un service à l’autre. Transférer les technologies prend du temps. Quand tu fais la guerre, tu ne peux pas te le permettre. Tu n’as pas le temps. Désormais, dans le contexte du monomarque, ce n’est plus pareil. Nous avons un peu plus de temps pour partager les briques technologiques avec la série. Notre mission a légèrement changé. Nous sommes là pour apprendre des choses en avance de phase sur le reste du groupe et nous assurer que c’est transmis. Et l’une des choses que nous avons fortement développées ces dernières années, c’est toute la partie simulation. Il y a dix ou quinze ans, nous arrivions avec trois camions remplis de pneus en essais et nous testions une semaine sur circuit. Aujourd’hui, nous essayons de minimiser les essais terrain et d’expérimenter le plus possible au travers de modèles de simulation. Cette technique marche si bien qu’on l’adapte sur toutes les performances possibles au reste du groupe. Ça aide, par exemple, à préparer les pneus sur les futures voitures électriques de demain, et pas que les sportives.

Le monde automobile est en pleine mutation.

A quel point le facteur pneumatique peut-il jouer un rôle ?

C’est mon devoir d’essayer de flairer, d’avoir un coup d’avance sur la compétition de demain. C’est très stimulant. Je pense que le groupe a été visionnaire en se lançant dans la Formule E dans les années 2010, quand personne ne croyait vraiment à l’électrique. Depuis, c’est devenu une réalité pour les voitures de tous les jours. Et puis, il y a la pile à combustible qui doit encore trouver son chemin vers la voiture particulière. Ça nous semble assez excitant de faire ce pari-là. Il faut qu’on leur concocte des pneus extrêmement vertueux, sinon ça n’aurait pas de sens.

Concernant l’Endurance, comment gérez-vous le fait d’être fournisseur unique ?

Il y a quelques années, chacun avait des pneus faits sur mesure. Maintenant, le règlement nous oblige à fournir la même gamme à tout le monde. On trouve un compromis. Les réglementations définissent bien le portrait-robot attendu et forcent les concurrents à converger techniquement. La simulation aide à développer des solutions qui conviennent à l’ensemble de ces véhicules. S’il n’y a plus de pneus distincts pour chaque auto, la différence va se jouer sur la capacité des écuries à mieux utiliser leurs pneus que les autres. Et là, on peut proposer des recommandations d’usage en fonction des caractéristiques des voitures. C’est notre nouveau défi aujourd’hui.

Bentley Speed 8 (Le Mans 2003)



Marc Márquez (MotoGP 2023)



Parmi les nombreux succès accumulés par Michelin en auto et en moto, la victoire de Bentley au Mans reste un souvenir particulier pour Matthieu Bonardel, ci-dessus en compagnie de Hugues de Chaunac en 2007.

Photos : DPPI

Est-ce qu'il y a des pilotes qui vous ont impressionné par leur faculté à bien exploiter leurs pneus ?

Il y a trois catégories de pilotes que je respecte au plus haut point. D'abord, ceux qui sont capables d'aller chercher de la performance dans certaines conditions où les autres n'en trouvent pas. Marc Márquez, en moto, en est un. En auto, McNish, par exemple, était toujours en mesure de faire des choses extraordinaires dans le trafic parce qu'il avait la faculté d'exploiter intelligemment les pneus au maximum. Un Kristensen aussi était très bon pour ça. Ensuite, il y a ceux qui sont capables de bien utiliser leurs pneus dans toutes les conditions. Un Loeb, brillant en Rallye, était également très bon au Mans. De même pour Romain Dumas. Ce sont des pilotes doués qui, quels que soient les pneus, vont aller vite car ils s'adaptent. Enfin, il y a un troisième type : les pilotes qui ont un disque dur dans la tête. En tant qu'ingénieur, ils me passionnent car ils sont très analytiques. Dans cette catégorie, mon favori était Timo Bernhard. Tu lui faisais tester un pneu pendant cinq minutes, il pouvait t'en parler pendant vingt-cinq minutes ! C'est que du bonheur quand tu essaies de comprendre un pneu. Comment pouvait-il mémoriser tout ça ? C'est vraiment un exploit ! Les pilotes offrent un niveau de finesse parfois très compliqué à trouver dans les datas.

Où en est Michelin par rapport à la Formule 1 ?

Nous observons avec attention. Ça reste le sommet, la compétition la plus convoitée et la plus en vue. Le travail qui a été fait ces dernières années par Liberty Media a entraîné une très forte croissance de la F1. Depuis notre dernière venue, la F1 est passée au pneu unique. Aujourd'hui, le règlement ne correspond pas à notre philosophie. Nous souhaiterions voir plus de possibilités de choix parmi une gamme de pneus et essayer de les faire durer plus longtemps. Néanmoins, nous considérons que nous faisons partie des meilleurs manufacturiers au monde et que la F1 est le meilleur sport mécanique du monde. On ne peut pas imaginer que nos chemins ne vont pas se croiser un jour. Je crois qu'il y a un avenir.

“Certains pilotes ont un disque dur dans la tête. En tant qu'ingénieur, ils me passionnent car ils sont très analytiques. Dans cette catégorie, mon favori était Timo Bernhard.”

Y a-t-il une course qui vous a particulièrement marqué ?

J'ai vraiment adoré l'épopée Bentley au Mans en 2003. Le Dr. Ulrich avait accepté de prendre en charge cette équipe à condition de rouler en Michelin. C'était une belle reconnaissance. Nous avons découvert la voiture en février, ce qui nous a laissé très peu de temps pour nous préparer. C'était un gros challenge technique. J'aime cette superbe voiture qui s'est imposée avec brio en 2003. Pour moi, ça reste un excellent souvenir. J'en garde en revanche un très mauvais d'une course à Motegi, au Japon. Avant de gagner quatre titres avec Nissan, nous avons eu une première passe en Super GT avec Toyota qui était loin d'avoir été aussi glorieuse. Nous n'équipions alors qu'une seule voiture. Une fois, nous avons apporté des pneus qui s'étaient montrés très bons en essais privés. Le week-end de la course, il faisait plus froid et là, catastrophe ! En qualifications, nous étions derniers à une seconde de tout le monde. La course a été un calvaire. Je m'en souviens encore vingt ans après.

Vous côtoyez beaucoup d'équipes. Quel enseignement en tirez-vous ?

Ce que toute ma vie en compétition m'a appris, c'est que le succès repose beaucoup moins sur le talent individuel que sur le collectif. Et la seconde chose, c'est l'excellence opérationnelle. Je trouve que le duel Audi-Peugeot en Endurance a été un très bel exemple. Chez Audi, ils n'étaient pas particulièrement extraordinaires sur le plan individuel, mais il y avait une osmose. Il y avait de très bons joueurs chez Peugeot, mais Audi a davantage gagné parce qu'il y avait un collectif. Et le Dr. Ulrich avait la faculté de pouvoir remettre en selle une équipe qui était « par terre », comme en 2008, où ils étaient à 5" au tour et ont tout de même remporté la course.

Où en êtes-vous au sujet de l'introduction de matériaux recyclés dans les pneus ?

La stratégie de Michelin est de dire : « Nous avons un peu moins de trente ans pour mettre des matériaux soit recyclés, soit renouvelables, pas seulement en compétition, mais dans tous nos pneus. » Et la compétition est le fer de lance car c'est un excellent terrain d'expérimentation. Parce que, évidemment, on veut le faire sans perdre en performance. Et là, je dois reconnaître que c'est une des vertus du monomarque. Je ne me serais pas forcément risqué dans cette voie dans un contexte de compétition ouverte. Nous avons commencé dans toutes les séries électriques ou à zéro émission, qui sont le porte-étendard de notre croisade. On atteint un seuil de plus de 50 %, voire 60 % de matières recyclées ou renouvelables. En WEC, on devrait obtenir les 50 % l'an prochain. C'est une belle aventure technique qui donne du sens à notre action. ●

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...

Laurent Villaron

66

Dallara Stradale IR8 Tribute

La barquette italienne accepte le défi du Supertest. La Stradale est-elle la pistarde idéale ? Verdict sur le circuit du Val de Vienne.

ET AUSSI...

BMW-Alpina B5 GT

Porsche 911 Dakar
vs Mercedes-AMG G 63
vs Ford Ranger Raptor

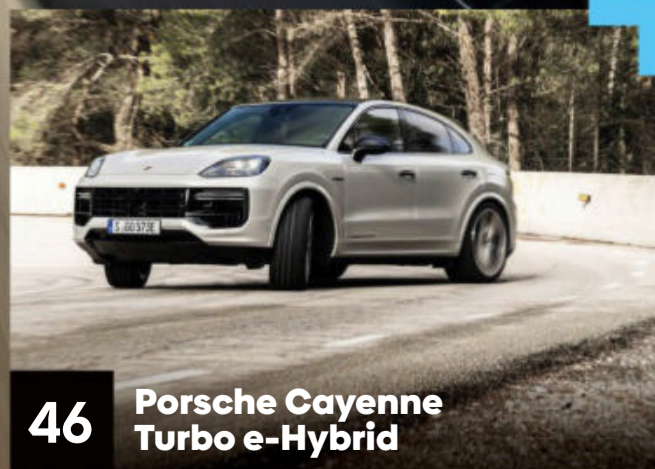
Audi R8 LMS GT4

Lotus Elise S2 (0000)



22 **DOSSIER**
Lamborghini Huracán

Wolfango/Lamborghini



46 Porsche Cayenne
Turbo e-Hybrid

Adrien Cortesi



50 Toyota
GR Yaris

Tibo/Toyota



DOSSIER LAMBORGHINI

Huracán : l'adieu au V10

C'était la dernière séance...

Avec elle s'éteindra le chant divin d'un V10 qui fait encore battre nos cœurs. Mais la nostalgie, ce sera pour plus tard. Ici, et maintenant, c'est une chevauchée fantastique qui nous attend. **Toutes les versions de l'Huracán sont rassemblées pour nous rappeler à quel point elle nous manquera.**

V10
ORDINE DI ACCENSIONE
1650273849

Par Walid Bouarab
Photos Wolfango/Lamborghini

UN TRAJET EN HURACÁN, PEU
IMPORTE LA VERSION, **EST**
IMMÉDIATEMENT TRANSFORMÉ
EN EXPÉRIENCE UNIQUE.





Sa longue carrière ne lui a pas retiré une once de charisme. L'Huracán s'est bonifiée avec le temps, et si sa personnalité extravertie n'est pas du goût de tous, elle maîtrise encore parfaitement son sujet. A bord, en revanche, l'interface homme-machine n'est clairement plus à la page.

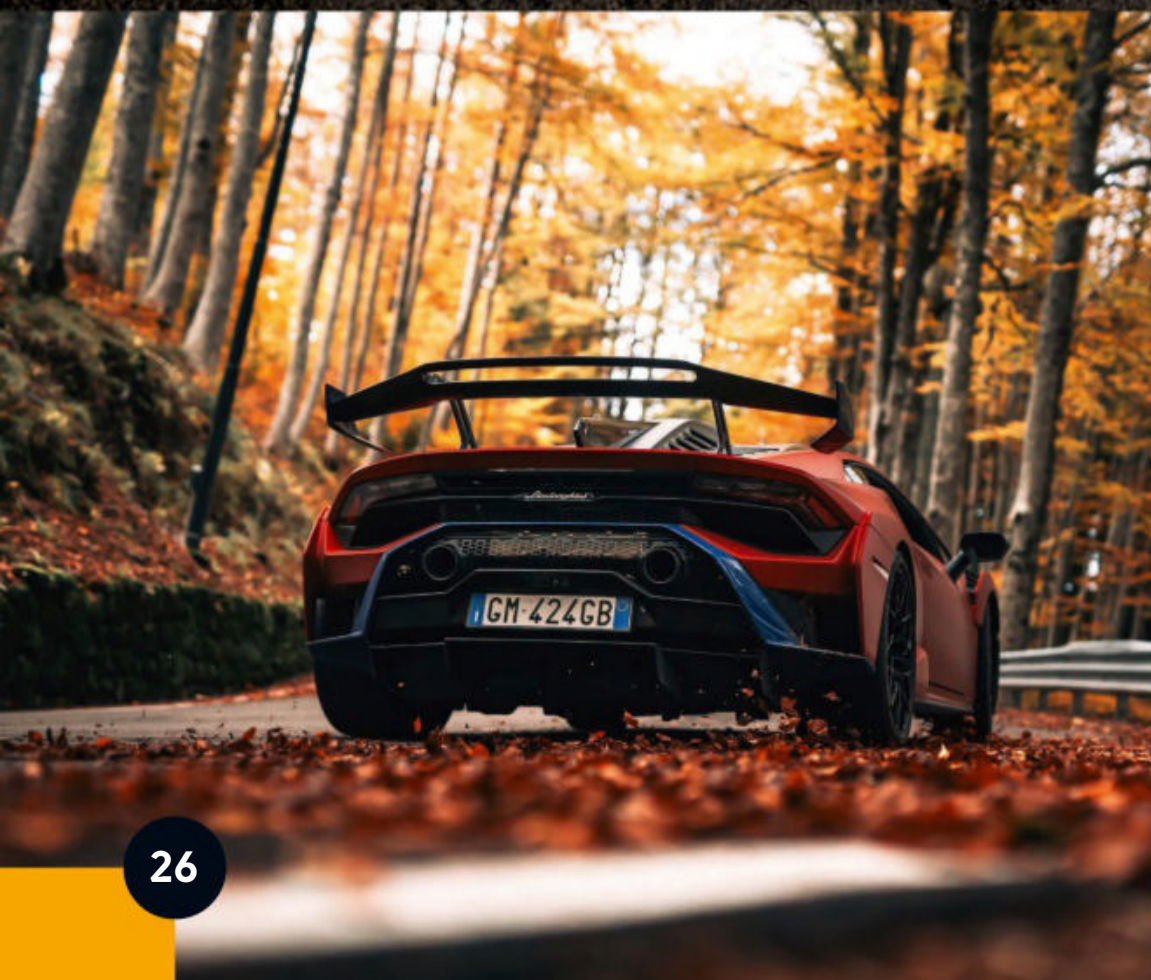




**EVO SPYDER, STO, STERRATO, TECNICA...
SANS AFFICHER LA VERSATILITÉ
D'UNE 911, LA FLAMBOYANTE ITALIENNE
EST À PERSONNALITÉS MULTIPLES.**



**NUL BESOIN DE CRAPAHUTER AU SOMMET DE LA GAMME
POUR VIVRE PLEINEMENT L'EXPÉRIENCE HURACÁN.**





Impressionnante, intimidante, la version STO est de loin la plus bestiale de toutes. Mais sa personnalité flamboyante ne doit pas cacher l'extrême rigueur dont elle sait faire preuve, même sur ce terrain peu adapté.



Elles sont toutes là, alignées et hautes en couleur, devant la façade presque clinique de l'usine Lamborghini à Sant'Agata. Evo Spyder, STO, Sterrato, Tecnica... Sans afficher la versatilité d'une 911, la flamboyante italienne est à personnalités multiples. Et c'est tout le dessein de cette ultime parade avec l'une des sportives les plus excitantes de notre ère : lui offrir un baroud d'honneur, tout en appréciant les subtilités de ses différentes

versions. J'observe, et je m'impose une réflexion quasi existentielle pour vivre pleinement mon expérience : par laquelle commencer ? Et dans quel ordre ? Il faudrait laisser le meilleur pour la fin sans doute, mais comment savoir ? Puis me voilà extirpé de mes pensées par une clé qu'on me tend joyeusement. Ce sera cette Spyder bleue, à l'intérieur un poil criard... Ça tombe bien, je n'aime pas la Spyder, alors autant m'en débarrasser tout de suite. Pourquoi ? J'ai sûrement mangé trop de soupe. Me voici assis comme un crapaud, les genoux cognant involontairement sur les palettes au volant et la houppette à l'air libre. Parce que bien évidemment, mon mètre quatre-vingt-dix ne tient qu'avec le toit ouvert (en 17 secondes). La place est encore plus comptée qu'à bord du coupé, déjà peu généreux. Mais de la bouche même des responsables projet de la future mouture, oui, l'habitacle est bien trop étroit, et sa remplaçante se montrera plus accueillante. Andiamo !

Comme le bon vin

En quittant le siège historique de la marque, je pense déjà aux 600 km que ce road trip aura à nous offrir, avec la plus romantique et la plus sensuelle de toutes, dans une région tout aussi charmante. Si, pour l'heure, nous avons surtout le droit aux embouteillages de la petite bourgade italienne, un trajet en Huracán, peu importe la version, est immédiatement transformé en expérience unique. On ne le dira jamais assez, mais son V10 transfigure le moindre trajet. Il n'a jamais été à ce point excitant d'aller acheter des œufs, même en bas de la rue... De l'admission à l'échappement, le bloc compose une mélodie riche et complexe.

De là naît une irrésistible envie de faire danser l'aiguille du compte-tours, même entre deux ronds-points. Depuis qu'elle a reçu une profonde mise à jour et qu'on la nomme Evo, l'Huracán profite de la version la plus pointue de son 5.2 40 soupapes, avec 640 ch. Lamborghini a également proposé un temps une variante RWD, délestée de son essieu avant moteur et de 30 ch. Un regret ? Pas vraiment, la transmission intégrale de cette Spyder lui permettant encore de faire partie des meilleures sprinteuses de la famille, avec 3"1 pour atteindre les 100 km/h. Une déclinaison découvrable qui reste l'unique proposition sur cette version Evo en fin de carrière et sur laquelle on ne s'attardera pas. Entre un roulage en accordéon, des routes peu adaptées et mes jambes qui commencent clairement à souffrir de la position de conduite, cette Evo mérite mieux. D'autant qu'elle a le don de vieillir comme le bon vin. Contrairement à sa grande sœur feu l'Aventador, qui n'avait plus que les éclats de voix de son monumental V12 pour nous hérissier le poil, la baby Lambo a conservé une mise au point au niveau des tout meilleurs. Malgré dix ans de carrière, l'italienne n'a aujourd'hui pas à rougir face à des rivales plus fraîches, bardées de puces électroniques et, pour certaines, branchées. Nul besoin par ailleurs de crapahuter au sommet de la gamme pour vivre pleinement l'expérience Huracán, même si c'est ce que je m'appête à faire...

STO pas si méchante

Le temps d'une photo de famille et d'un café siroté en vitesse, et nous voilà repartis. L'ambiance n'est plus la même. Ma nouvelle compagne fait peur : elle est rouge, bodybuildée et est probablement celle qui crie le plus fort. L'humilité s'impose. Vous l'aurez bien compris, je poursuis mon histoire au volant de la STO. J'ai l'audace de parler d'une vieille connaissance. Elle et moi avons déjà partagé un moment intime, le temps d'un Grand Format effectué dans la même région, que nous vous invitons à (re)découvrir dans le n° 737 de *Sport Auto*. J'ai suffisamment de place pour retrouver une circulation sanguine correcte dans les jambes, et les sièges baquets monocoques permettent également de grappiller quelques centimètres d'espace. Et puis toujours cette sensation d'être assis directement sur le châssis, le carbone du plancher sonnant ●●●



Affirmer qu'il y aurait une Huracán pour tous les goûts serait exagéré. Mais la turbulente italienne ne se contente pas du discours marketing. Ses différentes versions ont réellement des caractères distincts, et les modifications apportées sont souvent pertinentes. Le reste, c'est une affaire de goût.



creux sous mes talons. Les premiers tours de roues nous propulsent déjà dans une autre dimension. La STO, c'est la version la plus proche de ce qui se passe sur la piste, mais autorisée à prendre la route. Sa carrosserie est si tranchante qu'on s'y blesserait, son charisme est sans égal, et ses aboiements terrorisent la population. Vous l'aurez compris, je ne vais toujours pas tirer la substantifique moelle de cette STO ici, sur les routes grasses de la région. Elle sera bientôt soumise à notre intransigeant Supertest, alors patience. Mais tout de même... wow ! En basculant sur la STO, l'Huracán change tellement de registre ! Il n'y a plus grand-chose qui vous sépare de la route. Sans atteindre le feeling incomparable d'une McLaren 750S, la plus radicale des Huracán aime vous tenir informé.

Quelques kilomètres de route, et me voilà ragillard, débordant de confiance pour aller plus loin avec cette intimidante machine. C'est uniquement là qu'on découvre le plein potentiel de cette STO, qui est finalement moins effrayante qu'elle n'en a l'air. Sa mise au point vise un compromis idéal entre démonstration et rigueur. Son caractère flamboyant ne la fait à aucun moment verser dans l'esbroufe. Son amortissement encaisse et absorbe – vous aussi, au passage... –, et les roues ne dribblent jamais, assurant un verrouillage optimal et une motricité somme toute étonnante dans ces conditions. Le museau se jette si vite à la corde que ma tête fait le chemin inverse, et l'arrière profite d'un essieu directeur qui repousse encore plus loin les limites déjà très reculées du sous-virage. Le tout sans la moindre inertie aucune. Et si vous pensiez que j'en faisais trop avec le V10 de la finalement mignonne Evo Spyder, attendez plutôt. A chaque remise de gaz, la déflagration continue de me surprendre. C'est bruyant, brutal et irrésistiblement juste. Dès 5 000 tr/mn, on attaque le refrain. Une partie jouée crescendo jusqu'au climax épique des 8 500 tr/mn. Est-ce que j'en fais encore trop ? Sûrement pas assez. Mais vous ne pouvez pas comprendre tant que vous ne l'avez pas vécu. Mes vertèbres, en revanche, demandent du répit. C'est l'heure de la « pause-déj' », le temps d'apprécier ce quatuor qui prend la pose devant la charmante Villa Campestri. On est clairement sur un esprit plus proche d'AC/DC que d'un air de tarentelle, mais la brochette met en appétit. Il faut dire que les chefs de produit ont eu

du pain sur la planche ces dernières années. Tout avait commencé avec une Performante à l'aérodynamisme innovant et diablement convaincante. Mais tout s'est emballé récemment, avec une gamme qui d'un coup s'est mise à tirer dans tous les sens.

Sterrato, la bonne idée

Loin de moi l'idée de me plaindre du résultat. D'autant que chaque copie est rendue sans réelle fausse note. Même la Sterrato a fini par me convaincre, et ce n'était pas gagné... A quoi bon ? Et pour quoi faire ? Alors oui, la 911 s'est elle aussi amusée à faire joujou dans la boue avec sa version Dakar. Mais le projet est allé au bout du concept : garde au sol supérieure et réglable, véritables aptitudes en franchissement... Ici, point de tout ça. L'Huracán Sterrato est certes perchée 44 mm plus haut et repose sur des gommes spécifiques, mais c'est tout. L'italienne conserve l'avantage du bloc thermique, autrement plus démonstratif. Mais qu'en est-il du reste ? D'abord, elle est de loin la plus facile à vivre au quotidien. On ne serre plus les fesses au moindre changement abrupt de dénivélé. Le niveau de filtration apporte également une quiétude inhabituelle pour une Huracán. On ne parlera pas vraiment de confort, quoique... Autre détail, 44 mm suffisent déjà à faire la différence quand il s'agit de plonger dans une Huracán. Bref, une certaine polyvalence bienvenue, même si l'on regrettera de ne pas pouvoir faire nous aussi mumuse sur une piste meuble avec notre sportive des champs. Forcément, une telle nature vient avec des contreparties. Mais peut-on réellement parler de contreparties ? Certes, les mouvements de caisse sont plus sensibles, et sa monte pneumatique spécifique dégrade légèrement le grip. Mais au moins, avec elle, on voit venir. Non pas que la Huracán soit par essence imprévisible et piègeuse, au contraire, mais le comportement quasi chaloupé de la Sterrato offre un biais de communication supplémentaire avec la voiture. Le poids bascule sur les différents essieux et côtés de l'auto, au gré de ce qu'on ordonne par les pédales et la direction. Un comportement qui permet de jouer davantage avec l'équilibre toujours très sain de l'Huracán. Si le V10 gronde aussi fort (ici dans sa déclinaison 610 ch), la Sterrato est la moins rapide de la gamme (3"4 sur le 0 à 100 km/h et



LAMBORGHINI
Huracán : l'adieu au V10



LE QUATUOR A UN ESPRIT PLUS
AC/DC QUE JOUEUR DE TARENTELE,
MAIS LA BROCHETTE MET EN APPÉTIT.





ENTRE UNE SPYDER ÉTRIQUÉE, UNE STO INEXPLOITABLE SUR ROUTES GRASSES ET UNE STERRATO QUI NE DÉVOILE TOUTE SA SAVEUR QUE DE TRAVERS, LA TECNICA A DAVANTAGE BRILLÉ À MES YEUX.



TECHNIQUE & PERFORMANCES

Moteur : **V10 atmosphérique, 40 S** Cylindrée : **5 204 cm³**
Puissance maxi : **610 à 640 ch à 8 000 tr/mn** Couple maxi : **57,1 à 57,5 mkg à 6 500 tr/mn**
Transmission : **roues AR ou intégrale, 7 rapports à double embrayage**
V. max. : **260 à 325 km/h**
0 à 100 km/h : **3"0 à 3"4** 0 à 200 km/h : **9"0 à 9"8**

« seulement » 260 km/h en pointe). Qu'importe, son délice est ailleurs, et malheureusement nous n'y goûterons pas. Qu'il s'agisse d'elle ou de sa rivale allemande, le plat se déguste dans la poussière, avec un minimum d'adhérence, et de préférence en croisant les bras sur le cerceau. Laurent Chevalier le raconte encore mieux dans le n° 738 de *Sport Auto*, lors de sa première rencontre. Mais vous l'aurez compris, elle est fun, cette Sterrato ! Avec ce postulat, toute question trop rationnelle sur sa raison d'exister n'a plus lieu d'être. Bref, elle m'a cloué le bec...

Le meilleur pour la fin

... mais peut-être pas autant que celle qui m'attend, patiemment, dans sa livrée finalement discrète pour une Huracán. Grise aux accents orange, cette Tecnica est selon moi la plus belle de la fratrie. La personnalité de l'Evo est ici légèrement assaisonnée, sans tomber dans l'outrage d'une STO ou l'esprit *Mad Max* de la Sterrato. Des évolutions stylistiques, du bouclier plus tranchant au timide aileron arrière, qui ne doivent cependant pas occulter que le plus important ne se voit pas forcément. Chez Lamborghini, on l'affirme même fièrement, la Tecnica est davantage une STO endimanchée qu'une Evo en tenue de sport. Elle conserve les roues arrière directrices, mais celles de l'avant ne sont plus motrices. Ses pattes arrière doivent encaisser à elles seules les 640 ch du V10, dont les hurlements me réveillent encore la nuit. La géométrie revue de ses liaisons au sol vise toujours une efficacité optimale, tandis que sa suspension pilotée magnétorhéologique se veut plus conciliante. En bref, moins fatigante qu'une STO, mais plus démonstrative qu'une Evo. La Lambo idéale ? Dans ce contexte, probablement. Entre une Spyder qui n'a jamais aimé les grands, une STO inexploitable sur ce terrain et une Sterrato qui ne dévoile toute sa saveur qu'en étant de travers, la Tecnica a davantage brillé à mes yeux. Surtout que la route est enfin à la hauteur de la machine. Le revêtement sèche, les voies s'élargissent, et la visibilité dépasse le bout de mon nez. Jusqu'alors en mode Strada, la Tecnica officiait presque comme une Evo. La transmission se hâtait de passer au rapport supérieur, tandis que la direction se montrait très légère. Il aura simplement fallu actionner le mode Sport pour déjà sérieusement transfigurer l'auto. La direction avec sa démultiplication variable gagne en célérité, l'échappement ne retient plus vraiment les aboiements du V10 qui mitraille avant

chaque virage, et la suspension devient plus sèche sans tomber dans la caricature. L'enchaînement de virages qui suit démontre à nouveau le formidable savoir-faire maison, avec une Huracán qui s'avère, après dix ans, au meilleur de sa forme. Précision et agilité renvoient une GT3 dans les cordes, tandis que la bande-son muselle la plus volubile des créations de Maranello. La Tecnica pivote sur les épingles, change de cap en appui sans sourciller et, qu'importe le revêtement, vous envoi toutes les alertes préalables si la confiance bascule dans l'excès. En plus de faire preuve d'une rigueur magistrale, elle délivre sa prose avec une plume unique. Le V10, O.K., je n'y reviendrai pas encore une fois, mais tout de même ! Et la transmission à double embrayage, aussi expéditive à la montée qu'à la descente, bat un tempo dont on peut être le seul musicien. Gri-sant ! Il y a quelque chose qui vous prend clairement aux tripes au volant de la Tecnica. Elle ne vous fait ni cachotterie ni fourberie. Pour autant, elle ne vous ménage pas et vous crache une hargne entière et sans filtre. Toutefois, à l'image de toutes les Huracán, cette personnalité flamboyante ne l'empêche pas d'afficher une maîtrise totale de ses émotions, et c'est probablement ça, le plus remarquable. ●



L'avis de Walid Bouarab



J'ai eu le nez creux en me réservant cette Tecnica pour la fin, qui reste selon moi l'une des sportives les plus réussies de sa génération. Un savant mélange entre maîtrise et laisser-aller qui en fait un cocktail hautement savoureux. L'automobile sportive vivant probablement en ce moment son âge d'or, plutôt que de pleurer un avenir sans doute moins haut en couleur, flattons-nous d'être présents et d'avoir pu vivre l'épopée Huracán. Et cette balade me rappellera toujours à quel point ce modèle aura été important pour cette industrie. Ciao, Huracán !

C'EST PARTI POUR LA SAISON 2024!



BILLETTERIES OUVERTES

@PIERREBRUNOPHOTOGRAPHY



Magny-Cours

INTERNATIONAL CIRCUIT / NEVERS - FRANCE



TRACK DAYS

Sport **auto** EXPERIENCE

SAISON 2024!

18 MARS MAGNY-COURS F1

NEW

18 MAI LE VIGEANT AVEC TINSEAU TEST DAYS

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





DOSSIER LAMBORGHINI

Le système Lamborghini Active Wheel Carrier

Lamborghini réinvente la roue !

Lamborghini nous a ouvert l'accès aux pistes secrètes de Nardo, dans le Sud de l'Italie. **C'est là qu'ils préparent un système révolutionnaire pour le comportement de leurs futurs modèles.**



Par Ben Barry

Photos Wolfango Spaccarelli/Lamborghini



Direction le circuit de Nardo, dans le Sud de l'Italie, pour prendre le volant du proto et découvrir l'intérêt de ce système présenté par Lamborghini comme étant révolutionnaire. L'idée étant de gagner des secondes au tour grâce à une simple pression sur un bouton ! Explications...



Le circuit de Nardo, dans le Sud de l'Italie, compte 6,3 km de virages, nichés au pied du célèbre anneau de vitesse. Un tracé exigeant, donc. Et pour qu'un pilote professionnel puisse gagner trois secondes ici avec la même voiture, il faut avoir des pneus slicks, une suspension plus verrouillée et des freins améliorés. Le mulet

de la Lamborghini Huracán Evo RWD que je conduis n'a rien de tout cela, mais il vient de gagner 2"8 au tour (!) d'une simple pression sur un interrupteur. C'est une différence énorme, qui n'est pas si loin des 3"7 d'écart que Lamborghini avait revendiquées entre l'Huracán Evo et le modèle standard, quelques années plus tôt seulement.

Dans un slalom, lors des changements de direction, l'avant de la voiture est incroyablement réactif, et l'arrière est relativement instable, presque comme du patinage sur glace. C'est agile et nerveux. A 110 km/h, je tourne en levant brusquement le pied de l'accélérateur, et l'Huracán décroche en réclamant de multiples corrections. Alors on actionne un interrupteur situé près du volant, et ce n'est plus la même histoire. Quelques secondes plus tard, j'ai du mal à comprendre ce qui vient de se passer. Dans le même slalom, la sensation à l'avant est identique, mais l'arrière est infiniment mieux posé. Au volant, le système rend l'Huracán beaucoup plus stable, puis il occasionne davantage de sous-virage, qu'il semble contrer à la façon d'un contrôle de stabilité, mais sans à-coups.

Alors... de quoi peut-il bien s'agir ? Monsieur Mohr sourit quand je réponds à sa question, et confirme que le système est exclusivement centré sur l'arrière. « Des idées ? » demande-t-il. Je suggère peut-être une direction aux roues arrière

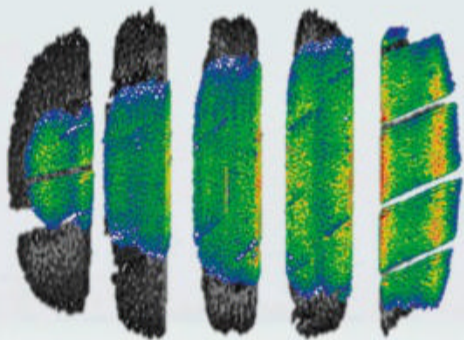


Ce gros Burger, situé au niveau du moyeu de roue, est pris en sandwich entre la suspension et la jante. Il comporte deux cylindres excentriques, reliés par des jeux de roulements. Un peu comme un Rubik's Cube, qui permettrait à la roue de changer d'inclinaison, de façon à garantir un meilleur contact du pneu à la route, c'est-à-dire à plat.

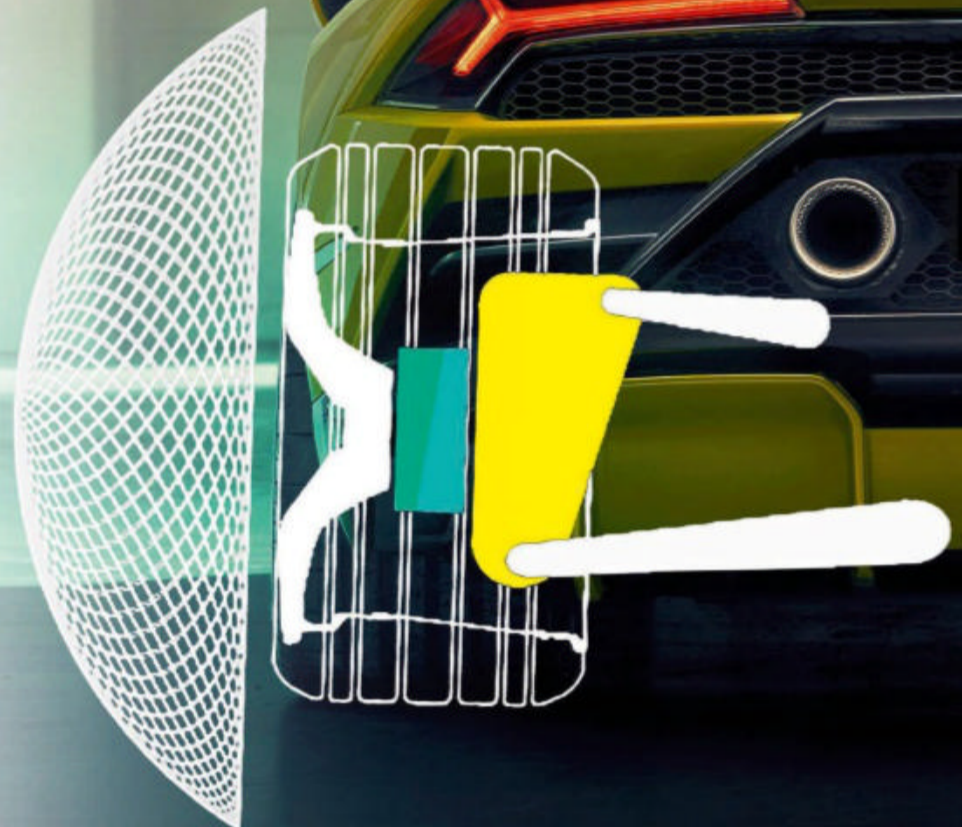


Magie noire

Active Wheel Carrier permet de contrôler le carrossage et le pincement de la roue, donc du pneu. Pour mémoire, le carrossage est l'angle selon lequel le haut de la roue s'incline vers l'extérieur (carrossage positif) ou l'intérieur (carrossage négatif) quand vous regardez



la voiture de face ou de l'arrière. Le pincement est l'angle (rentrant ou sortant) que forme la roue avec son axe longitudinal. Du carrossage dépend la surface de contact du pneu avec la route, et du pincement dépend la réactivité aux sollicitations de la direction. Ce système électromécanique effectue ce travail et peut s'ajuster de 60° d'inclinaison en une seconde, permettant, en pratique, des ajustements du carrossage de + 2,5 à - 5,5° et du pincement de ± 6,6°. Le principe initialement conçu chez Audi est développé par les ingénieurs de Lamborghini, soucieux de se forger une réputation de pionniers technologiques.





(déjà installée sur certaines Huracán), à moins que cela ne soit un nouveau différentiel électronique (l'ancien est mécanique).

La réponse de Rouven Mohr arrive enfin. Ce que je viens d'expérimenter, c'est l'Active Wheel Carrier, un moyen de contrôler activement le carrossage et le pincement de la roue et du pneu.

Initialement conçu chez Audi, il a été développé par Lamborghini dans le cadre d'un plan plus large visant à permettre à Sant'Agata de se forger une réputation de pionnier technologique – ce qui est astucieux, étant donné que le V12 ne va pas exister éternellement. Comment cela fonctionne-t-il ? Tout d'abord, un petit rappel. Le carrossage est l'angle selon lequel le haut de la roue s'incline vers l'extérieur (carrossage positif) ou l'intérieur (carrossage négatif) quand vous regardez la voiture de face ou de l'arrière. De cet angle dépend la surface de contact du pneu avec la route. Le réglage du pincement, quant à lui, rend la voiture soit plus réactive aux sollicitations de la direction, soit plus stable.

C'est comme si vous vous teniez debout avec les orteils légèrement pointés les uns vers les autres (plus stable), ou plus écartés (plus réactif). Normalement, le carrossage et le pincement sont réglés en usine, comme un compromis unique... mais il ne s'agit que d'un compromis : lors des freinages, des accélérations et dans les virages, les charges sur la voiture changent, modifiant la façon dont le pneu interagit avec la surface. C'est précisément ce compromis que le système Active Wheel Carrier vise à remplacer par une adhérence mécanique maximale à tout moment. La clé réside dans une paire de nouveaux moyeux de roues pris en sandwich entre la suspension et la jante. Chaque moyeu comporte deux cylindres excentriques, reliés par des jeux de roulements. Si vous prenez le moyeu, vous pouvez en faire tourner les cylindres dans des directions opposées, comme avec un Rubik's Cube. Mais lorsque vous conduisez, un système électromécanique fait le travail et peut théoriquement s'ajuster de 60° d'inclinaison en une seconde, permettant, en pratique, des ajustements du carrossage de + 2,5 à - 5,5° et du pincement de ± 6,6°. Cela supprime le besoin d'un système de direction séparé pour les roues arrière. Est-ce lourd ? Nous n'avons pas de précisions pour l'instant, mais Rouven Mohr ne me corrige pas quand j'estime que chaque unité semble ajouter environ 6 à 7 kg, et que le système pourrait peser 20 à 25 kg au total. Les avantages et les bénéfices de ce procédé sont innombrables. Non seulement le conducteur

LE CONDUCTEUR GAGNE UNE ADHÉRENCE JUSQU'À 25 % SUPÉRIEURE AVEC LE MÊME PNEU, ET LES GOMMES S'USENT PLUS UNIFORMÉMENT SUR TOUTE LEUR BANDE DE ROULEMENT.

gagne en confiance, grâce à une adhérence mécanique jusqu'à 25 % supérieure avec le même pneu, mais les gommes s'usent plus uniformément sur toute leur bande de roulement. Cela signifie qu'un pneu beaucoup plus souple et plus adhérent pourrait être utilisé avec l'Active Wheel Carrier. Le système pourrait aussi s'adapter à l'usure de l'enveloppe, s'autocorriger pour l'alignement, et être calibré pour différents modes de conduite, allant d'une stabilité maximale à du drift complet. Chaque roue peut également être réglée individuellement.

Comme en F1 ?

Ce n'est pas une idée complètement nouvelle – vous vous souvenez peut-être de Lewis Hamilton modifiant les paramètres de carrossage à la volée dans sa F1, et une simple recherche Google sur le thème « *contrôle actif du carrossage et du pincement* » fait apparaître des idées similaires. Mais Mohr souligne que le système seul ne fonctionnerait pas sans le logiciel prédictif *feed-forward* – c'est ici que réside la véritable avancée, et c'est précisément là que le fameux cerveau LDVI, pour Lamborghini Dinamica Veicolo Integrata, entre en jeu. La nouvelle mise à jour de ce système est très orientée vers le conducteur, qui fait désormais partie intégrante du calcul, l'électronique déterminant ce qu'il est censé souhaiter quelques microsecondes à l'avance, en fonction de son style de conduite. Pour ce faire, le LDVI analyse l'état dynamique de la voiture et le projette « *dans le temps et dans l'espace* », pour déterminer quelle serait la réponse appropriée – en préparant le transfert de poids, lors d'une transition à la dérive, par exemple. Mohr le compare à la proprioception chez l'humain, c'est-à-dire la perception, consciente ou non, de la position des différentes parties du corps. Celle-là même qui nous aide à équilibrer et à coordonner nos mouvements. Rouven poursuit : « *Si vous souhaitez dissocier le carrossage et le pincement, et l'utiliser à son plein potentiel, vous avez besoin de cette prévision, sinon vous n'en exploiterez que la moitié. Cela permet au conducteur*

d'atteindre la limite d'une manière qui n'était pas possible auparavant. » L'exercice de la conduite sur piste renforce ce que j'ai appris plus tôt, mais révèle plus de nuances. Avec le système désactivé, lorsque je freine fort dans un virage à gauche, à vitesse moyenne, l'arrière veut passer devant – la voiture est vivante, agréable, mais je dois rester sur mes gardes. Nous nous arrêtons, actionnons l'interrupteur, et repartons. Avec l'Active Wheel Carrier activé, je suis plus en confiance pour exploiter la puissance et pousser l'auto dans ses retranchements, mais une partie de l'immédiateté et de la réactivité des tours précédents fait défaut. Et dans le premier virage plus serré, je me lance dans le sous-virage – l'Huracán semble prise au dépourvu. Si c'est frustrant, c'est aussi parce que l'arrière a plus d'adhérence que l'avant, et que le système offre une stabilité maximale. Mais le fait est : je tourne 4''4 plus vite grâce au système Active Wheel Carrier ! C'est donc une preuve tangible de son efficacité. Il faut préciser que c'était ma première fois à Nardo, avec un temps d'apprentissage au cours de mes six tours au total.

Ce n'est qu'un début

Fondamentalement, ce n'est que le début d'un processus qui intègre tour à tour chaque élément du nouveau système LDVI, permettant ainsi d'analyser plus finement le comportement. Le même système, par exemple, pourrait être appliqué à l'essieu avant pour, espérons-le, combiner une proue très réactive avec une partie arrière plus stable (et/ou un pneu avant plus large et plus collant). Un nouveau composé de gomme sera également développé pour exploiter pleinement ses atouts, tandis qu'une nouvelle aérodynamique active développera ses capacités. Alors que nous partons, la remplaçante de l'Huracán passe devant nous, camouflée mais clairement différenciée avec ses phares à LED particulièrement fins. Aujourd'hui, nous ne donnons qu'un aperçu de son comportement, mais sur cette base, il s'annonce sous les meilleurs auspices. ●



DOSSIER LAMBORGHINI

Future Huracán

Avis de tempête

On ne connaît pas encore son nom ni ses caractéristiques officiels. Ce qui est certain, en revanche, c'est que la remplaçante de l'Huracán va tout souffler sur son passage.

Par Laurent Chevalier Illustration Autocar



TOUT DÉPENDRA DU NIVEAU DE FIABILISATION SUR LEQUEL LES MOTORISTES CHOISIRONT DE PLACER LE CURSEUR, MAIS LE V8 POURRAIT S'ENVOLER TRÈS HAUT DANS LES TOURS, MALGRÉ SA SURALIMENTATION.

J

usqu'ici, pas grand-chose n'a filtré sur la remplaçante de l'Huracán. Du moins officiellement. Tout juste quelques suppositions validées par un rapide hochement de tête dans les couloirs

de Sant'Agata, comme le fait qu'elle devrait reprendre à son compte une grande partie du châssis en carbone de la Revuelto et qu'elle sera hélas contrainte de troquer son fameux V10 atmosphérique. Contre quoi ? Pour le moment, c'est officieux. Mais assez crédible pour être pris au sérieux.

Commençons par le calendrier. Celle qui se fait attendre devrait lever le voile sur une partie de ses caractéristiques définitives à l'occasion du prochain concours d'élégance de Pebble Beach en Californie, en août 2024, pour une arrivée sur le marché fin 2025. Il y a fort à parier que le trait de crayon sera inspiré de celui de la Revuelto, comme le projette cette illustration non officielle, depuis les optiques avant acérées jusqu'à un échappement octogonal en position centrale rehaussée.

Pour ce qui est du moteur, les milieux autorisés misent sur un V8 biturbo hybride. Le 4 litres en question ne serait ni celui de l'Urus ni celui d'un quelconque SUV du groupe

Audi dans les branches duquel les musiciens de Sant'Agata se contenteraient de souffler un peu plus fort. Non. Il s'agirait d'un moteur développé spécialement pour l'occasion et dont les capacités seraient pour le moins inhabituelles. Puissant, évidemment : les optimistes évoquent un total pouvant aller jusqu'à 800 ch thermiques, plus une centaine grâce au coup de pouce électrique.

Rupteur à 10 000 tr/mn ?

C'est aussi et surtout grâce aux régimes de rotation, incroyablement élevés pour un moteur suralimenté par deux turbos, que ce nouveau V8 se démarquerait. Impossible de le certifier au moment où sont écrites ces lignes, mais les indiscretions parlent de tests réalisés sur banc moteur avec un rupteur d'allumage approchant les 10 000 tr/mn. Tout dépendra du niveau de fiabilisation sur lequel les motoristes de Sant'Agata vont placer le curseur, mais cela laisse augurer d'une belle santé (et sonorité ?) à haut régime.

Pour ce qui est des bas régimes, on pourra évidemment compter sur l'électricité pour dépasser à la vitesse grand V. Entre ça et la paire de turbos, la courbe de couple s'annonce déjà plate comme une limande, et les cervicales devraient déguster. On n'en attend pas moins. Quant à ceux qui ●●●





2014-2024

Inimitable

De la très belle carrière de l'Huracán (25 790 modèles produits contre 13 977 Gallardo, on retiendra deux données principales. La première est son tempérament, complètement différent de celui des Audi R8 avec qui elle partage de nombreux éléments mécaniques. La seconde concerne les variations au fil des années au sein de la gamme, qui vont bien au-delà de simples appellations ou de pare-chocs distincts. Chaque modèle a son propre caractère, attachant et très spécifique.



➤ 2014
Huracán LP 610/4

■ 610 ch ■ Intégrale
Une première copie convaincante, avec deux bémols : un feeling de direction trop filtré et un caractère moteur dont on attendait plus de hargne.



➤ 2016
Huracán RWD

■ 580 ch ■ Propulsion
La version des puristes, qui considèrent que le couple transmis au train avant est superflu. Peut-être moins polyvalente, mais aussi plus joueuse.



➤ 2017
Huracán Performante

■ 640 ch ■ Intégrale
Prétendument 40 kg de gagnés, mais seulement 17 kg mesurés par nos soins... Pas de quoi se relever la nuit ? Si ! La Performante est une centrifugeuse, avec un grip latéral phénoménal.



➤ 2019
Huracán Evo

■ 640 ch ■ Intégrale
Idéale pour remettre la louche sans se poser de question, comme dans une 911 Turbo S mais avec la sonorité envoûtante d'un V10 atmosphérique.



➤ 2020
Huracán Evo RWD

■ 610 ch ■ Propulsion
En supprimant la transmission avant, Lamborghini annonce un gain de 33 kg. La puissance est légèrement réduite pour que les roues arrière puissent la digérer. Cela n'enlève rien à la conduite, plus sportive et instinctive.



➤ 2020
Huracán STO

■ 640 ch ■ Propulsion
Des sensations de vraie voiture de course, tout juste domestiquée. C'est le grand écart entre l'homologation routière et des émotions ultimes à profusion.



➤ 2022
Huracán Tecnica

■ 640 ch ■ Propulsion
Une voiture animale, bestiale, communicative et instinctive mais pas caractérielle. Du genre expansive sans être exubérante. Le juste milieu.



➤ 2023
Huracán Sterrato

■ 610 ch ■ Intégrale
On se demande à quoi elle sert, jusqu'au moment de la conduire. Outre ses capacités hors bitume à l'intérêt discutable, la Sterrato est surtout plus polyvalente sur route et plus joueuse sur circuit.

AVEC SON TRAIN AVANT ÉLECTRIQUE, LA REMPLAÇANTE DE L'HURACÁN DEVRAIT RESTER INTÉGRALE ET PRENDRE L'ASCENDANT SUR LES PURES PROPULSIONS QUE SONT LES FERRARI 296 GTB ET McLAREN ARTURA POUR FAIRE PASSER LE COUPLE AU SOL PAR TOUS LES TEMPS.



De l'aluminium au carbone

Selon toute vraisemblance, le châssis de la future Huracán devrait largement s'inspirer de celui de la Revuelto (ci-dessus). Le train avant électrique devrait prêter main-forte à un tout nouveau V8 biturbo. Charge à lui de nous faire oublier les envolées lyriques du V10 atmo... pas simple.



se demandent si l'électricité va prendre le pas et tuer le plaisir à Sant'Agata, rien n'est moins sûr. Comme l'a prouvé notre essai de la Revuelto, la partie électrique est là pour booster les performances et non les étouffer en les remplaçant par une quelconque autonomie en mode carpe.

Quant à connaître la hausse de poids occasionnée par toute la partie électrique... aucune idée. Il faudra attendre de poser ses roues sur notre propre balance de Mortefontaine pour en avoir le cœur net. Rappelons que la joyeuse confusion entre les poids à sec et celui de la vraie vie, tous pleins faits, oblige à prendre les valeurs revendiquées avec des pincettes. On se souvient de l'Huracán Evo annoncée à 1 422 kg à sec et vérifiée à 1 647 kg par nos soins. Impossible d'avoir une idée précise à ce stade donc, mais pour un ordre de grandeur, on peut se référer à ce qui s'est passé chez Ferrari, où l'hybridation coûte 270 kg sur la SF90. Par

rapport à l'actuelle Huracán, sa remplaçante oscille ainsi entre la colonne des moins (8 cylindres au lieu de 10, un châssis carbone plus léger que l'aluminium) et la colonne des plus (deux turbos et des besoins en refroidissement supérieurs en raison de la hausse des performances). Il y a dès lors plus fort à parier qu'elle s'ankylose au lieu de garder la masse d'une Huracán Evo. On peut bien sûr compter sur les metteurs au point maison pour que cela passe inaperçu. Et accessoirement organiser la répartition du couple entre le train avant électrique et le train arrière thermique, en conservant de l'équilibre et du fun.

Plus rigide

Par ailleurs, le nouveau châssis promet une rigidité torsionnelle en forte hausse par rapport au précédent. Les liaisons au sol et l'ensemble des aides électroniques mettront tout en œuvre pour tailler la route avec la plus grande des précisions. Sans oublier

les multiples modes de conduite, qui adapteront le tarage des amortisseurs et la rapidité des passages de rapport de la boîte à double embrayage à 8 rapports. On évoque aussi un empattement allongé pour gagner tant en stabilité de conduite qu'en habitabilité. Le système Active Wheel Carrier (voir page 32) prêtera par ailleurs main-forte pour plaquer les pneus au sol et ainsi booster les capacités dynamiques. Reste à savoir, au-delà de l'efficacité, si elle sera aussi communicative que l'Huracán Evo, tant en matière de remontées d'informations dans le volant que d'équilibre général. Rappelons que son train avant électrique en fera une intégrale, au contraire de la Ferrari 296 GTB et de la McLaren Artura, qui demeurent en propulsion malgré leur hybridation. Cela pourrait permettre à Lamborghini de prendre les avant-postes du segment en ce qui concerne l'efficacité et la capacité à faire passer autant de puissance au sol. ●



ESSAI BMW-Alpina B5 GT

CHANT DU CYGNE

Pour fêter le départ en retraite de la B5 basée sur la BMW Série 5 G30, Alpina en décline une version B5 GT, limitée à 250 exemplaires. **Un peu plus puissante et plus exclusive encore, elle livre un baroud d'honneur fracassant.**

D

es courbes en aveugle, des enfilades rapides, des virages relevés qui transportent à Indianapolis et un relief suffisant pour rappeler que les Pays-Bas ne sont décidément pas aussi plats qu'attendu : le circuit de Zandvoort est un magnifique terrain de jeu. Surtout avec une monture dont le V8 biturbo de 634 ch ne demande qu'à raccourcir les rares lignes droites. La monture en question a beau

totaliser 2 055 kg avec son conducteur à bord, voire 100 kg de plus dans sa déclinaison break Touring, le plaisir d'emprunter ce ruban d'asphalte qui serpente entre les dunes est immense. D'autant que ces quelques boucles prennent des allures de tour d'honneur dont il faut profiter intensément. D'abord, parce que les 250 exemplaires de cette Alpina B5 GT sont d'ores et déjà vendus. Ensuite, parce qu'elle symbolise le chant du cygne de ce modèle basé sur la Série 5 G30, qui vient de quitter le catalogue. Enfin, parce que rien ne garantit qu'Alpina travaille sur sa descendante, qui vient d'arriver sur le configurateur BMW. En cédant ses activités de constructeur à ce dernier à partir du 31 décembre 2025, Alpina ne devrait plus développer beaucoup de nouveaux modèles d'ici là.

Le traitement Alpina apporte toujours cette once de dynamisme supplémentaire, sans jamais dénaturer l'esprit initial. Moins extravertie qu'une M5, la gamme B5 se distingue de la sage Série 5 par ses boucliers et son diffuseur arrière plus enveloppants, ses teintes spécifiques du nuancier maison dont les fameuses livrées





Cette Série 5 G30 qui vient juste de faire valoir ses droits à la retraite ne dispose pas de l'énorme dalle incurvée qui fait désormais le bonheur des dernières BMW. Elle conserve donc un bloc d'instrumentation digital dont le fond arbore une couleur bleue spécifique aux modèles signés Alpina. L'ensemble se montre plutôt lisible et la position de conduite est impeccable.



ESSAI BMW-Alpina B5 GT

Alpina Blau Met ou Grün II Met, ses liserés Marron Volciano disponibles en option gratuite et ses jantes multi-bâtons 20 pouces dont les valves sont situées à l'extérieur. Sur notre série limitée GT, ces célèbres roues adoptent un traitement Marron Volciano assorti d'un lettrage « B5 GT ». S'y ajoutent également de petits flaps aux extrémités du spoiler avant et un traitement noir sur les doubles sorties d'échappement en titane. Il suffit d'ouvrir la porte pour se sentir en terrain connu.

Luxe sportif

Point d'énorme dalle incurvée impersonnelle qui équipe désormais toutes les BMW, mais un bloc d'instrumentation numérique qui ressemble à une vraie planche de bord. Son fond bleu foncé fait partie de ces spécificités que l'on apprécie toujours autant à bord d'une Alpina. Le tachymètre gradué jusqu'à 340 km/h rappelle aussi qu'une B5 GT n'est pas du style à enfile des perles. La livrée Marron Volciano que l'on retrouve sur les palettes de changement de rapport en aluminium ou sur les surpiquûres du volant recouvert de cuir Lavalina compte parmi ces détails qui changent tout. De même pour les deux plaques numérotées et installées derrière la molette de l'iDrive et dans le compartiment moteur. Les magnifiques sièges optionnels réalisés sur mesure pour la B5 GT et facturés 4 650 € participent à rendre cet habitacle unique en son genre.

Ce cocon douillet tranche avec un environnement circuit, même si le maintien procuré par cette fameuse sellerie spécifique justifie amplement son surcoût sur les multiples appuis offerts par la piste de Zandvoort. Comme toujours, le V8 est basé sur le bloc N63

de la BMW M550i G30 et non pas sur le S63 de la M5, qui vient de sortir du catalogue. Il reçoit de profondes évolutions techniques, notamment au niveau de son refroidissement, pour porter son cheptel à 621 ch pour 81,5 mkg de couple. Celui de notre GT y ajoute une électronique revue et une admission redessinée (collecteur et entrée d'air), permettant de gagner encore 13 ch et 5 mkg de couple. Sa force herculéenne disponible dès 2 000 tr/mn impressionne d'autant plus qu'elle ne faiblit pas jusqu'à 6 500 tr/mn. Son punch et son effet turbo semblent plus marqués que dans une M5 CS, plus puissante d'un petit cheval, et la poussée des 634 ch apparaît un peu plus consistante qu'à bord d'une B8 Gran Coupé, dont les 621 ch ont 120 kg de plus à emmener par rapport à une berline B5 GT. L'échappement sport, constitué d'un silencieux intermédiaire spécifique et des deux doubles sorties en titane, rend la sonorité plus sourde et profonde.

Bonne surprise

Impossible, hélas, de tester le confort tant vanté par Alpina sur une piste qui impose de mettre la suspension pilotée maison sur ses curseurs les plus sportifs. Toujours est-il que la faculté du V8 d'effacer les graduations jusqu'à plus de 230 km/h en ligne droite fascine, d'autant plus que la voiture ouvreuse prenait soin d'anticiper les freinages pour ménager les garnitures de nos B5 GT. A bord de celles-ci, la boîte automatique ZF à 8 rapports apparaît plus réactive en mode manuel que celle de la B8. Les passages plus rapides et les rétrogradages plus francs offrent davantage de promiscuité avec la mécanique, tout en l'exploitant mieux. C'est pourtant bel et bien ●●●

**LE MAINTIEN PROCURÉ PAR LA SELLERIE SPÉCIFIQUE
JUSTIFIE SON SURCÔÛT SUR LES APPUIS
OFFERTS PAR LA PISTE DE ZANDVOORT.**





TECHNIQUE

Moteur : **V8 biturbo, 32 S** Cylindrée : **4 395 cm³** Puissance maxi : **634 ch à 5 500 tr/mn**
Couple maxi : **86,6 mkg de 3 500 à 5 000 tr/mn** Transmission : **intégrale, 8 rapports automatiques**
Antipatinage/autobloquant : **de série (déconnectable + contrôle de trajectoire/en option à l'arrière)**
Poids annoncé : **1 980 kg (Touring : 2 080 kg)** Rapport poids/puissance : **3,2 kg/ch (Touring : 3,4 kg/ch)** Réservoir : **68 l**
L - l - h : **4 978 - 1 868 - 1 466 mm** Empattement : **2 975 mm** Pneus AV & AR : **255/35 & 295/30 ZR 20 (Touring : 285/30 ZR 20)**
Prix de base : **NC (Touring : 151 300 €)** Prix des options/malus : **18 600/60 000 €**
Prix du modèle essayé : **non communiqué (Touring : 229 900 €)** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **330 km/h (Touring : 328 km/h)** 0 à 100 km/h : **3"2 (Touring : 3"4)**



Basé sur celui de la précédente M550i (et non pas celui de la M5), le V8 biturbo N63 optimisé pour l'occasion reçoit un refroidissement amélioré par Alpina et revoit sur cette version GT son électronique et son admission pour porter sa puissance à 634 ch. Si son caractère et sa sonorité ne donnent guère le grand frisson, son punch à mi-régime et son allonge impressionnent.

1936 - 2023

Burkard Bovensiepen

Fondateur d'Alpina

Le fondateur d'Alpina, Burkard Bovensiepen, s'est éteint à l'automne dernier, à l'âge de 87 ans. Cet Allemand avait débuté sa carrière en commercialisant un carburateur double corps Weber pour la 1500. De préparateur, Alpina (créé en 1965) est vite devenu compétiteur avec un palmarès impressionnant en course. Dès 1983, Bovensiepen franchit encore une étape puisqu'Alpina acquiert le statut de constructeur. Pour ne pas faire d'ombre aux Motorsport de Munich,

les autos assemblées à Buchloe ont toujours suivi le même fil rouge, celui de la performance mâtinée de technologie et de confort. Si BMW a désormais repris les rênes d'Alpina (qui devrait perdurer et éventuellement combler un vide sur le marché entre BMW et Rolls-Royce), rien n'est annoncé sur la pérennité de la branche viticole, Burkard Bovensiepen s'étant aussi lancé, avec réussite, dans l'exploitation de raisin à la fin des années 70.



ESSAI BMW-Alpina B5 GT

la partie châssis qui impressionne le plus. Sans être une pistarde radicale et tranchante, la B5 GT donne du plaisir dans un environnement pas spécialement conçu pour mettre en avant toutes ses qualités. Les renforts situés entre les tourelles de suspension et la partie avant du compartiment moteur participent à rigidifier le train directeur et à le rendre un peu plus informatif. La direction permet de mieux ressentir le potentiel des pneumatiques Pirelli PZero développés spécifiquement pour Alpina que celle des BMW. La B5 GT s'inscrit bien volontiers dans la grande épingle de Tarzan au bout de la ligne droite ou dans le petit virage relevé de Hugenholtz avec l'aisance d'une berline de la catégorie inférieure. Sa poupe, qui accompagne le mouvement, se place au besoin en rentrant sur les freins, avant de se déhancher en sortie en insistant franchement sur l'accélérateur. Le typage de sa transmission intégrale, qui privilégie l'arrière, y ajoute une pointe d'agilité appréciable. Elle ne peut certes pas désactiver son pont avant et devenir une propulsion sauvage comme la M5, mais son aspect ludique la rend suffisamment enjouée.

La grisante enfilade qui suit ce fameux virage de Hugenholtz passe presque à fond sans jamais avoir à effleurer la pédale de gauche. Ce sont pourtant bien les freins qui risquent de sonner la fin de la récréation, mais il suffit de les ménager assez pour faire durer le plaisir. A bord d'une B5 GT qui donne furieusement envie de vivre intensément, cette retenue n'a rien d'une punition. Reste alors le choix de la carrosserie. La berline apporte peut-être une pointe de dynamisme

supplémentaire face au break lesté de 100 kg, mais ce dernier, qui bénéficie d'une hauteur de caisse rabaissée à l'arrière, remplit un vide dans la gamme BMW. En l'absence de toute M5 Touring, il propose une alternative redoutable à l'Audi RS 6, avec cette pointe de raffinement et d'exclusivité unique. Seul problème, l'intégralité de la production de la B5 GT est déjà vendue, et le plus dur sera donc certainement de trouver une de ces deux carrosseries sur le marché de l'occasion. ●



L'avis de Jacques Warnery



La B5 GT n'est peut-être pas sauvage comme son homologue de chez BMW M, mais ce galop d'essai permet de se rendre compte que son châssis est aussi abouti. Elle y ajoute davantage de punch mécanique et une pointe d'exclusivité, surtout dans la carrosserie Touring, sans concurrence. La recette 100 % thermique de la B5 GT donne envie de profiter de l'instant présent tant qu'il en est encore temps !



LA B5 GT DONNE FURIEUSEMENT ENVIE DE VIVRE INTENSÉMENT ET POURTANT, MÉNAGER LES FREINS POUR FAIRE DURER LE PLAISIR N'EST MÊME PAS UNE PUNITION.



Ce Cayenne n'est pas là pour enfiler des perles, et malgré un poids très important, notre modèle fait preuve d'un certain talent d'équilibriste sur les petites routes sinueuses. Autrement dit, ce véritable char d'assaut arrive malgré tout à distiller des sensations de conduite.

ESSAI Porsche Cayenne Coupé Turbo E-Hybrid

SURSAUT D'ORGUEIL

Dans la hiérarchie des SUV, la Porsche Cayenne a toujours tenu une place prépondérante. Mais depuis quelque temps, il doit faire face à de nouveaux prétendants armés jusqu'aux dents. Voici sa réponse !

Par David Bouillaux Photos Adrien Cortesi





**AVEC 739 CH
EN VERSION TURBO
E-HYBRID, VOUS AVEZ
SOUS LES YEUX
LE CAYENNE LE PLUS
PUISSANT DE L'HISTOIRE.**

S

ur le marché des mastodontes, la bataille fait rage. Ce segment est tellement juteux que même les constructeurs les plus prestigieux l'ont investi. Lamborghini, Bentley, Rolls-Royce, Aston Martin, personne ne manque à l'appel ou presque, et tous possèdent désormais au sein de leur gamme un gros engin de 600 ch, au minimum. Même Ferrari s'est penché sur la question avec son tonitruant Purosangue de 725 ch. Forcément, le Cayenne ne pouvait rester les bras ballants. Il profite ainsi de son – timide – restylage pour sortir l'artillerie lourde. Avec pas moins de 739 ch en version Turbo E-Hybrid, vous avez sous les yeux le Cayenne le plus puissant de l'Histoire. Visuellement, l'évolution est très discrète : tout comme le Cayenne classique, la version Coupé a droit à de petites retouches stylistiques au niveau du capot, des optiques et du bouclier. Les changements sont un peu plus marquants à l'intérieur : la planche de bord se distingue par la présence d'une dalle numérique pouvant inclure un troisième écran pour le passager.

Une électrification en appoint

Mais revenons à nos chevaux ! Pour atteindre un tel niveau de puissance – et en attendant la prochaine génération de Cayenne (2026), annoncée 100 % électrique –, le SUV allemand s'appuie toujours sur un V8 boosté par deux turbos. Cela dit, comme pour la version avant restylage, ce modèle a déjà recours à l'électrification. Mais en appoint, et avec l'avantage non négligeable d'éviter ainsi un lourd malus. Le 4.0 biturbo de 599 ch est ainsi épaulé par un moteur électrique de 176 ch, lui-même alimenté par une batterie d'une capacité brute de 25,9 kWh (14,1 kWh précédemment) rechargeable sur secteur. Lorsque cette grosse pile est pleine, le SUV peut parcourir environ 80 km en silence, jusqu'à la vitesse de 135 km/h. ●●●



L'intérieur bicolore noir et vert ainsi que les inserts dorés présents sur notre modèle d'essai ne séduiront pas le plus grand nombre. Néanmoins, côté technologies embarquées et qualité de fabrication, le Cayenne restylé place la barre très, très haut...



TECHNIQUE

Moteur : **V8, biturbo, 32 S + électrique** Cylindrée : **3 996 cm³**
Puissance maxi thermique : **599 ch à 5 500 tr/mn** Puissance électrique : **176 ch**
Puissance cumulée : **739 ch** Couple maxi thermique/électrique : **81,5 mkg/46,9 mkg**
Couple cumulé : **96,8 mkg** Capacité batterie brute/nette : **25,9/21,8 kWh**
Transmission : **intégrale, 8 rapports auto**
Poids annoncé : **2 670 kg** Rapport poids/puissance : **3,6 kg/ch**
L - l - h : **4 930 - 1 983 - 1 664 mm** Empattement : **2 895 mm**
Pneus AV & AR : **285/45 & 315/40 R 21** Réservoir : **70 l**
Prix de base : **183 049 €** Prix des options/malus : **39 756 €/0 €**
Prix du modèle essayé : **222 805 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **295 km/h** 0 à 100 km/h : **3"7**





Surtout, ce Cayenne dispose d'un couple maximum combiné de 96,8 mkg. Une fois derrière le volant, on est évidemment sous le choc des accélérations. Selon le constructeur, ce Cayenne Coupé Turbo E-Hybrid plafonnerait à 295 km/h et expédierait le 0 à 100 km/h en 3"7 seulement. Une donnée assez cohérente avec ce que l'on peut ressentir lorsqu'on écrase la pédale de droite.

Au doigt et à l'œil

Nous avons également voulu en savoir un peu plus sur les aptitudes dynamiques de ce bestiau de 2 670 kg. Et cela tombe bien, car l'essai en question se déroule sur les routes très sinueuses de l'arrière-pays barcelonais. Dès les premières enfilades, le Cayenne se montre à son aise, et quelques kilomètres suffisent pour se familiariser avec son gabarit. Une fois cette donnée bien intégrée, l'allemand obéit au doigt et à l'œil. Pour parfaire son équilibre, l'engin s'appuie bien sur une tripotée de systèmes dernier cri et très aboutis, parmi lesquels des suspensions pneumatiques adaptatives à deux chambres (de série) et un système de contrôle vectoriel de couple (de série). Notre modèle d'essai bénéficiait même des roues arrière directrices et de barres de stabilisation électromécaniques actives (en option). Des éléments non négligeables, voire indispensables pour ceux qui souhaitent profiter du joli jeu de jambes du Cayenne. Car, vous l'aurez compris, ce SUV ainsi équipé ne se déplace pas, il bondit littéralement d'un virage à l'autre. Les plus pointilleux auront peut-être à redire sur la précision du train avant. D'ailleurs, à titre de comparaison, celui de la version S E-Hybrid – moins puissante mais plus légère – s'est montré bien plus efficace lors des rapides changements d'appui. Néanmoins, ce modèle ne fait pas preuve d'un comportement aussi joueur que celui de notre puissant Turbo E-Hybrid. Nous avons pu le constater à différentes reprises. Une fois à l'entrée d'une épingle, et après avoir effectué un léger transfert de charge, la remise des gaz pousse rapidement les énormes pneus à leur limite d'adhérence. Une fois la dérive engagée, reste à doser l'accélérateur d'une manière assez fine, sous peine d'être embarqué vers l'extérieur de la courbe. Le Cayenne ne parvient pas encore à s'affranchir de toutes les lois de la physique... Dans tous les cas, réaliser de telles figures au volant d'un engin de cette envergure s'avère toujours aussi étonnant... et réjouissant. Et rassurez-vous, au moment de planter les freins, l'allemand ne se dérobe pas. Ce dernier peut en effet compter sur d'énormes disques (420 mm à l'avant ; 365 mm à l'arrière) pincés par

DANS TOUS LES CAS, RÉALISER DE TELLES FIGURES AU VOLANT D'UN ENGIN DE CETTE ENVERGURE S'AVÈRE TOUJOURS AUSSI ÉTONNANT... ET RÉJOUISSANT.

des étriers à dix pistons à l'avant et quatre à l'arrière. Rien que ça ! Cerise sur le gâteau, après avoir enchaîné les gros freinages, le système n'a montré aucun signe de faiblesse, faisant honneur à la réputation de Porsche en la matière. Ceux qui veulent pousser le vice pourront même opter pour le pack GT comprenant des freins en carbone-céramique, en plus d'un échappement en titane, de jantes spécifiques de 22 pouces ou encore d'un habitacle garni d'Alcantara. L'ensemble mécanique nous a également séduits par sa fluidité. En aucun cas, le passage des phases 100 % électriques à celles thermiques (mode hybride) ne vient perturber l'agrément. Le couple moteur/boîte fonctionne à merveille, et les huit rapports montent ou descendent sans accroc et avec réactivité. Par ailleurs, vos passagers ne manqueront pas de souligner la remarquable insonorisation de l'habitacle et le très bon confort offert par les suspensions pilotées. ●



L'avis de David Bouillaux

Ce Cayenne ultra-performant est avant tout un excellent compagnon de voyage. Le seul bémol concerne le chant du V8. La présence des turbos a tendance à étouffer le timbre du gros 4.0, et les amateurs de sonorités cavernueuses resteront un peu sur leur faim. Une mélodie plus rauque et plus expressive aurait été la bienvenue.





PERSISTE ET SIGNE !

La GR Yaris a réinventé la sportive esprit rallye en 2020. En 2024, Toyota améliore son châssis et son moteur et lui offre même une boîte automatique optionnelle en guise de bouquet final. Premier contact sur le circuit de Jarama.

Par Jacques Warnery
Photos Denis Meunier/Toyota

E

n attendant de découvrir en chair et en os cette évolution de la GR Yaris, la conférence de presse bat son plein dans un des box de la piste de Jarama. Le sempiternel vidéoprojecteur cohabite ici avec une drôle de table accueillant des pièces en mauvais état. Piston à la tête noircie par une trop forte pression, triangle inférieur de suspension avant tordu, bouclier avant abîmé avec les grilles d'ouverture percées, radiateur fendu, pignon de boîte de transfert

surchauffé et que sais-je encore s'exposent sans aucune pudeur sous l'œil amusé de l'ingénieur en chef Naohiko Sato, chargé du projet GR Yaris : « Ces casses, généralement survenues en utilisation intensive en course dans le championnat japonais de Rallye, nous permettent d'identifier les points faibles de la voiture et de corriger le tir. Nous nous en sommes énormément servis pour développer la nouvelle évolution de la GR Yaris. Nos pilotes Sébastien Ogier et Kalle Rovanperä ont également été mis à contribution, sur différentes surfaces, afin de profiter de leurs retours. Développer, courir, casser et réparer constituent les quatre principes de base du projet. » Alors, certes, les prétendues passerelles avec la compétition dans le développement d'une sportive de série servent souvent à enjoliver l'histoire, mais elles sont particulièrement étroites sur la GR Yaris et chez Toyota.

Cadeau

Quand on connaît la capacité de la GR Yaris à se suffire à elle-même, on ne peut que féliciter Toyota pour son jusqu'au-boutisme et d'en proposer une évolution. D'abord, parce que son concept est encore sans concurrence depuis sa sortie en 2020. Son typage rallye nous





LA POSITION DE CONDUITE
EST ASSEZ DOMINANTE
**SANS DONNER L'IMPRESSION
D'ÊTRE ASSIS SUR
UNE CHAISE À PORTEURS.**



TECHNIQUE

Moteur : **3 cyl. turbo, 12 S** Cylindrée : **1 618 cm³**
Puissance maxi : **280 ch à 6 500 tr/mn**
Couple maxi : **39,8 mkg à 3 250 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 6 rapports manuels
ou 8 rapports automatiques**
Antipatinage : **de série**
(déconnectable + contrôle de trajectoire)
Autobloquant : **AV & AR de type Torsen**
Poids annoncé : **1 280 kg (version boîte auto : 1 300 kg)**
Rapport poids/puissance : **4,6 kg/ch**
L - l - h : **3 995 - 1 805 - 1 455 mm**
Empattement : **2 560 mm** Pneumatiques : **225/40 ZR 18**
Réservoir : **50 l** Prix de base : **non communiqué**



ESSAI Toyota GR Yaris 2024

replonge une vingtaine d'années en arrière, en plein âge d'or des sportives destinées à homologuer les machines de compétition. Ensuite, parce que la période est particulièrement compliquée pour les petites sportives. Dans un contexte où un malus délétère revient pratiquement au prix de l'auto, la décision de commercialiser en France à partir d'août 2024 cette nouvelle mouture uniquement disponible en version Track (différentiels avant et arrière autobloquants, suspension raffermie et Michelin Pilot Sport 4 S) est singulièrement courageuse. A condition de faire vite puisque les 5 000 à 6 000 nouvelles GR Yaris allouées pour l'Europe cesseront d'être produites début 2025, avant de disparaître définitivement des écrans radars. Enfin, parce qu'avec une approche purement pragmatique, les qualités de la première édition de la petite bombe signée Toyota ne justifient guère de mise à jour.

La livrée camouflage de cette nouvelle mouture peine à cacher les subtiles modifications extérieures par rapport à la version actuelle. Le bouclier avant, désormais fabriqué en deux parties pour faciliter sa réparation, s'offre des grillages en acier et une ouverture plus grande pour mieux rafraîchir les éléments mécaniques. S'y ajoute un pack de refroidissement optionnel comprenant un radiateur supplémentaire, un brumisateuseur pour l'intercooler et une prise d'air modifiée. A l'arrière, le troisième feu stop implanté sur l'aileron et les antibrouillards nichés dans la partie inférieure migrent dorénavant au niveau du bloc optique central. Le diffuseur est également retouché pour gagner en efficacité. C'est pourtant bel et bien l'arrivée d'une inédite livrée Gris Platine qui permettra aux moins observateurs de la reconnaître de loin.

A la serpe

Les différences sont plus marquées en ouvrant la porte, avec une nouvelle planche de bord taillée à la serpe. Derrière un style qui prête à sourire, elle participe à corriger le principal défaut de sa devancière en améliorant la visibilité avant : écran tactile implanté 50 mm plus bas, rétroviseur intérieur remonté de 20 mm et assise de siège abaissée de 25 mm. Résultat des courses, le pilote conserve une position de conduite assez dominante, plutôt logique sur une machine destinée à écumer des spéciales, sans avoir désormais la désagréable impression d'être assis sur une chaise à porteurs. Le nouveau combiné d'instrumentation numérique et personnalisable tient de l'anecdote, d'autant que son compte-tours est moins lisible que le précédent bon vieux bloc ●●●



En passant de 261 à 280 ch et en gagnant un peu plus de 3 mkg de couple, le petit 3 cylindres devient un peu plus volubile à partir de 3 000 tr/mn sans que son caractère évolue vraiment. La petite GR Yaris demeure toujours aussi pétillante à conduire et donne immédiatement des envies de départementales sinueuses !





La molette à gauche sur la console permet de régler la répartition de puissance entre les essieux avant et arrière selon trois modes. La différence entre les trois programmes devrait se ressentir davantage sur un revêtement humide où l'adhérence est dégradée que sur un bitume entièrement sec où la motricité est impossible à prendre en défaut.



à aiguilles. Deux modes de conduite (Sport et Eco), influant sur la direction, la réponse moteur, la climatisation et l'affichage, s'invitent à la fête. La transmission intégrale change peu dans son fonctionnement, mais sa répartition de puissance entre l'avant et l'arrière évolue.

Si le mode Normal est identique (60/40), le nouveau programme Gravel y ajoute un ratio de 53/47, et la position Track varie désormais de 60/40 à 30/70 selon les situations.

Peaufinée

Sauter de l'actuelle à la nouvelle GR Yaris permet de ressentir quelques différences en plus d'être mieux installé. Le 3 cylindres fait toujours preuve d'une jolie santé à partir de 3 000 tr/mn et grimpe jusqu'à 7 200 tr/mn, même s'il n'est pas indispensable de dépasser 6 500 tr/mn. Il y ajoute une petite pointe de punch lorsque son turbo souffle à pleins poumons. Le compteur, qui indique ici 210 km/h, contre à peine plus de 200 km/h sur la première GR Yaris, au bout de la ligne droite du circuit, montre une meilleure forme. Les pistons allégés et dotés de segments plus robustes et les soupapes d'échappement au matériau plus résistant permettent aux motoristes d'augmenter la pression d'injection et de suralimentation (de 1,6 à 1,8 bar), afin de gagner 19 ch, soit 280 au total. La valeur de couple, qui passe de 36,7 à 39,8 mkg, est obtenue 250 tr/mn plus tard. S'y ajoutent également un nouveau capteur de pression d'injection et un refroidissement optimisé. Toujours pourvue d'une relance moteur au rétrogradage désactivable, la boîte manuelle à 6 rapports revoit par ailleurs sa commande à câbles, bien que les différences soient difficilement perceptibles. Elle conserve peu ou prou la même fermeté et des verrouillages francs, à défaut d'être aussi rapide et addictive que celle d'une Honda Civic Type R. La principale nouveauté tient dans l'arrivée d'une boîte automatique optionnelle à 8 rapports, détaillée page 56. A l'usage, cette unité réalisée par Aisin et dotée d'un convertisseur se montre à son aise sur la piste de Jarama. Suffisamment percutante à la montée des rapports et réactive aux rétrogradages musclés, elle facilite d'autant plus le pilotage que son mode Sport est très bien inspiré, quand son pilote décide de lui laisser la main. Les amateurs d'efficacité y trouveront leur compte, malgré un surpoids de 20 kg, alors que les puristes préféreront le bon vieux levier traditionnel.

De toute façon, c'est d'abord dans les virages que le sourire d'un pilote de GR Yaris s'élargit. Son châssis taillé pour les spéciales de rallye ne

l'empêche pas de donner beaucoup de plaisir sur la piste de Jarama. Les subtils mouvements de caisse la rendent vivante au placement, même si elle ne pivote pas de manière particulièrement marquée dans les passages lents. Son train avant costaud permet de rentrer fort, avant de conserver le nez à la corde, mais c'est comme toujours en sortie que la bestiole épate le plus. La motricité procurée par sa transmission intégrale est telle qu'elle donne l'impression de ne jamais avoir accéléré assez tôt. La puce maintient alors sa trajectoire sans élargir ni dessiner la moindre virgule dans ces conditions sèches, même en jouant sur la répartition de la transmission intégrale. Toyota ne s'est pas privé de peaufiner la partie châssis : coque rigidifiée avec 13 % de points de soudure supplémentaires et 24 % de colle en plus, trois points de fixation sur les amortisseurs avant au lieu d'un et ressorts avant et arrière aux tarages un peu plus fermes.

Mises bout à bout, ces améliorations ne changent guère l'équilibre général d'une auto toujours aussi vivante dans les passages rapides. Sa direction un brin plus douce mais informative rend son toucher de route un tantinet moins musclé, mais les différences de ressenti sont subtiles, même si la petite nouvelle promet une efficacité certainement supérieure chrono en main. Réponse lors d'un prochain Supertest ? Espérons-le tant cette très agitée Yaris donne toujours autant envie de se glisser derrière son volant ! ●



L'avis de Jacques Warnery

Les subtiles améliorations châssis et moteur ne démodent pas le modèle initial et méritent un second rendez-vous pour les quantifier chrono en main. En attendant un éventuel complément d'enquête, cette GR Yaris revue et corrigée reste cet attachant mouton à trois pattes que le typage rallye rend unique en son genre.



MISES BOUT À BOUT,
LES AMÉLIORATIONS NE
CHANGENT GUÈRE L'ÉQUILIBRE
GÉNÉRAL D'UNE AUTO
**TOUJOURS AUSSI VIVANTE
DANS LES PASSAGES RAPIDES.**

Par Yves Maroselli

Toyota GR Yaris (2024)

Une boîte auto à convertisseur hydraulique

Toyota a développé pour la GR Yaris **une boîte automatique spécifiquement conçue pour une utilisation sportive.**



À QUOI ÇA SERT ?

Il s'agit de combiner le confort d'une boîte à convertisseur hydraulique avec l'efficacité et l'agrément de conduite d'une transmission robotisée à double embrayage.

Pour y parvenir, il ne suffit donc pas que la GR Yaris à boîte automatique se montre légèrement plus rapide sur un tour de circuit que la version à boîte manuelle, comme annoncé par Toyota, il faut aussi qu'elle soit enthousiasmante à conduire. Pour cela, sa transmission doit réagir le plus fidèlement possible aux consignes du conducteur. Voilà pourquoi cette DAT (Direct Automatic Transmission) a non seulement été conçue afin de limiter la sensation de glissement, caractéristique d'une boîte à convertisseur hydraulique en mode sport, mais aussi afin d'être très réactive, notamment pour accepter de rétrograder tôt afin de mieux accompagner les freinages appuyés, et ce, même si cela impose des régimes élevés.



COMMENT ÇA MARCHE ?

Développée en partenariat avec le spécialiste japonais Aisin, la boîte automatique à 8 vitesses de la GR Yaris conserve un convertisseur hydraulique, mais adopte un étagement spécifique resserré grâce à ses trois premiers rapports nettement plus longs que ceux

d'une transmission automatique traditionnelle. Ce choix permet de réduire la chute de régime du moteur lors de la montée des rapports, au profit des performances, et de limiter les phases d'ouverture du convertisseur. Ce dernier peut ainsi être « ponté » très rapidement après la phase de démarrage, c'est-à-dire bloqué par un embrayage la plupart du temps en mode sport. Cela crée le lien mécanique direct qui donne son nom à cette transmission, au profit des sensations de conduite. Sa réactivité est en outre améliorée par l'utilisation d'un solénoïde de commande du système hydraulique de sélection des rapports, spécifiquement développé pour cette application. Mieux, la simulation d'une manœuvre de talon-pointe, qui ajuste automatiquement le régime du moteur au moment de rétrograder, permet de mieux accompagner les freinages, aussi bien en mode auto (en laissant faire la gestion de la boîte) qu'en mode manuel (en utilisant les palettes au volant). Il est également possible de jouer du levier de vitesses en mode séquentiel, en tirant pour monter les rapports, et en poussant pour les descendre, comme il se doit sur toute voiture à vocation

sportive. Enfin, il est rassurant de savoir que le développement de cette transmission a été validé en course : l'expérience a notamment dicté le renforcement du circuit d'huile, auquel a été ajouté un réservoir de récupération, dans le but d'éviter tout risque de déjaugage en usage intensif, lors d'une sortie sur circuit, par exemple.

cette version, ce qui ne l'empêche pas de se montrer légèrement plus rapide qu'une GR Yaris à trois pédales, principalement parce qu'une boîte automatique, comme une version à double embrayage, monte les rapports sans rupture totale de couple, ce qui lui permet de produire une meilleure accélération. ●



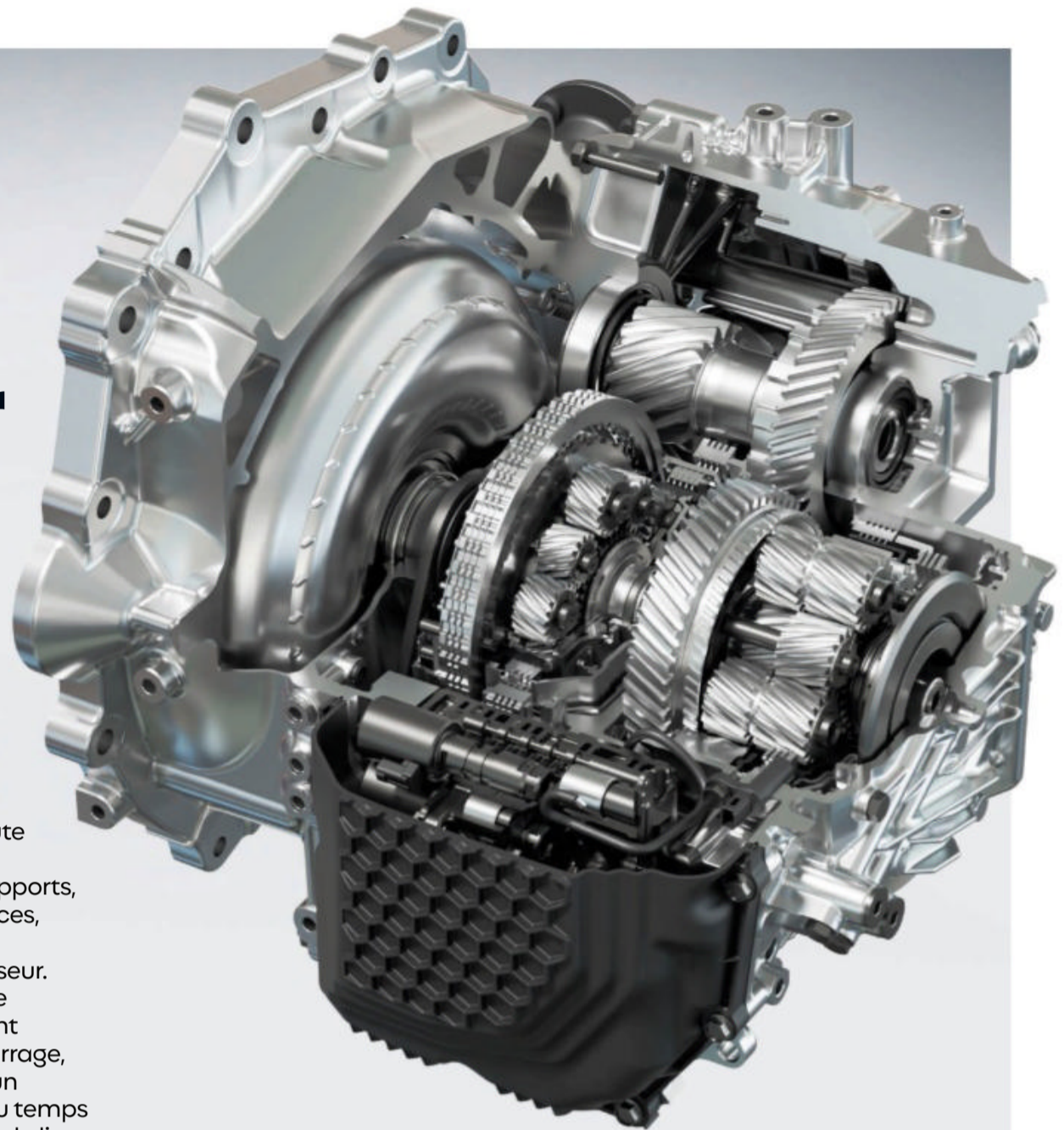
VONT-ILS TROP LOIN ?

Comme c'est le cas pour toute boîte automatique, celle de la GR Yaris est plus lourde qu'une unité à commande manuelle. La surcharge pondérale atteint 20 kg pour



NOTRE AVIS

Si le choix d'une boîte automatique à convertisseur hydraulique peut paraître choquant pour une voiture à vocation sportive, force est de constater que celle développée pour la GR Yaris se montre convaincante à l'usage.



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

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 ou www.sportauto.club



COMPARATIF
Porsche 911 Dakar vs Mercedes-AMG G 63
vs Ford Ranger Raptor

Débo(u)rrage

Une voiture déplace ses occupants, et parfois, ils veulent quitter le goudron. Mais ce n'est pas parce qu'on fait l'idiot dans la gadoue qu'il faut renoncer au plaisir de conduite. **911 Dakar, G 63 AMG et Raptor** sont trois façons de (re)découvrir des joies simples et basiques et les vertus de la boue.

Par Sylvain Vétaux
Photos Greg

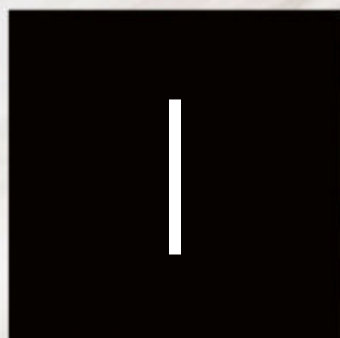




SUR LA ROUTE, IL FAUT ANTICIPER
LES FREINAGES ET LES VIRAGES.
**MAIS LORSQU'ON QUITTE LE BITUME,
L'AMG SE SENT TOUT DE SUITE À SON AISE.**

Une 911 dans la gadoue :
quelle drôle d'idée !
Pourtant, la Dakar n'est pas
qu'un coup marketing.
La Porsche est une vraie
aventurière dès que
le goudron disparaît.
Sa suspension peu
conciliante sur la route
devient un atout
de taille, et ses pneus
à crampons
se montrent efficaces.





Il y eut débat à la rédaction. Après tout, *Sport Auto* a-t-il une quelconque légitimité pour la conduite tout-terrain ? « *Ce serait bien de faire un truc avec le Raptor* », lança, il y a quelques mois, le rédac' chef.

Un pick-up immense, monté sur des pneus à crampons et animé par un modeste V6 biturbo de 292 ch n'a a priori rien à faire dans *Sport Auto*. L'engin doit être peu à l'aise sur les routes que nous aimons, et à part

dire qu'il se vautre au moindre appui, je ne vois pas l'intérêt de lui accorder quelques lignes. Et un midi, avec les collègues, une espèce de fulgurance : et si l'on mettait une 911 Dakar en face, afin de voir ce qu'elle vaut dans la boue ? « *Banco* », me répond le patron. Et je peux ajouter un G 63 tant qu'à faire ? « *Allez !* » Pardon d'avance à ceux qui se sentiront trahis par leur magazine favori, mais pour ce sujet, plutôt que d'endosser le jogging trop large de maître ès franchissements, j'ai préféré régresser de quelques années. Des flaques d'eau, du sable, de la boue : le circuit parfait pour petites voitures... devenues grandes.

La polyvalence, la vraie

Commençons par l'américain. Il est certes légèrement moins haut que l'AMG, mais avec ses 5,36 m de long, il impose quelques précautions d'emploi. Contrairement à un chat, ce n'est pas parce que la tête est passée que le reste va suivre. Un peu plus grand que la moyenne, il me faut quand même lever la gambette pour accéder à bord. Dedans, c'est moche. L'énorme logo Raptor sur le volant est ridicule, le nombre de commandes dont ce dernier est constellé relève de la mauvaise plaisanterie, et les sièges en cuir ne compriment pas assez les flancs. Voilà pour le verre à moitié vide. Si vous le voyez à moitié plein, vous louerez l'espace à bord, l'équipement à donner le tournis et l'immense benne avec volet roulant électrique qui résout une fois pour toutes les contraintes des départs en vacances. La position de conduite, évidemment trop haute à mon goût, est plus reposante que celle du G 63, qui impose de voyager comme assis sur un tabouret. Le Raptor est le plus massif de cette rencontre, mais aussi le moins cher et le seul offrant la possibilité de passer en 2 roues motrices. Il est doté de 7 programmes de conduite : 3 routiers (Normal, Sport et Glissant) et 4 tout-terrain (Rocheux, Boue, Sable et Baja). Le conducteur peut également piloter l'échappement, la réponse directionnelle, les différentiels avant et arrière et la transmission (automatique, propulsion, 4 roues motrices avec rapports courts ou longs). Bref, pour un journaliste de *Sport Auto* habitué à ne gérer que des palettes au volant (dont le Ford bénéficie d'ailleurs), il y a de quoi s'arracher les cheveux. ●●●



Porsche 911 Dakar

TECHNIQUE

Moteur : **flat 6, biturbo, 24 S** Cylindrée : **2 981 cm³**
 Puissance maxi : **480 ch à 6 500 tr/mn**
 Couple maxi : **58,1 mkg à 2 300 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, 8 rapports à double embrayage**
 Antipatinage : **de série déconnectable**
 Autobloquant : **de série piloté**
 L - l - h : **4 530 - 1 864 - 1 338 mm**
 Empattement : **2 450 mm** Poids annoncé : **1 605 kg**
 Pneumatiques AV & AR : **245/40 R 19 & 295/40 R 20**
 Prix de base : **226 689 €**
 Prix des options/malus : **34 290/60 000 €**
 Prix du modèle essayé : **320 979 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

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



Mercedes-AMG G 63

TECHNIQUE

Moteur : **V8, biturbo, 32 S** Cylindrée : **3 982 cm³**
 Puissance maxi : **585 ch à 6 000 tr/mn**
 Couple maxi : **86,6 mkg à 2 500 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, 9 rapports automatiques**
 Antipatinage : **de série déconnectable**
 Autobloquant : **3 différentiels verrouillables**
 L - l - h : **4 873 - 1 984 - 1 969 mm**
 Empattement : **2 560 mm** Poids annoncé : **2 560 kg**
 Pneumatiques : **275/50 R 20 (285/45 R 21 sur modèle essayé)**
 Prix de base : **190 101 €**
 Prix des options/malus : **15 400/60 000 €**
 Prix du modèle essayé : **265 501 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **220 km/h (240 km/h en option)** 0 à 100 km/h : **4"5**



Ford Ranger Raptor

TECHNIQUE

Moteur : **V6, biturbo, 24 S** Cylindrée : **2 956 cm³**
 Puissance maxi : **292 ch à 5 500 tr/mn**
 Couple maxi : **50 mkg à 2 300 tr/mn**
 Transmission : **intégrale (ou programme 2 roues motrices), 10 rapports automatiques**
 Antipatinage : **de série déconnectable**
 Autobloquant : **2 différentiels verrouillables**
 L - l - h : **5 360 - 2 028 - 1 926 mm**
 Empattement : **3 270 mm** Poids annoncé : **2 454 kg**
 Pneumatiques : **285/70 R 17**
 Prix de base : **65 856 €**
 Prix des options/malus : **3 950/60 000 €**
 Prix du modèle essayé : **129 806 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **180 km/h (limitée)** 0 à 100 km/h : **7"9**

COMPARATIF Porsche 911 Dakar vs Mercedes-AMG G 63 vs Ford Ranger Raptor

Avant d'atteindre la carrière, il faut lutter contre l'endormissement sur autoroute. La boîte auto a 10 vitesses (!) et tire court, et le compteur plafonnant à 200 km/h indique que le Ranger Raptor, en dépit de ses capacités de chargement hors norme, n'est pas l'outil idéal pour les go fast. D'ailleurs, il régule à 180 km/h. Sur les grands axes, c'est un pullman. Les informations remontant de la route sont filtrées par des amortisseurs spécifiques à cette version haut de gamme de l'utilitaire. Fournis par Fox, ils disposent d'une soupape qui se ferme automatiquement lorsque le capteur de la roue détecte un saut ou une accélération musclée, cela afin de mieux résister à l'atterrissage ou endiguer le cabrage. La direction du Ford est, sur route, un modèle de ce qu'il ne faut pas faire. Les remontées d'informations sont absentes, le ressenti au point milieu est désagréablement lourd et le braquage inconsistant. Toute la faute ne revient pas à l'assistance électrique trop démultipliée (17,6:1), les pneus BFGoodrich All Terrain T/A KO2 y étant aussi pour quelque chose. Avec leur hauteur généreuse, leurs crampons proéminents et leur gomme peu adhérente, le sous-virage guette au premier rond-point, même à allure pépère. Le châssis échelle du Raptor, bien que renforcé au niveau des supports d'amortisseurs, du caisson de chargement et du pilier C, n'incite pas à le pousser dans ses derniers retranchements... sur la route. Mais vous le savez, il n'est pas aujourd'hui question de rigueur ou de performances, auquel cas la partie serait remportée par la Dakar. Non, il s'agit de... de quoi au fait ? Simple et basique : un pick-up, un énorme cube surmotorisé et une 911 taillée pour l'aventure peuvent-ils nous amuser ? Après tout, les trois partagent la même raison d'être : permettre à leur conducteur de s'évader des parcours bitumés.

Même pas peur !

De compagnon de voyage reposant mais sans charisme, le Ford se mue en poisson dans l'eau une fois dans la boue. Ses débattements de suspension se rient des défauts de la carrière où sont prises les photos. Nous basculons en programme Baja, dont le constructeur revendique le caractère extrême avec l'ESP et le contrôle de traction éteints, des changements de rapport plus sportifs et un système anti-lag qui conserve les papillons de gaz ouverts pendant trois secondes pour favoriser les relances. Le V6 biturbo maîtrise moins sa partition que ses deux rivaux du jour. La sonorité dans l'habitacle est trop étouffée, et,

de l'extérieur, seule la première partie de l'ascension dans les tours trahit la présence de cette mécanique. La zone rouge débute à 6 500 tr/mn, mais dès 4 000, le compte-tours clignote. Nous aurions aimé trouver une bosse digne de ce nom pour juger de l'efficacité de la suspension en cas de forte contrainte, mais nous avons fait chou blanc. Le pick-up n'a peur de rien. Certes, les passagers sont chahutés, mais plus l'allure augmente, plus il semble se jouer des cailloux et des saignées, qu'il survole sans grincement ni heurt. Ne cachons pas une petite déception : avec sa capacité à passer en propulsion, j'étais persuadé que le Raptor serait le plus enclin à me faire mouliner des avant-bras. Mais non. Même lorsque toutes les aides sont au repos, le renvoi de couple sur l'essieu antérieur est salué à grands coups d'ESP. Nous avons réussi à pallier ce souci en basculant sur le mode Sport, programme dans lequel, dans la gadoue, le Ranger accepte enfin de glisser proprement, mais une fois encore, l'électronique faisait la forte tête.

Celui qui eut aussi du mal à agrémenter la séance de belles figures fut le G 63. Comme tout a déjà été dit sur ce coffre-fort motorisé, pas la peine d'y revenir. Il me faut quand même vous avouer quelque chose : j'adore cet engin qui ne coche pourtant aucune des cases de ma voiture idéale. Dans cette livrée Sable Standard (4 700 €), il se fond dans le décor. Le G n'est pas un cube mais un parpaing : 1,97 m de haut, 1,98 m de large, 4,87 m de long. Le tout posé sur des jantes de 21 pouces enveloppées de pneus Pirelli Scorpion Zero pas du tout adaptés à ce que je m'appête à leur demander. J'adore le G car il suffit de réveiller le V8 biturbo et de contempler ce capot parallèle au sol, ondulant en rythme avec les pistons, pour basculer dans une autre réalité. De l'anachronisme à l'état pur. C'est comme si une vieille Camaro avait été engloutie par un congélateur industriel. La direction du Raptor n'est pas terrible, celle de l'AMG fait à peine mieux. Ne pas s'attendre ici à une consistance qui s'accroît à mesure que le braquage augmente, ce serait peine perdue. Les roues navigueraient sur du sable, de la toile émeri ou un green de golf que le conducteur, s'il fermait les yeux, ne verrait aucune différence. Mais on s'en moque, car dans cet antédiluvien tout-terrain, on voyage dans le temps, mais on a aussi une confiance inébranlable dans la machine. N'importe quel obstacle peut se présenter : même pas peur ! Sur la route, le G 63 se conduit exactement comme escompté : il faut anticiper les freinages et les virages, vérifier que l'entrée de parking ne soit pas trop basse, prier pour qu'une voiture sans permis ne vous pile ●●●

POUR LA DAKAR, PORSCHE REVENDIQUE DES APTITUDES PEU OU PROU ÉQUIVALENTES À CELLES D'UN SUV. MAIS CE QUI IMPORTE VRAIMENT, C'EST QUE CETTE 911, DANS LA BOUE, EST AGILE, PRÉCISE ET LUDIQUE. EN UN MOT : GÉNIALE !





LE RAPTOR EST LE SEUL À POUVOIR
BASCULER EN MODE 2 ROUES MOTRICES.
**MAIS EN PRATIQUE, C'EST LUI QUI AURA
LE PLUS RECHIGNÉ À FAIRE DES FIGURES.**

Réaliser ce genre de photos avec l'AMG réclame de débrancher quelques neurones. Le G 63, une fois ses différentiels verrouillés, accepte de glisser, mais attention aux ornières : avec son centre de gravité très haut et son roulis mal maîtrisé, on se retrouve vite la patte en l'air. Dans le meilleur des cas...



COMPARATIF Porsche 911 Dakar vs Mercedes-AMG G 63 vs Ford Ranger Raptor

pas devant le capot sous peine que celui-ci lui serve de casquette. La boîte automatique TCT à 9 rapports est douce et lente. Au volant de ce buffle, vous êtes coupé du monde, bercé par le ronronnement apaisé du 4 litres biturbo qui adore, sur les grands axes, avaler les semi-remorques par grappes de six. Ses borborygmes de hors-bord sont d'autant plus présents que les sorties d'échappement sont au niveau des bas de caisse... ou plutôt des hauts de caisse vu l'altitude à laquelle ils se trouvent. Un peu de chiffres pour satisfaire les matheux. L'angle de chasse du G 63 est de 26,7°, le ventral s'établit à 24,5°, alors que celui de fuite culmine à 29,2°. La garde au sol de l'allemand est de 266 mm. C'est 6 mm moins bien que le Ford, et ce dernier, en raison de son museau moins avancé, bénéficie d'un angle d'attaque remarquable : 32°. Pourtant, c'est l'AMG qui donne l'impression d'être le plus à son aise hors goudron. Sa suspension pilotée filtre parfaitement. Comme il est possible de verrouiller les trois différentiels (avant, central et arrière), rien ne semble arrêter le G. La position de conduite, rapidement fatigante sur route, devient un atout dans la boue. Le pare-brise très droit et le regard haut perché permettent de voir exactement où placer les roues. Les gommes Scorpion abdiquent plus vite que les Pirelli All Terrain de la Porsche et les BFGoodrich du Ford.

Comme avec le Raptor, il a fallu s'employer à amuser le photographe. Les premières tentatives de glisse s'opèrent évidemment sans ESP mais aussi sans blocage de différentiel. C'est raté. La transmission intégrale en envoi trop devant, et comme la direction est particulièrement peu informative, jouer sur les transferts de charge n'est guère probant. J'essaie de verrouiller l'autobloquant central et l'arrière tout en brusquant davantage le G 63. Bingo ! Ça drifte. Pas forcément longtemps ni loin, mais Greg est content. A bord, je suis partagé. Déstabiliser ce pachyderme de 2 600 kg à grands coups de V8 (plus de 86 mkg quand même) est jouissif. Puéril, certes, mais jouissif. La dérive n'est pas heurtée. D'un autre côté, je me dis que la physique connaît aussi ses limites et que si jamais l'extérieur se met à piocher, la galipette guette. Il n'en est rien. Des trois protagonistes, c'est le G 63 qui se montre le plus drôle dans cet exercice tant il est incongru de voir ce quasi-quinquagénaire se tordre et pivoter sous les assauts d'un moteur que son châssis tolère à peine. Tout l'inverse de la Dakar.

Se faire violence

Il y a deux écoles : ceux qui crient au génie d'avoir enfin proposé une version baroudeuse de la 911 et ceux qui hurlent sur le diktat du marketing, qui est vraiment prêt à n'importe quoi pour faire du produit le must-have absolu. J'étais, il n'y a encore pas très longtemps, rangé dans cette catégorie. Une 911, même avec une suspension rehaussée et des pneus de bulldozer, ne sera jamais une aventurière. Son truc à elle, c'est limer le bitume, vite et bien. Un moteur en porte-à-faux arrière n'est pas une architecture pour faire du tout-terrain. Et les buggys, c'est du mou de veau ? La Dakar est géniale. Pas sur la route, où ses Pirelli Scorpion All Terrain sont d'un inconfort notable. Pas en ville non plus, où sa suspension rehaussée de 50 mm verrouille trop ses débattements pour digérer convenablement les aspérités de la route. La Dakar est une GTS (pour le duo moteur-boîte) agrémentée d'extensions d'aile en plastique noir, des sièges baquets carbone de

la GT3, d'un arceau arrière préféré aux strapontins (pack Rallye Sport à 3 528 €), d'anneaux de remorquage en aluminium forgé rouge, d'un capot en PRFC et de deux modes de conduite spécifiques. Rallye serait pour faire le foufou dans le sable avec les copains alors qu'Offroad autoriserait presque cette 911 à s'aventurer en franchissement. Si le 3 litres est en configuration 480 ch, il reprend les filtres à air renforcés de la Turbo, les supports moteur de la GT3 ainsi que deux ventilateurs de 650 W assurant le refroidissement de la salle des machines dans les dunes absorbées tambour battant. Porsche revendique des aptitudes peu ou prou équivalentes à celles d'un SUV. La garde au sol de la Dakar est de 161 mm, auxquels peuvent s'ajouter 30 mm supplémentaires lorsqu'on appuie sur le système de levage (opérationnel jusqu'à 170 km/h) des deux essieux. Angles d'attaque, ventral et de fuite sont en revanche moins prononcés que chez ses deux improbables concurrents du jour avec respectivement 14,2°, 16,4° et 16,2°.

Il faut se faire violence, dans cet environnement hostile, pour adopter le même rythme que le Raptor et le G 63. Maltraiter une 911 de la sorte, quelle idée ! Mais la confiance s'installe, et la Dakar se montre à la fois très à l'aise grâce à ses crampons de 9 mm de haut et parfaitement équilibrée. L'auto est, de très loin, la plus légère du jour avec 1 605 kg revendiqués, soit 10 de plus qu'une Carrera 4 GTS et presque 1 tonne de moins que ses deux camarades de jeu. Vitres arrière amincies et isolants moins nombreux confèrent au biturbo une tessiture plus rauque et bestiale. Et au bout de quelques minutes, on n'y songe plus. A croire que la 911 est née pour ça. L'amortissement est bien sûr moins feutré que dans le Ranger et l'AMG. C'est vrai aussi que le conducteur ne peut pas bloquer lui-même les différentiels. Mais la Dakar est agile et précise malgré les conditions, va à l'endroit voulu et digère les cahots avec une aptitude qu'on ne lui connaissait pas. Bizarrement, ce n'est pas avec le programme Rallye (censé privilégier la propulsion) qu'on s'amuse le plus, puisque c'est en mode Sport que l'essieu avant reçoit le moins de couple. Plutôt que l'appel/contre-appel, les transferts de charge, réclamant de la patience, sont très efficaces avec la 911. Et si le pivot tarde à s'amorcer, un coup de gaz brutal et bruyant suffit à déstabiliser l'arrière, qui, transmission intégrale oblige, s'apprivoise facilement.

Qui gagne ? Les trois, voyons ! Le Raptor est un utilitaire, agencé avec des matériaux bas de gamme et peu à l'aise sur le goudron. Mais trouvez une plage déserte ou un voisin louant un champ pour passer quelques minutes mémorables. L'AMG est une énigme. Le G 63 est objectivement à la ramasse en matière de dynamisme, ou de toucher de route. Mais sa capacité, sur goudron ou dans la glaise, à vous arracher un sourire immédiat nous prouve qu'une auto de caractère aura toujours notre préférence. Quant à la Dakar, c'est une surprise de taille avec cette prise en main si intuitive et si addictive. Ce n'est pas la meilleure Porsche du catalogue mais celle qui intrigue le plus. Qui aurait pensé qu'une 911 puisse être à ce point dans son élément dans une carrière de sable et de gravier ? Pas moi. ●

Sport Auto remercie chaleureusement les équipes de SMBP pour leur gentillesse, leur disponibilité et leur patience. Ce sujet n'aurait pas été possible sans leur aide précieuse.







TRAITEMENT DE FAVEUR

Il nous aura fallu attendre cinq ans pour passer la Dallara Stradale au gril du Supertest. Il nous aura fallu aussi consentir à quelques concessions pour que les Italiens daignent se déplacer. **Le jeu en valait-il la chandelle ? Sans aucun doute, car cette auto pourrait être la dernière d'une race en voie d'extinction. Nous avons accepté quelques compromis pour Dallara, et la Stradale nous en a généreusement remerciés.**

Par Sylvain Vétaux Photos Laurent Villaron

L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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



"Le moteur pousse fort, tout le temps, même s'il y a un léger temps de réponse. On sent l'effet de sol, notamment dans l'enchaînement droite-gauche après le Buisson. C'est à fond tranquille !"

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 : Pirelli PZero Trofeo R neufs

"Pas besoin de 10 tours pour comprendre qu'elle est faite pour le circuit. Avec des pneus rodés, je tournais déjà en 1'44", et dès que les mécanos de Dallara m'ont mis les gommes neuves, j'ai senti le potentiel de l'auto. Mais je ne suis pas surpris non plus. Dallara, on sait qu'ils font ce qu'il y a de mieux en IndyCar ou en Proto. Ils ont démontré leur maîtrise du sujet et pouvaient difficilement se rater avec la Stradale. » Cette dernière est-elle pour autant une pistarde née ? « Quand tu regardes les premiers trains de pneus, tu t'aperçois qu'il y a de la dégradation uniquement sur l'extérieur de la bande de roulement. C'est signe d'une voiture qui manque de carrossage. La gomme ne travaille pas comme il faudrait, et je suis certain que j'aurais pu encore améliorer mon chrono avec quelques réglages. Mais ils m'ont dit qu'ils avaient voulu ce modèle quasi neutre en "carro" pour qu'il soit plus facile à cerner par leurs clients. » Et Christophe d'enchaîner les propos élogieux sur le châssis ultra-rigide et réactif et la motricité sans faille de ce drôle d'engin. Mais tout n'est pas parfait.

« La transmission est trop lente. Pour une voiture hyper-pistarde, c'est sincèrement un vrai défaut. Et je n'aime pas non plus le feeling de la pédale de frein. Ce n'est pas un problème de distance d'arrêt ou de puissance – la Stradale freine très tard –, mais la course de la pédale est bien trop longue. » Et ce petit 2,3 litres turbo ? « Le moteur pousse fort, tout le temps, même s'il y a un léger temps de réponse. On sent l'effet de sol, notamment dans l'enchaînement droite-gauche après le Buisson. C'est à fond tranquille alors qu'avec d'autres voitures j'ai le couteau sous la gorge ! » Pour améliorer l'expérience sur piste, Christophe recommande de faire varier à peine l'équilibre sur l'avant. « Tu pourrais gagner en performance en la rendant moins sous-vireuse et plus vive en entrée de virage. L'arrière est tellement soudé et le grip tellement fort qu'on pourrait avoir un peu plus de plongée, quitte à être plus pointu à l'inscription. C'est en tout cas l'engin parfait pour faire ses armes lors des track days. L'auto est facile à cerner, la vision périphérique est géniale. Dallara a vraiment bien bossé. »



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



Dallara n'est pas le constructeur qui vient immédiatement à l'esprit quand on évoque la sportivité à l'italienne. Pourtant, la firme est incontournable, et cette édition limitée (25 exemplaires) de la Stradale, baptisée IR8 Tribute et célébrant les 25 ans de la première victoire aux 500 Miles d'Indianapolis (1998, avec Eddie Cheever), nous rappelle que la marque, fondée par Giampaolo Dallara en 1972, a un palmarès à faire frémir les plus grands

constructeurs. L'octogénaire a travaillé chez Ferrari, migré chez Maserati, donné naissance à la Miura et travaillé pour De Tomaso. Aujourd'hui encore, rares sont les marques, y compris les plus prestigieuses, à ne pas faire appel à Dallara, notamment pour la mise au point châssis et liaisons au sol, et le constructeur italien est inévitable en IndyCar, F2 et F3. En 2017, il lance la Stradale, sa première auto homologuée route. La voiture est une barquette en carbone, animée par le 2,3 litres turbo de la Ford Focus RS, et peut être équipée d'une jolie bulle avec ses ailes papillon. Les sièges, moulés à même la monocoque, imitent ceux de la KTM X-Bow. Rien d'anormal, Dallara en ayant développé le châssis.

Il nous a fallu faire quelques concessions pour que Dallara accepte notre invitation. Première d'entre elles : l'essence. Malgré notre insistance, la marque a refusé que nous utilisions de l'octane 98 pour les mesures, le banc de puissance et les chronos au Vigeant. Est-ce juste à l'égard des autres marques ? Probablement pas et nous le regrettons, mais le chef produit, Daniele Guarnaccia, s'est montré inflexible sur ce point. Qu'à cela ne tienne, l'auto est gavée de SP100 (introuvable chez nous mais disponible en Suisse ou en Italie). « Sur la quarantaine de Stradale vendues en France, près d'un quart sont à Monaco, et nos clients ont l'habitude de passer la frontière pour faire le plein. » L'argument de Daniele ne me convainc guère, à l'inverse de la position de conduite. O.K., mes nouveaux amis transalpins ont dû ôter la mousse de l'assise (remplacée par une couche en cuir), et le dossier, qui dissimule un rangement de 25 litres, est moins épais, mais une fois la portière claquée, les cheveux ne touchent pas, les coudes prennent leurs aises, et seul le pédalier réglable, décalé sur la droite (idéal pour freiner du pied gauche), surprend les premières minutes. Les jambes sont légèrement surélevées, les fesses avancées, le dos est incliné, le volant proche du buste : je me sens vraiment à bord d'un engin voué à la piste. Ce que les prochaines minutes ne tarderont pas à confirmer.

Petit moteur, grosses sensations

C'est parti pour les mesures sur l'anneau de vitesse. L'équipe de Dallara me règle la hauteur de caisse (par une commande au volant) ainsi que la dureté de l'amortissement. Je leur réclame suffisamment de débattement pour absorber les irrégularités de la dernière voie, mais la première tentative révélera que la Stradale talonne à haute vitesse. La compression manque de retenue et le diffuseur en carbone, tout neuf, en fait les frais. Et hop, deux superbes tranchées dans la fibre tressée ! L'auto est équipée d'une boîte Getrag manuelle que Dallara double avec un module robotisé, permettant de se passer de pédale d'embrayage. Depuis le tunnel central, une molette laisse le choix de la cartographie normale ou sport. Le launch control est des plus simples : pas de bouton spécifique, il suffit d'écraser la pédale de frein, d'en faire autant avec l'accélérateur, d'attendre le message indiquant que tout est O.K., et c'est parti. A un détail près : ●●●

TEMPS DE RÉFÉRENCE

Classement de Sport Auto

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

	1'32"24	Saleen GT1 (Larbre Competition)
1 ^{re}	1'37"70	Ferrari 296 GTS Assetto Fiorano *
2 ^e	1'39"30	Chevrolet Corvette Z06 *
3 ^e	1'40"91	Dallara Stradale IR8 Tribute *
4 ^e	1'41"60	Porsche 911 GT3 RS (Type 992)
5 ^e	1'42"80	Porsche 911 GT3 * (Type 992)
6 ^e	1'43"28	BMW M4 CSL *
7 ^e	1'44"65	Porsche Cayman GT4 RS
8 ^e	1'44"85	BMW M3 CS *
9 ^e	1'46"70	Porsche 911 GTS (Type 992)
10 ^e	1'47"68	Mercedes-AMG GT 63 S E Performance
11 ^e	1'47"88	Alpine A110 R *
12 ^e	1'48"34	BMW M4 Competition
13 ^e	1'49"16	Alpine A110 S
14 ^e	1'49"54	Aston Martin Vantage F1 Edition
15 ^e	1'50"48	Audi R8 Performance RWD
16 ^e	1'51"55	Audi RS 3
17 ^e	1'51"94	Caterham Seven 340 R
18 ^e	1'52"97	Cupra Leon VZ 300
19 ^e	1'53"10	Honda Civic Type R
20 ^e	1'53"19	Volkswagen Golf R 20 ans *
21 ^e	1'53"53	Ford Mustang Mach 1
22 ^e	1'53"60	Mercedes-AMG CLA 45 S Shooting Brake
23 ^e	1'55"05	Volkswagen Golf GTI Clubsport
24 ^e	1'55"70	BMW M240i
25 ^e	1'55"81	Toyota GR Yaris
26 ^e	1'57"80	Hyundai i20 N
27 ^e	2'00"40	Toyota GR86
28 ^e	2'01"19	Ford Fiesta ST

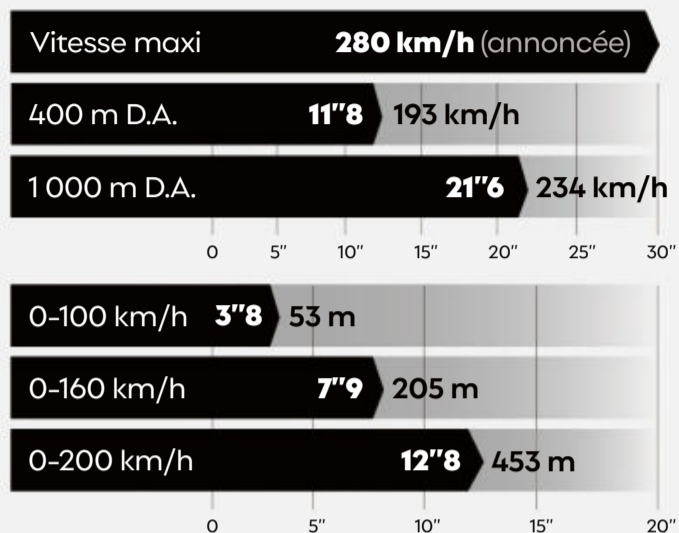
* Mesures réalisées avec des pneus semi-slicks.



NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Mortefontaine (Ceram)

EN PISTE



REPRISES

100 à 140 km/h en 4 ^e	2"4 (82 m)
100 à 140 km/h en 5 ^e	3"0 (100 m)
100 à 140 km/h en 6 ^e	3"8 (127 m)

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h	122 m (4"5/1,3 G)
-----------------	--------------------------

CONSUMMATION

En conduite sportive	17,5 l/100 km
En conduite extrême	22,1 l/100 km
Autonomie sportive	280 km
Autonomie extrême	215 km
WLTP (mixte)	7,6 l/100 km

VITESSE MAXI

1 Sur la dernière file de l'anneau de vitesse, il faut se faire violence pour aller chercher la vitesse de pointe, car le diffuseur racle abondamment. Au-delà de 230 km/h, et faute d'assistance dans la direction, il faut forcer sur la gauche pour conserver la trajectoire et ne pas tutoyer le rail. A vive allure, l'appui est sensible, avec un avant qui s'alourdit fortement et un arrière comme aspiré par le bitume.

ACCÉLÉRATIONS

2 J'avais peur de fusiller les Trofeo R après avoir appris que le launch control ne faisait en réalité que réguler le régime vers 4 000 tr/mn, mais la motricité des gommes Pirelli est quasi sans faille, et le 2,3 litres peut être sollicité à fond dès le passage de la deuxième. Notre radar a enregistré de meilleures valeurs lorsqu'on garde la main sur la boîte

de vitesses. Les rapports s'engrènent plus rapidement en cas de forte charge.

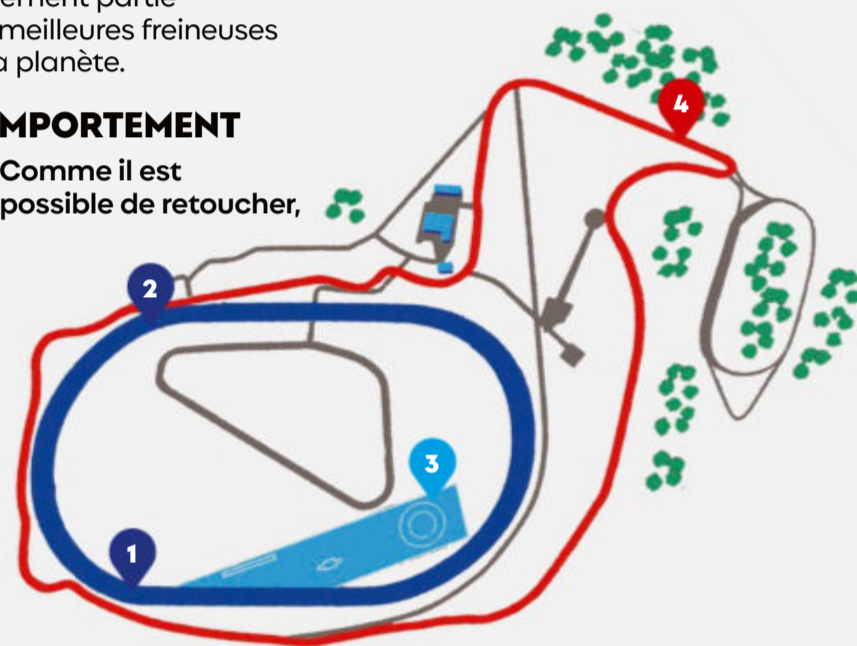
FREINAGES

3 Christophe Tinseau pointe du doigt une course de pédale trop longue, et il a raison. La Stradale dispose de l'ABS (même lorsque l'ESP est éteint), mais nous aurions aussi préféré, compte tenu de la vocation radicale de la voiture, un mordant plus précoce. Reste qu'avec une distance d'arrêt de 122 m, l'italienne fait clairement partie des meilleures freineuses de la planète.

à l'aide d'une simple clé 6 pans, la suspension pour qu'elle convienne à vos attentes, la Stradale est compliquée à prendre en défaut dans ce secteur. Même durci, l'amortissement n'est jamais cassant. Le comportement est plus proche de celui d'une voiture de course que d'une sportive habituelle. La direction est dense, vive mais pas remuante, et les virages, une fois l'avant campé dans ses rails, se passent presque à fond.

COMPORTEMENT

4 Comme il est possible de retoucher,



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

Le 2,3 litres aura hélas connu un pépin nous empêchant de profiter de son tempérament. Heureusement, Christophe a eu le temps de réaliser son chrono avant ce souci, et nous avons pu, en bonne et due forme, vérifier au Ceram ses performances.



SUPERTEST Dallara Stradale IR8 Tribute

la Dallara oblige à moduler, du moins sur le premier rapport, la pression à droite. D'où une première session de mesures qui ne convient pas à mes potes italiens.

La seconde tentative sera la bonne. La lenteur de la transmission (Dallara annonce pourtant une toute nouvelle gestion sur ce millésime 2023) en automatique contraint à jouer avec les palettes. Mais le claquement à chaque passage et la sensation sous le majeur sont tellement agréables que ce n'est pas vraiment un grief. La voiture d'essai est enrobée de Pirelli PZero Trofeo R, l'équivalent transalpin des redoutables Michelin Sport Cup 2 R. En dépit du couple trop généreux (voir encadré ci-contre), la motricité est sans faille. La Stradale détale sans demander son reste. Les 3^{es} revendiquées par le constructeur pour le 0 à 100 km/h sont hors de portée, mais les explications sont vite trouvées. Primo, ce chrono officiel a été réalisé dans un environnement moins forestier que Mortefontaine, avec un goudron plus accrocheur. Secundo, Daniele m'avoue que le pilote qui a établi les valeurs de référence doit faire peu ou prou le poids de ma cuisse. Tertio, l'auto était privée de toute option susceptible de la desservir (cockpit, clim, roues de 17 et 18 pouces en lieu et place des 18 et 19 pouces de notre modèle anniversaire). Quarto, le réservoir n'emportait que quelques litres.

Pas si mal...

Bref, je trouve toutes les excuses possibles pour justifier mes 3^{es} pour franchir les 100 km/h, exercice tout sauf révélateur sur ce type d'auto. La borne kilométrique est dépassée à 234 km/h au bout de seulement 21^{es}. « En plus, nous avons chargé la voiture en aéro en prévision du Vigeant », me précise-t-on. « Finalement, ce n'est pas si mal », sourit Daniele. L'accélération n'est pas éprouvante, mais la position de conduite au ras des pâquerettes et la vision très étonnante, presque à 180°, qu'offre cette verrière frontale rendent l'expérience unique. Né chez Ford, et malgré une ligne d'échappement sur mesure, le 2,3 litres turbo râle plus qu'il ne chante. A bord, il maugrée. De dehors, il souffle. Pas de quoi l'enregistrer pour en faire sa sonnerie de téléphone. En matière d'agrément, sans surprise et suralimentation oblige, il y a un côté ●●●

LE 2,3 LITRES TURBO RÂLE PLUS QU'IL NE CHANTE. À BORD, IL MAUGRÉE. DE DEHORS, IL SOUFFLE. PAS DE QUOI EN FAIRE SA SONNERIE DE TÉLÉPHONE.

BANC DE PUISSANCE

LE TEST VÉRITÉ PAR... DM Performance



PUISSANCE
ANNONCÉE

400 ch

à 6 200 tr/mn

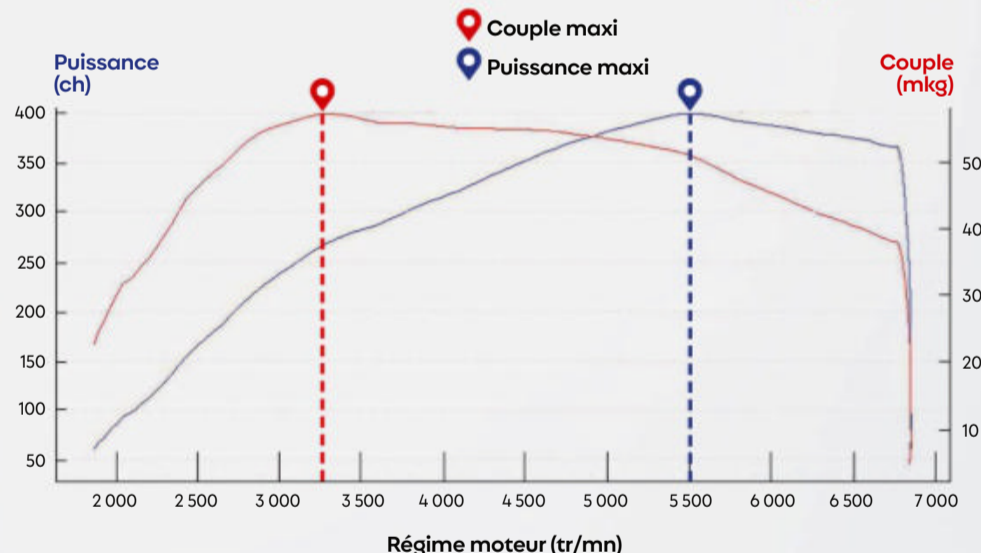
PUISSANCE
MESURÉE

399,3 ch

à 5 500 tr/mn

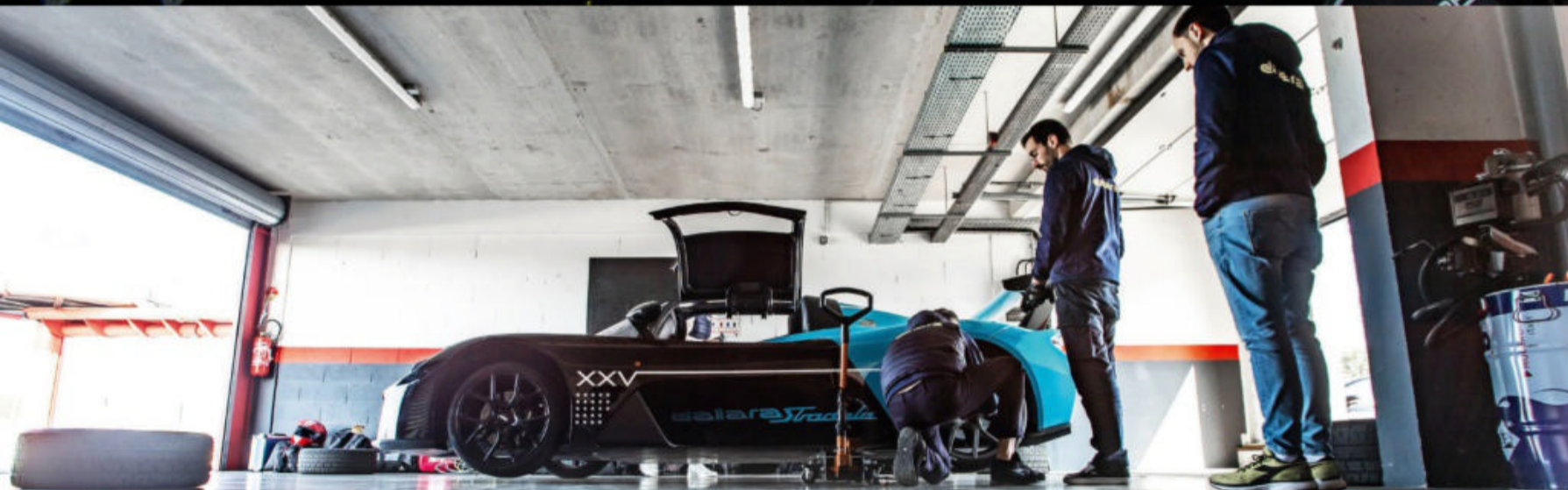
Pour attacher la Stradale au banc, il a fallu retirer le diffuseur.

Quatre sangles plaquent, une fois enroulées autour des bras de suspension, la voiture au sol. La mesure est effectuée sur le quatrième rapport et les conditions sont parfaites : tout juste 20 °C, une pression atmosphérique de 975 hPa et une humidité à 54 %. L'avant louvoie un peu vers 2 500 tr/mn avant que l'italienne n'arrête de chahuter et ne continue de martyriser les rouleaux. L'écart de puissance est anecdotique. En revanche, le surplus de mètres-kilogrammes (58,1 au lieu de 51) suscite forcément l'interrogation, d'autant qu'un ordinateur portable était branché sur la prise diagnostic pendant la mesure. Dallara nous assure qu'il n'y a eu aucune reprogrammation...



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

■ www.dmpower.fr ■ 01.34.84.64.77



Ci-dessus : cette version anniversaire se singularise par des atours spécifiques et quelques touches colorées dans le cockpit. Ce dernier est spartiate mais relativement confortable, y compris pour les grands.
 Ci-contre : juste avant de tenter d'exploser le chrono, les mécanos de Dallara équipent la Stradale de gommes neuves Trofeo R.



TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S** Position : **centrale, transversale** Cylindrée : **2 261 cm³**
 Alésage x course : **87,6 x 94 mm** Régime maxi : **6 750 tr/mn** Puissance maxi : **400 ch à 6 200 tr/mn**
 Puissance au litre : **176 ch/l** Couple maxi : **51 mkg à 3 000 tr/mn** Couple au litre : **22,6 mkg/l**
 Transmission : **roues AR, 6 rapports robotisés** Autobloquant : **de série, mécanique**
 Antipatinage : **de série, déconnectable** Suspension AV/AR : **doubles triangles, combinés ressorts amortisseurs réglables sur 3 voies** Direction : **crémaillère, non assistée** Freins AV/AR : **disques ventilés et rainurés (305 mm, étriers 6 pistons/291 mm, étriers 4 pistons flottants)** Antiblocage : **de série**
 Poids constructeur/contrôlé : **855 kg à sec/1 027,5 kg** Répartition AV/AR : **40/60 %** Rapport poids/puissance : **2,6 kg/ch**
 L - l - h : **4 180 - 1 870 - 1 041 mm** Empattement : **2 475 mm** Voies AV/AR : **1 654/1 590 mm** Réservoir : **53 l**
 Pneumatiques AV & AR : **205/40 ZR 18 & 265/30 ZR 19** Prix de base : **255 000 €** Options/malus : **58 320/60 000 €**
 Prix du modèle essayé : **373 320 €** (malus compris)

on/off assez marrant mais qui ne donne pas envie de flirter avec la zone rouge. Au-delà de 5 500 tr/mn, le 4 pattes s'essouffle un peu. A l'inverse, pour les reprises, c'est la déferlante. Sans être au niveau d'une 720S, en quatrième, la Stradale file aussi vite qu'une GT3 RS en Drive !

Rendez-vous est pris pour le lendemain matin sur le banc de puissance, mais avant, une corvée m'attend : les bouchons franciliens. Deux heures et quarante-cinq minutes pour effectuer les 108 km qui séparent le Ceram de mon domicile... En raison d'un manque de docilité de l'accélérateur, s'immiscer dans le trafic n'est pas toujours simple. Et puisque l'italienne est haute comme un enfant de 8 ans, il n'est pas rare de se voir fermer la porte au dernier moment. Heureusement que le klaxon est puissant !

Ça propulse... sainement

Arrivés chez DM Performance, pas de complément de SP100 cette fois-ci, mais un ordinateur sur le siège passager. Le représentant de la marque précise qu'il s'agit uniquement d'acquiescer quelques données au moment de passer sur le banc de puissance. Mais quand Julien, de chez DM, termine son run avec un couple supérieur de 15 %, Dallara bafouille un peu. « *Il fait vraiment frais aujourd'hui, et les conditions sont optimales. C'est surprenant qu'elle ait autant de couple.* » Pas d'accusation de ma part, juste une volonté de comprendre.

N'étant pas motoriste, je me tais, satisfait que la Stradale apprécie autant l'air des Yvelines. Cap sur la Vienne pour un périple étonnamment reposant. La suspension a été adoucie (une clé Allen suffit à modifier l'amortissement), et même les péages ne sont pas une punition. Il faut bien sûr détacher le harnais 4 points, ouvrir la porte (les vitres sont fixes) et à peine se déhancher pour attraper le ticket. Les bruits de roulement et aérodynamiques sont très nombreux, et l'on comprend assez bien pourquoi la Stradale n'est pas équipée de radio. Mais c'est en attaquant le réseau secondaire limousin que le charme opère vraiment.

Dépourvue de toute assistance, la direction est parfaite. Pas trop secouante au point milieu et pourtant tranchante dès que l'une des deux mains exerce une pression un peu plus forte. En théorie, 400 ch sur les seules roues arrière pour à peine 1 tonne, ça doit inviter à une certaine circonspection. Pas chez Dallara. Même l'ESP débranché, et à condition que la route soit sèche, la motricité n'est jamais un problème, les réactions sont toujours prévisibles. Le carrossage très peu prononcé (*voir le débrief de Christophe Tinseau*) est un atout dans ce cas, avec une nature neutre, voire légèrement sous-vireuse. Je dis « légèrement » car votre pote de track days aura toutes les peines du

monde à suivre votre trace si le goudron n'est qu'une succession de virages serrés. Faible poids + centre de gravité bas + moteur explosif + essieu directionnel très réactif = attrape-moi si tu peux ! Une géniale Lotus Exige est, en comparaison, plus souvent victime de mouvements parasites. L'anglaise se rattrape avec ses cordes vocales, mais il faut reconnaître que la baignoire en carbone de la Stradale est encore plus rigide et réactive que sa rivale en aluminium collé.

Mais sur le circuit du Val de Vienne, il en pense quoi, le journaliste, de cette barquette de route si enthousiasmante ? Il n'en pense rien. J'avais évoqué, quelques pages en arrière, les compromis faits à Dallara. S'y est ajoutée une grosse louche de malchance. Un problème technique, hélas pas réparable sur place, nous a forcés à plier les gaules plus tôt que prévu.

« *Tout ça pour rien ?* » Heureusement non, car juste avant ce pépin, notre pilote a réussi à mettre en boîte un chrono des plus flatteurs, qui hisse la Stradale sur la troisième marche du podium, intercalée entre la Corvette Z06 et la Porsche GT3 RS. Demeure un goût d'inachevé en bouche. La Stradale, aux dires de Christophe, est une arme redoutable sur la piste. « *Et sur la route, ça donne quoi ?* » Ça donne un engin dans le viseur de la réglementation dont le seul tort est de permettre à son conducteur de toucher du doigt l'extase automobile. Rares sont les autos à distiller, dès les premiers mètres, ce Graal absolu, cette osmose tant recherchée où l'homme, la machine et la route ne font plus qu'un. ●



L'avis de Sylvain Vétaux

La patience paie, et Dallara nous le prouve. Si je ressors frustré de n'avoir pu conduire, sur son terrain de prédilection, ce Sport-Proto homologué, le torrent de sensations fortes ressenties sur la route suffit à éteindre la déception. La Stradale est une sportive pure et dure et paradoxalement accessible au commun des mortels. A condition d'y mettre un prix difficilement justifiable.



**FAIBLE POIDS + CENTRE DE GRAVITÉ
BAS + MOTEUR EXPLOSIF
+ ESSIEU DIRECTIONNEL TRÈS RÉACTIF
= ATTRAPE-MOI SI TU PEUX !**



TROIS P'TITS TOURS

C'est peut-être un peu court pour découvrir tous les secrets de l'Audi R8 LMS GT4 sur le superbe tracé de Pau Arnos, mais ce speed dating donne un premier aperçu qui en appelle d'autres. Embarquement immédiat.

Par Jacques Warnery
Photos Tibo/Audi



Un seul regard sur cette Audi R8 aux essences de course suffit à changer sa propre perception des choses. Le joli toboggan que constitue le tracé de Pau Arnos devient vite une terrifiante piste de bobsleigh à la simple idée de se retrouver derrière son volant. Il faut dire que l'objet du délit prendrait presque un malin plaisir à mettre de l'huile sur le feu. Ses couleurs chatoyantes excitent autant les rétines que sa panoplie aérodynamique les agresse. Les signes extérieurs de vitesse qu'elle exhibe d'une manière parfaitement assumée rappellent que cette Audi R8 engagée par l'écurie Team Speed Car pour disputer le championnat GT4 European Series géré par SRO n'est pas venue pour enfile des perles. Son imposant aileron arrière, son splitter et autres fanfreluches répondent pourtant à un règlement très strict, afin de limiter l'escalade technique et les coûts, tout en favorisant l'équité sportive. Ainsi, chaque modèle engagé dans le championnat compose avec cette fameuse BoP (Balance of Performance) censée équilibrer les chances de tout le monde. Cet artifice parfois controversé influe sur l'aérodynamique et la hauteur de caisse, mais aussi sur la puissance moteur au moyen d'une bride à l'admission. Notre Audi R8 de piste va donc bien moins loin dans la recherche d'appui que certains modèles extrêmes immatriculables, comme la toute dernière Porsche 911 GT3 RS. Son diffuseur est par exemple strictement identique à celui de la version vendue dans le commerce.

Allô, Houston ?

Notre version LMS GT4 a beau conserver un maximum de pièces issues du modèle de série, son habitacle transpire bel et bien la compétition. Encore faut-il parvenir à s'installer dans un baquet ultra-enveloppant après avoir tenté de se frayer un chemin entre le filet de protection et cet amas de tubes qui constitue l'arceau soudé à la coque nue. Heureusement que le ridicule ne tue pas ! Si l'aspect général de la planche de bord rappelle vaguement celui de la R8 de monsieur Tout-le-Monde, l'instrumentation nichée devant le pilote et la console centrale n'ont plus rien à voir. Tout comme le volant, plus proche de l'univers aéronautique que celui de la grande série. Il regroupe les réglages d'un ABS doté d'une interface spécifique Audi Sport offrant 8 positions et d'un antipatinage revu lui aussi. S'y ajoute par ailleurs un ESP plus inattendu dans l'univers de la course et qui comprend trois positions. Le baquet est fixe, mais le pédalier coulissant et le volant réglable permettent de se concocter une position sur mesure absolument parfaite. Le mécanicien resserre les harnais, et son pilote habituel Benjamin Lariche, assis cette fois-ci sur le baquet de droite, m'indique les fonctions essentielles de la bête, avant d'enclencher le démarreur. En l'absence d'une bonne partie des insonorisants, la présence sonore et vibratoire du V10 qui



EN COMPARAISON AVEC CE QUE
L'ON EST EN DROIT D'ATTENDRE
D'UN TEL JOYAU MÉCANIQUE,
LES MONTÉES EN RÉGIME DANS
LA SECONDE PARTIE DU
COMPTE-TOURS **S'EFFECTUENT
PRATIQUEMENT AVEC L'ENTRAIN
D'UN FONCTIONNAIRE AU
BOUT DU ROULEAU.**





Le merveilleux V10 5.2 se voit coupé dans son effort par la bride à l'admission censée rééquilibrer les performances de modèles particulièrement hétérogènes puisque la R8 lutte contre des Alpine A110. L'habitacle entièrement revu plonge son pilote dans un environnement course absolument réjouissant.



Audi R8 GT

CE QUI CHANGE

R8 GT vs R8 LMS GT4

La version course LMS GT4 récupère une coque de R8 classique qui est sortie de chaîne. Elle conserve une partie de la cellule carbone de série et reçoit alors un arceau en acier qui est vissé et collé au châssis, qui rend l'habitacle bien plus résistant en cas de choc et apporte une pointe de rigidité supplémentaire.



Audi R8 LMS GT4

s'ébroue se ressent davantage qu'à l'accoutumée, mais elle reste presque discrète eu égard à ce que l'on pourrait en attendre. Les premiers mètres se font sans le moindre à-coup ni hoquet et n'imposent pas un quelconque dosage de l'accélérateur. La boîte à double embrayage à 7 rapports empruntée à la version routière reprend l'étagement d'origine et se contente d'une simple cartographie Audi Sport pour la rendre plus rapide et réactive au rétrogradage. Cette transmission qui n'a donc rien à voir avec une vraie boîte de course à crabots participe à cette douceur autant qu'elle rassure le quidam au moment de quitter les stands.

Des puces et des rainures

Deuxième, troisième : le V10 donne de la voix mais impressionne moins que celui d'une R8 GT essayée quelques minutes plus tôt. Les coupables, ce sont ces brides à l'admission imposées par la fameuse BoP qui l'empêchent de respirer à pleins poumons. Alors que le V10 de la GT va chercher avec une rare frénésie le dernier des 620 ch à l'abord d'une zone rouge perchée à 8 600 tr/mn, celui de course conserve un joli couple à bas régime, avant de se voir coupé dans son effort. En comparaison avec ce que l'on est en droit d'attendre d'un tel joyau mécanique, les montées en régime dans la seconde partie du compte-tours s'effectuent pratiquement avec l'entrain d'un fonctionnaire au bout du rouleau. Ce caractère un tantinet placide tranche avec l'ambiance générale, et les 125 ch en moins par rapport au bloc de série se ressentent tout de suite. De son côté, la boîte ne pose aucun problème, aussi bien à la montée qu'à la descente des rapports, mais il lui manque le côté percutant d'un vrai modèle destiné à la compétition. Les 495 ch du V10 n'impressionnent peut-être pas autant qu'attendu, mais ils suffisent tout de même à vous faire sauter au visage le passage serré qui suit une longue courbe à droite. Au moment de prendre la pédale de gauche, notre version LMS GT4 apparaît plus rassurante que la GT de route, avec une stabilité supérieure grâce à une poupe plus verrouillée. Les freins réglementés et dotés de disques en acier sont assez costauds pour tatouer les clavicules fragiles de la marque du harnais, à condition d'y aller franchement. La longue course à la pédale pourrait faire penser à un manque d'attaque, mais il suffit de mettre davantage d'effort pour que

tout rentre dans l'ordre. Cette longue amplitude favorise le dosage dans des conditions d'adhérence précaire, même si l'antiblocage ABS évite à un pied (droit ou gauche selon votre convenance) indélicat toute escalope inappropriée sur les pneus avant. Les pneus, justement, qui ont été montés ne sont pas les slicks utilisés par beau temps, mais des pneus pluie rainurés de la marque Pirelli pour rassurer le journaliste peu expérimenté. Leur grip sur sol sec équivaut à celui d'une très bonne monte sportive de série. Ainsi chaussée, notre R8 LMS GT4 se montre particulièrement sereine. Elle avale les nombreuses grandes courbes du tracé de Pau Arnos avec assurance, même si ces fameux slicks auraient permis de s'approcher davantage du potentiel châssis de la splendide GT de course. Même motif, même punition en sortie de ces rares passages serrés de notre superbe toboggan. Alors que je m'attends à corriger une légère virgule avec un pied droit, la belle allemande élargit ostensiblement la trajectoire, à la manière d'une traction. L'antipatinage, qui en devient castrateur dans son mode le moins permissif, n'y est sans doute pas étranger. Satanés réglages journaliste, bien que ce ne soit évidemment pas une raison suffisante pour bouder son plaisir ! ●



L'avis de Jacques Warnery



Difficile de se faire une idée vraiment précise d'une auto de course avec trois tours de piste dont un seul lancé. Ce premier contact permet tout de même de se rendre compte que la R8 GT4 LMS est une superbe voiture de course dont le châssis impressionne davantage que son merveilleux V10, lequel est étouffé par les brides. Ce speed dating donne furieusement envie d'une seconde rencontre un peu plus approfondie avec des slicks et des assistances un brin moins présentes pour découvrir son véritable potentiel. A bon entendeur...



TECHNIQUE

Moteur : **V10, 40 S** Cylindrée : **5 200 cm³** Puissance maxi : **env. 495 ch** Couple maxi : **env. 56 mkg**

Transmission : **propulsion, 7 rapports à double embrayage avec palettes au volant** Autobloquant/antipatinage : **série/série déconnectable**

Suspension AV/AR : **double triangulation, barre antiroulis réglable selon 3/2 positions, amortisseurs à gaz 2 voies, ressorts hélicoïdaux**

Freins AV/AR : **disques ventilés (380 x 34/355 x 32 mm)** L - l - h : **4 496 - 1 994 - 1 240 mm** Empattement : **2 650 mm**

Poids annoncé : **1 460 kg à sec** Rapport poids/puissance : **2,95 kg/ch**

Pneus AV & AR : **slicks 305/645 & 315/680 R 18 (Pirelli pluie sur modèle essai)**

Réservoir : **113 l** Prix de base (2020) : **198 000 € (H.T.)**



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.

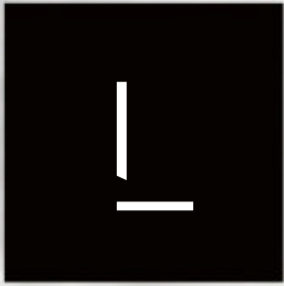
RETOUR AUX SOURCES Lotus Elise S2 (2003)

PILULE ÉNERGISANTE

Avec 122 ch seulement, l'Elise S2 offre des performances dignes de sportives deux fois plus puissantes. Et ce n'est rien à côté de sa maniabilité diabolique sur route sinueuse, grâce à son poids plume. **Vingt ans après sa sortie, la petite anglaise reste un formidable antidépresseur...**

Par Thierry Réaubourg Photos Laurent Villaron





a firme créée par Anthony Colin Bruce Chapman a toujours chassé le gramme superflu. Une doctrine hélas un tantinet galvaudée par Lotus au fil de ses rachats successifs... jusqu'à la prise de pouvoir de Romano Artioli, le père de la Bugatti EB110, devenu propriétaire du constructeur britannique à compter de 1993. Il souhaite alors revenir aux fondamentaux de la marque – « *Light is right* » – en lançant le projet 111.

Une mini-propulsion à moteur central arrière, aussi compacte que légère, bâtie autour d'un châssis constitué d'éléments en aluminium collés et revêtue d'une carrosserie en matières plastiques. Un véritable retour aux sources, après le cuisant échec de l'Elan M100 conçue sous l'ère General Motors. Celle qui, souvenez-vous, eut l'outrecuidance de tutoyer la tonne et de se laisser entraîner par ses roues avant (ce qui ne l'empêcha pas de se montrer plaisante à conduire)... L'aboutissement de ce projet 111, c'est la délicieuse Elise, qui se conforme au passage à une autre tradition à Hethel, avec le « E » pour initiale. Un prénom qui n'est autre que celui de la petite-fille d'Artioli. Fantaisie du patron ? A vrai dire, les visiteurs découvrant la nouvelle Lotus au Salon de Francfort, fin 1995, s'en contrefichent royalement. Car ce qui captive alors les amateurs de sportives, c'est le poids plume de l'engin : 700 kg à peine ! De quoi faire passer la Renault Twingo et ses 780 kg pour une baudruche à l'époque. Par conséquent, pas besoin d'une armée de pur-sang pour en faire un efficace projectile : 4 cylindres suffisent. Tandis que le moteur de l'Elan M100 battait pavillon japonais (1600 Isuzu), celui de l'Elise, lui, représente fièrement les couleurs de l'Union Jack. Il s'agit du fameux ●●●

Vitres et rétroviseurs électriques ? Trop lourd, pardi ! Des plastiques moussés ? Trop chic ! L'Elise S2 se contente du minimum vital...



RETOUR AUX SOURCES Lotus Elise S2 (2003)

(et fumeux, lorsque son fragile joint de culasse déclare forfait !) 1 796 cm³ « K Series » d'origine Rover. Un bloc en aluminium à 16 soupapes, aperçu entre autres sous le capot du roadster MG F. 118 ch seulement ? Les premiers essais dans la presse, dithyrambiques, comme les longs mois d'attente pour obtenir un exemplaire cloueront vite le bec aux sceptiques. D'autant que Lotus prendra soin de proposer rapidement le 1.8 VVC à calage d'admission variable de 143 ch sous le capot de la 111 S...

8 613 Elise voient ainsi le jour entre 1995 et 2000, avant que Lotus ne soit contraint de revoir sa copie pour répondre aux normes d'homologation européennes inédites, notamment en matière de crash-tests. Hélas, le petit constructeur britannique et son nouveau propriétaire malaisien (Proton) ne sont pas en mesure d'assumer seuls les investissements permettant de mener à bien les modifications structurelles. C'est finalement General Motors, revenu par la porte de derrière filer un coup de main, qui financera l'élaboration de la seconde génération. Mais à condition que celle-ci partage sa ligne de montage avec un ersatz aux lignes plus anguleuses, badgé Opel : le Speedster. Si ce dernier hérite d'un 2,2 litres de 147 ch au fort accent teuton, l'Elise S2, dévoilée en octobre 2000, conserve de son côté le modeste 1,8 litre Rover, porté à 122 ch grâce à une nouvelle cartographie. Le couple progresse tout aussi timidement, avec 17,1 mkg à 3 500 tr/mn contre 16,8 mkg à 3 000 tr/mn pour la S1. Quant à la boîte de vitesses, il s'agit de la PG1 d'origine Honda à rapports courts, reprise de l'ancienne 111 S. Parmi les 276 changements opérés par les ingénieurs, citons également des disques de frein ventilés de 288 mm au lieu de 282 auparavant, des jantes en alliage majorées d'un pouce (16 devant, 17 derrière), des pneus et des voies élargis ainsi qu'une batterie migrant du compartiment avant au coffre à l'arrière. Deux packs sont proposés par ailleurs à ceux qui trouveraient la S2 trop légère

(756 kg tous pleins faits) : le Race Tech (+ 12 kg), avec disques de frein perforés et étriers peints en noir, bavettes à l'avant, film de protection sur les bas de caisse, peinture métallisée, rétroviseurs ton caisse, alarme, habillages en Alcantara, coussin gonflable pour les lombaires et éléments intérieurs en aluminium ; et le Sports Tourer (14 kg de lest), qui s'équipe en sus de panneaux de porte, d'un volant et de sièges en cuir, de tapis de sol, d'un cale-pied réglable (deux positions) côté passager et d'un autoradio CD à quatre haut-parleurs au lieu de deux au crédit du premier pack.

Pas un poil de graisse...

De prime abord, l'Elise S2 est restée mignonne à croquer. Compacte, hyper-basse et encore relativement étroite (seulement 2 cm de plus que son aînée), la petite anglaise vous met d'emblée dans sa poche. Les rondeurs émoustillantes de l'adolescence ont néanmoins cédé leur place à des lignes plus élancées. Ecopes latérales harmonieusement dessinées, yeux effilés fardés de noir, apparition de jolies fossettes de part et d'autre de la calandre et jupons retroussés à l'arrière, laissant entrevoir un soupçon de lingerie : miss Elise a gagné en maturité. Mais pour obtenir sa confiance, il faut savoir faire don de soi. Car la grimace n'est jamais loin quand vient l'heure de s'installer à ses commandes, surtout pour un grassouillet épicurien de mon espèce. Heureusement, ce genre de bolide s'appréciant au grand air, le démontage du toit souple amovible devrait me préserver d'un lumbago. Un « clip » à déverrouiller sur l'armature, au-dessus de chaque vitre, et il suffit ensuite de rouler la toile comme un sac de couchage avant de la jeter dans le coffre (là, derrière, près du moteur), en compagnie des deux barres métalliques qui la maintiennent en place. Accéder au poste de pilotage est ainsi devenu infiniment plus commode. L'Elise est en effet munie de minuscules portières tels d'imposants longerons caissonnés en alu, exigeant d'avoir la jambe leste. ●●●



TECHNIQUE

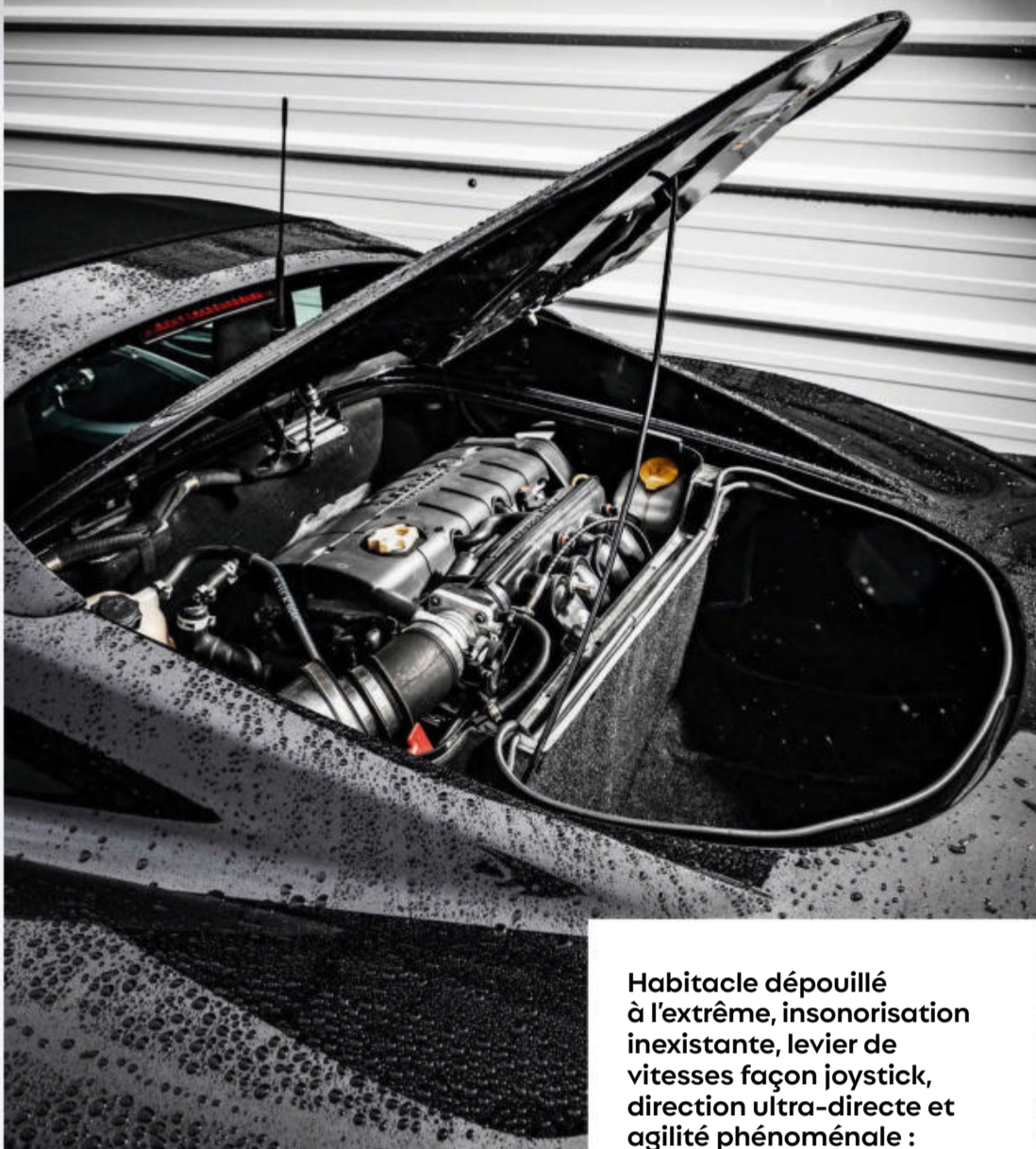
Années de production : **2001-2006** Exemplaires produits : **6 655 (dont 4 535 pour la 122 ch)**
Moteur : **4 en ligne, 16 S** Cylindrée : **1 796 cm³** Puissance maxi : **122 ch à 5 500 tr/mn** Couple maxi : **17,1 mkg à 3 500 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 5 rapports manuels** Suspension : **triangles superposés, barre stabilisatrice**
Freins : **disques ventilés** Poids annoncé : **710 kg** L - l - h : **3 785 - 1 719 - 1 117 mm** Empattement : **2 300 mm**
Pneus AV & AR : **175/55 R 16 & 225/45 R 17** Réservoir : **32 l** Prix à l'époque : **34 100 €** Cote actuelle : **environ 33 000 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **200 km/h** 0 à 100 km/h : **5"7**



Les rondeurs émoustillantes de l'adolescence ont cédé leur place à des lignes plus élancées. L'Elise a gagné en maturité.



Habitacle dépouillé à l'extrême, insonorisation inexistante, levier de vitesses façon joystick, direction ultra-directe et agilité phénoménale : l'Elise S2, dont la conception et la conduite rappellent l'univers de la compétition, met tous les sens en éveil. Une expérience dont on ne ressort jamais indemne...



Ce qu'en disait Sport Auto

Sport Auto n° 468. Janvier 2001

Par Laurent Chevalier

A force de s'attacher à l'Elise, on finissait par souhaiter qu'elle ne change jamais.

Mais depuis l'apparition de sa sœur jumelle, l'Opel Speedster, Lotus en a décidé autrement. Comme le prouve son relookage intégral, la petite anglaise n'est pas résolue à passer le relais. Pourtant, au premier coup d'œil, c'est l'angoisse. Non pas que ce restyling soit repoussant, bien au contraire, mais le gabarit de l'Elise a été revu à la hausse. Et qui dit dimensions majorées sous-entend kilos supplémentaires... Ouf! Lotus ne revendique qu'une quinzaine de kilos

en plus. Côté mécanique, en revanche, on aurait espéré une hausse de valeurs plus significative. Mais les rapports de boîte et de pont, identiques à ceux de feu la 111 S, augmentent légèrement les performances. Les jantes avant (de 16 pouces au lieu de 15 pouces) sont désormais chaussées de 175/55 à la place de 185/55. A l'arrière, largeur et diamètre croissent de concert (225/45 R 17 au lieu de 205/50 R 16). Ce choix permet d'obtenir davantage de précision de la direction et une meilleure remontée d'informations. Les voies majorées confèrent également plus de stabilité lors des passages rapides en

courbes. Mais notre parcours d'essai, réalisé sous une pluie diluvienne, révèle une tendance marquée de l'Elise au sous-virage. Au passage, elle semble perdre une partie de la mobilité de son train arrière. Un pont autobloquant aurait sans doute permis d'inverser la vapeur. Mais Lotus s'en préserve : « Nous avons voulu rendre la conduite de l'Elise plus accessible. » Vendue 224 000 francs, elle est plus chère que la Speedster et ses 210 000 francs. Mais elle conserve un avantage côté comportement routier (près de 100 kg de moins sur la balance) et une image de sportive bien plus suggestive.

Ce qu'en dit Sport Auto

Février 2024

Hormis chez Caterham, il n'existe tout simplement plus, aujourd'hui, de sportives de cet acabit. Y compris chez Lotus... A l'exact opposé des automobiles que l'on nous sert désormais, la svelte S2 à moteur Rover, construite avec trois bouts de ficelle et peu onéreuse à entretenir, vous transporte au septième ciel sans faire de salamalecs.

Cette deuxième Elise n'avait pris que 2 cm de plus en largeur que la première génération. Et offrait toujours un plaisir de conduire plus roboratif que bien des sportives mieux dotées en nombre de cylindres et en technologie.



RETOUR AUX SOURCES Lotus Elise S2 (2003)

Mais couvre-chef déposé, il devient possible de s'introduire debout sur le plancher, avant de laisser glisser ses jambes vers l'avant. En théorie... N'ayant pas osé m'accrocher au cadre du pare-brise pour me retenir, de peur de l'arracher, c'est avec la souplesse d'un Carambar et la grâce d'une andouillette que je me suis lourdement effondré dans la fine coque faisant office de baquet, non sans m'arracher la peau des tibias sur le volant au passage. « *Je suis trop vieux pour ces conneries !* » comme dirait l'autre...

Voiture à vivre

À défaut de régime light pour votre serviteur, voyons de quoi il en retourne pour cette Lotus. Le menu du jour ? Un volant à trois branches, des baquets aussi épais que du papier à cigarette, un petit levier de vitesses surmonté d'une boule en alu, un modeste combiné de bord à cadrans argentés (tachymètre et compte-tours, rien de plus), de l'Alcantara et de l'aluminium un peu partout (trahissant la présence du pack Race Tech) et du chauffage : en digne voiture de sport, la S2 se contente du minimum vital. Vitres et rétroviseurs électriques ? Trop lourd, pardi ! Des plastiques moussés ? Trop chic ! Et l'ambiance « kit car » n'est pas uniquement visuelle : avec l'Elise, tous les sens sont en éveil. On entend évidemment fort bien le moteur – même si notre noir exemplaire triche légèrement avec son échappement inox –, mais également les craquements de la caisse travaillant sur route déformée, le cliquetis des graviers rebondissant sur les soubassements, les sifflements d'air autour de la cabine et le travail de la pignonnerie à chaque changement de rapport. Pas une aspérité ni un mégot sur la chaussée que votre séant ne puisse percevoir par ailleurs. Vous avez dit vivante ? Cela dit, bien que leurs faibles débattements rappellent vite à l'ordre sur certains ralentisseurs, les suspensions ne sont pas aussi inconfortables qu'on peut l'imaginer. Moins, en tout cas, que celles de son aînée.

Cette rigidité d'ensemble permet surtout de faire totalement corps avec la machine. Hyper-réactive, scotchée à la route, l'Elise offre une tenue de cap extrêmement rigoureuse, alors que la direction – privée d'assistance, comme il se doit sur une sportive de cet acabit – parvient

à rester civilisée à basse vitesse (nettement moins en manœuvre !), sans s'alléger outre mesure à allure soutenue. Si obéissante qu'il suffit de jeter un œil au point de corde pour que la voiture s'y précipite langue pendante. C'était déjà le cas avec la première génération, mais avec ses voies et ses pneus élargis, son centre de gravité au ras des pâquerettes et ses freins faciles à doser, la S2 fait montre d'une agilité encore plus impressionnante. On se laisse d'autant mieux griser que le train arrière ne manifeste plus son impatience aussitôt remis les gaz. Moins joueuse, cette seconde génération ? A vrai dire, comme Maurice, elle pousse juste le bouchon un peu plus loin. Il faut donc garder à l'esprit que la mener à ses limites réclame un bon coup de volant. Surtout quand un crachin typiquement britannique s'invite à la fête... Mais, avant d'en arriver là, bien des sportives infiniment plus riches en cylindres comme en chevaux auront capitulé en essayant de rester à son contact sur route sinueuse. Car le plus étonnant avec cette anglaise demeure l'incroyable santé dont fait preuve son modeste 1800 Rover. Difficile d'imaginer qu'il s'agit du même moulin (ou presque) que celui de la sage MG F ! Même sans abuser des courts et nets débattements du levier de vitesses (un pur régal), histoire de lui dégourdir les bielles en zone rouge (ce bloc tutoie sans mal les 7 000 tr/mn), la moindre sollicitation de l'accélérateur se traduit par un franc coup de collier, l'étagement de la transmission ne présentant aucune faiblesse particulière. Vous en connaissez beaucoup, des sportives de 122 ch qui vous « torchent » le 0 à 100 km/h en 5"7 ? Je vous laisse remettre le nez dans vos archives... ●

Un immense merci à toute l'équipe de Forever Young, à Marcoussis (91), pour nous avoir mis à disposition cette superbe Elise S2. Pour découvrir les modèles en vente chez ces spécialistes des youngtimers : www.foreveryoungtimer.com

Le petit 1.8 d'origine Rover tire profit d'un étagement de boîte judicieux et du poids plume.





Pour
cette nouvelle
année 2024

-50%

SUR VOTRE ABONNEMENT

VERSION NUMÉRIQUE incluse
dans votre abonnement,
à consulter sur kiosquemag.com

Bulletin d'abonnement

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

M041 # D1399302

1 Je choisis mon offre d'abonnement :

Offre mensuelle :

Sport Auto chaque mois pour seulement **4€/mois** pendant 6 mois puis 6,20€ au lieu de 8,09€ (1)

Je remplis le mandat SEPA ci-dessous accompagné de mon RIB.

-50%

Offre annuelle :

Sport Auto chaque mois pour **48€** au lieu de 97,11€* et je reçois Sport Auto pendant 1 an (12 n°) (2)

Mon abonnement se renouvellera automatiquement à la date anniversaire sauf résiliation de ma part. Je remplis le mandat SEPA ci-dessous accompagné de mon RIB ou je joins un chèque libellé à l'ordre de Sport Auto.

-50%

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-745

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 6,20€ par mois. (2) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabommag.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 31/01/2024. 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, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



EN VRAI

100

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 !

Xxxxx



86

C'EST LA MIENNE...

BMW i8



88

À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos



90

ACHETER UNE OCCASION

Aston Martin DB11



94

GUIDE D'ACHAT

Notre sélection de sportives

C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal
Photos Greg



Manuel est un fan de **BMW** de longue date. Il ne jurait que par les 6 cylindres, mais les prestations de l'**i8** le bluffent.

P

Pourquoi j'ai craqué

Mon histoire avec l'automobile a commencé tout jeune. Mon père était ingénieur dans

la construction des autoroutes et il possédait à l'époque une Opel Commodore GS/E de 160 ch. J'ai des souvenirs sur la banquette arrière, il roulait à des vitesses inavouables sur des tronçons neufs encore fermés à la circulation. Le vice de la vitesse et des belles mécaniques est sûrement arrivé à ce moment-là. Quand j'ai passé le permis, je me suis rapidement tourné vers les voitures « énervées » du moment. Ford Escort XR3i, Supercinq GT Turbo modifiée. Après j'ai eu des enfants et mon métier d'alors ne me permettait pas de rouler dans des voitures passion. Mais en 2015 j'ai créé mon entreprise, beaucoup travaillé et j'ai décidé de me faire plaisir. J'adore les BMW et j'en ai écumé quelques-unes. M2, M550d, M2 Competition, Z4 M40i... J'ai appris à piloter sur le circuit de Mornay avec Pierre Petit sur des monoplaces, j'ai fait quelques courses en barquette Ligier dans le championnat TTE. Dernièrement, j'ai acheté une M4 Competition que j'ai fait optimiser pour la piste. Elle est radicale mais je prends beaucoup de plaisir à son volant. Mais aujourd'hui j'ai 58 ans, je cherchais une belle voiture de route et je suis tombé sur cette rare i8 Roadster, produite à moins de 4 000 exemplaires, rapportés aux 16 000 coupés sortis d'usine.

Le jour où je l'ai vue

J'avais déjà pu essayer plusieurs fois l'i8 en coupé et roadster. Mais à cette période, je cherchais coûte que coûte des voitures à sensations et j'étais resté un peu sur ma faim. Puis les temps ont changé et je pense que les choix technologiques à sa sortie paraissent aujourd'hui très pertinents. Hybride rechargeable, coque en carbone, cette voiture est la vitrine technologique de BMW à l'époque et elle est pour moi tout à fait dans l'air du temps. Je l'ai trouvée chez le concessionnaire de Cholet ; le souci était qu'elle était blanche et c'était le seul grief que je pouvais formuler. Sur le conseil du concessionnaire, je me suis alors tourné vers un spécialiste local du covering, Car Syst'M, dont le travail dépasse mes attentes et me permet de rouler dans une i8 à la livrée unique.

Si c'était à refaire

C'est ma première BMW sans 6 cylindres sous le capot. Mais elle est tellement plaisante sur la route ! Les performances sont très suffisantes pour déjà se faire plaisir, tout en consommant largement moins de 7 l/100 km. Cet argument, je m'en moquais pas mal il y a quelques années, mais je roule beaucoup et financièrement cette voiture, par son hybridation, est très avantageuse. Donc oui, si c'était à refaire, je n'hésiterais pas. Ça fait même quelques semaines que je me

dis que j'en prendrais bien une deuxième, les cotes des coupés étant plutôt basses actuellement. Cette voiture reste peu connue mais la technologie et les performances sont bien là. Si ce modèle vous intéresse, c'est le moment...

Et si je la remplaçais...

J'aime aussi les anciennes. J'adorerais une Mercedes 280 SL R107, une Type E, une Aston Martin Vantage Volante, mais je n'ai pas trop envie de me remettre à la mécanique et ces voitures demandent de l'attention. Dans les plus modernes, j'aimerais bien une 850i récente, une auto discrète mais extra sur la route, une AMG GT R ou encore une SLS... J'adore leur look. Bien sûr, je n'oublie pas Porsche mais je trouve les dernières 911 un peu grosses. Donc ce serait une 997.2, qui pour moi coche toutes les cases. ●

NOTRE AVIS

Cette i8 est une GT en avance sur son temps, apparue il y a près de dix ans. Sa technologie permet de belles performances et son 3 cylindres étonne par son coffre. La version Roadster y ajoute une délicieuse touche d'exclusivité. Une voiture rare pour connaisseurs.

"Hybride rechargeable, coque en carbone, cette voiture est la vitrine technologique de BMW à l'époque et elle est pour moi tout à fait dans l'air du temps."



BMW i8 Roadster

Année : 2019 Kilométrage : 30 000 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **3 cyl., turbo, 12 S + moteur électrique**
Cylindrée : **1 499 cm³**
Puissance maxi cumulée : **374 ch à 5 800 tr/mn**
Couple maxi : **58,1 mkg à 3 700 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 6 rapports auto**
Poids : **1 670 kg** V. max. : **250 km/h**
0 à 100 km/h : **4"6**

BUDGET

Prix du neuf aujourd'hui : **n'est plus produite**
Prix du neuf à l'époque : **156 950 €** (hors options et carte grise)
Prix de la voiture actuellement : **125 000 €**
Prix le plus bas pour ce modèle : **90 000 €**
Coût d'une révision petit service : **500 €**
Coût de 4 pneus : **900 € (Bridgestone Potenza S001)**



POUR NOUS CONTACTER...

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

Etalonnage de la piste

Maintenant que vous avez changé de circuit pour les Supertest et que vous avez déjà établi une hiérarchie représentative au Vigeant, il serait intéressant d'étalonner tout ou partie des véhicules du haut de la feuille par des modèles que vous aviez chronométrés sur le circuit Bugatti. Je pense notamment à la McLaren 720S, que vous aviez testée au Mans, avec un excellent temps, que vous pourriez à présent et logiquement étalonner dans son évolution 750S. Il serait également intéressant de connaître les performances sur circuit de quelques « grosses » GT annoncées comme agiles, telles que la Ferrari 812, la Bentley Flying Spur W12 ou la Maserati GranTurismo Trofeo. Par ailleurs, compte tenu de l'impression forte qu'elle vous a faite, il est dommage que vous n'ayez pas mis entre les mains de Christophe Tinseau la Porsche 911 S/T, pour la comparer impartialement avec ses demi-sœurs GT3 et RS. Aussi, même si vous n'y êtes pour rien, et que vous le souhaitez peut-être également, il est regrettable que vous ne puissiez pas chronométrer des Bugatti, Pagani

et Koenigsegg, car on aurait peut-être des « surprises »... Enfin, pour l'exotisme, je verrais bien la Dallara Stradale, l'Ariel Atom et une Caterham pour taquiner le chrono... et le fun du pilote !
B. C.

Au moins une de vos suggestions a été retenue... par anticipation, puisque nous publions le Supertest de la Dallara Stradale dans ce numéro. Et une Caterham s'illustrait au Vigeant en janvier. Pour le reste, ce n'est pas que nous ne rêverions pas de réaliser cette mise à jour que vous proposez, en reprenant les héritières de celles qui s'étaient inscrites en lettres d'or au Bugatti. Mais obtenir le prêt d'une voiture pour une séance de chronométrage relève d'un lobbying acharné, fait souvent (d'aimable) harcèlement auprès des constructeurs. Certains sont carrément opposés, par principe, à l'idée de chronométrer leur voiture, même pour de simples mesures d'accélération. D'autres n'ont qu'une seule voiture disponible pour toute l'Europe pour ce type d'essai. Toutes les pistes possibles, nous les explorons pour réussir à réaliser chaque mois ce Supertest dont, sans vouloir nous vanter, le superlatif n'est pas usurpé.

Mauvaise année...

Bonne année à Sport Auto. Oui ? Mais en étant hélas fataliste ! Car ce sera une année avec plus de radars, sans oublier les mobiles plus de taxes, notamment carbone, pouvant se monter à 60 000 €, l'augmentation des péages d'autoroutes, et moins d'automobiles passion (coupés, cabriolets). Je regrette qu'il y ait de moins en moins de réactions à ces évolutions, en particulier de la part des médias, sans vouloir vous vexer. Nous subissons avec résignation, c'est ce que souhaitait l'Etat.

Hervé D.
 Allez, pour atténuer un peu cette litanie des mauvaises nouvelles et des mauvaises manières, on peut relever la disparition de la perte de points pour les petits excès de vitesse. C'est maigre, certes. Pour le reste, à Sport Auto, nous ne manquons pas de manifester régulièrement notre désapprobation de ces évolutions. Sans beaucoup d'effet.

Bigfoot

Je finis l'article sur le Toy' conçu pour le Dakar. Déjà en millimètres, les débattements de suspensions

étaient impressionnants. Mais en centimètres, on parle carrément d'un Bigfoot !
François Déprez

En effet, un débattement de 3,50 m, cela commence à faire beaucoup, même dans les dunes du Dakar !
 Désolés pour cette coquille.

Banc suspect

Lecteur occasionnel de votre revue et possesseur moi-même d'une Caterham, je viens de lire l'essai consacré à la 340 R. Je suis dubitatif au sujet des résultats du passage au banc. Votre encadré compare la puissance de 168 ch annoncée par le constructeur, qui est une puissance sortie vilebrequin, et la puissance mesurée de 145 ch, dont on ne sait pas si c'est la puissance brute mesurée à la roue ou si cette valeur fait déjà l'objet de correction pour les pertes de transmission. Ce ne sont pas les quelques lignes relatives au banc Superflow Windyn qui clarifient les choses. Pouvez-vous m'en dire plus ?
François Penel

Les mentions que vous évoquez ne sont visiblement pas assez explicites sur le fonctionnement du banc. Mais en effet, avant de

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.



Porsche 918 Spyder

Une 918 dans le centre de Deauville, la Porsche la plus puissante (827 ch), la plus rare (918 exemplaires produits), la plus lourde (1 640 kg), la plus sobre (3 l/100 km)... et la plus chère (775 000 €) de son époque !
Alain Dauguet



restituer une valeur de puissance lors de nos tests, une première phase de mesure permet de calculer les pertes par transmission. C'est donc bien la puissance moteur, hors transmission, que nous restituons, valeur théoriquement comparable à celle fournie par le constructeur.

Instructions Civic

Tout d'abord, continuez à éditer *Sport Auto* aussi longtemps que possible ! Mon courrier concerne la rubrique occasion consacrée à la Honda Civic Type R, que je connais très bien, et dans laquelle j'ai remarqué quelques incohérences. Je suis un fan de Honda et de toutes les Type R (Civic, Integra, Accord, NSX). J'ai moi-même une FN2 WCE de 2010 et une FK8 Sport Line de 2021. J'ai eu l'occasion d'aller au Japon et de voir des EK9 (1 595 cm³ et 185 ch) et des FD2 (1 998 cm³ et plus de 220 ch), qui sont les premières Civic Type R (« CTR » pour les intimes), réservées au marché japonais avec des rendements de plus de 100 ch/l pour un moteur atmosphérique. Pour l'Europe, la première CTR est l'EP3 (7^e génération, 2 litres atmo, 200 ch) fabriquée en Angleterre, puis il y a eu la FN2 (8^e génération, 2 litres atmo, 201 ch), la dernière CTR avec un moteur

atmosphérique, également assemblée au Royaume-Uni, qui a fini sa carrière avec une série limitée Mugen (240 ch) pour le Royaume-Uni, ainsi que le Japon, me semble-t-il, et peut-être quelques pays avec la conduite à droite. L'apothéose étant la version réalésée à 2 156 cm³ de 260 ch, la Mugen 2.2. Le marché japonais avait aussi eu droit à sa version 2.2 sur la base de la FD2, la Mugen RR. La FK2 dont vous parlez (Civic 9^e génération et non pas 10^e) n'a été commercialisée que de 2015 à 2017. Il y a eu une Phase 1 et une Phase 2 sur les trois années de commercialisation. C'est effectivement la première CTR avec un moteur suralimenté, de 310 ch et non pas 320 ch. Mais vos photos montrent une FK8 Phase 1 et non pas une FK2. A ma connaissance, il y a eu deux séries limitées, la White Edition pour tout le monde et la Black Edition uniquement pour le Royaume-Uni (100 exemplaires). La FK8 (Civic 10^e génération) a été mise en vente de 2017 à 2022. Cette version a bien un moteur de 320 ch. Phase 1 de 2017 à 2020, Phase 2 de 2020 à 2022. Et pour la Phase 2, il y a bien eu une série limitée (Limited Edition en jaune Sunlight Yellow avec jantes forgées BBS) de 600 exemplaires pour les Etats-Unis (avec climatisation et système d'infodivertissement) et 100 exemplaires pour l'Europe

(sans climatisation et sans système d'infodivertissement) dont moins de cinq exemplaires pour le marché français. Les FK2 et FK8 sont aussi sorties des chaînes de Swindon (Grande-Bretagne). La FK8 est l'ultime Civic Type R fabriquée en Europe, juste avant la fermeture définitive de l'usine fin 2021. Il nous reste enfin la dernière (FL5, 11^e génération), produite au Japon, avec toujours le même moteur 2 litres suralimenté de maintenant 329 ch, qui sera certainement l'ultime de la lignée, tuée par le malus.

Manuel Mestre

Voilà une leçon magistrale, merci ! Certains de nos tableaux dans cet article et les dates données pour la commercialisation des modèles ont pu induire les lecteurs en erreur. Mais il s'agissait bien de passer en revue

les générations FK2 et FK8. Désolés pour ces imprécisions.

L'esprit du grand tourisme

Quel plaisir de lire votre numéro de décembre concernant la Maserati GranTurismo Trofeo.

Tout est dit, digressions comprises. C'est peut-être l'apanage des cheveux blancs de votre journaliste. Tout l'esprit du grand tourisme y est : puissance, rareté, une certaine forme de discrétion, esthétique, confort, plaisir de conduite. L'automobile « éternelle », celle construite pour rouler, n'est pas celle des hypercars thermiques ou électriques surpuissantes ou spéculatives.

Christian Rouzard

f
www.facebook.com/sportautomag



Le moteur à hydrogène ?

Si cela peut nous permettre de continuer de voir et d'entendre des V8 et des V12 thermiques, je suis pour !

Arnaud Thérenty



Maserati GranTurismo Folgore

En visite à Modène, j'ai vu cette Maserati GranTurismo Folgore quitter l'usine sans faire de bruit (et pour cause), certainement pour un essai routier.

Jacques Colombani



Porsche 911 Speedster

Voici la photo d'une Porsche Speedster aperçue dans Londres... en espérant la revoir dans le magazine !

Martin Blum (11 ans)

ACHETER UNE OCCASION

Texte & Photos
Thomas Riaud

Aston Martin DB11 (V8 & V12)

De 2016 à 2023 A partir de 130 000 €

La somptueuse DB11 vient de prendre sa retraite. C'est l'occasion de se pencher sur son cas...

Au Salon de Genève en mars 2016, Aston Martin sonne la charge avec la DB11 pour remplacer la vieillissante DB9, sous la forme d'un coupé 2 + 2 au châssis inédit. On retrouve le design inauguré sur la DB10, construite pour les besoins d'un James Bond. La ligne musclée à l'agressivité contenue donne à l'ensemble une classe intemporelle. Outre ses charmes *so british*, la DB11 reçoit un habitacle tendu de cuir à la finition irréprochable et surtout un fabuleux V12 5.2 dopé par une paire de turbos. A partir de la fin 2017, la DB11 se décline en cabriolet Volante, doté d'une capote électrique en toile. Mais

ce dernier n'a pas droit au V12. Il hérite d'un V8 4.0 d'origine AMG de 510 ch. Ce moteur est également proposé sur le coupé. Sans surprise, ce bloc allemand à la sonorité gutturale, plus abordable que le V12, deviendra la version la plus diffusée. En été 2018, le V12 gagne du muscle grâce à AMR (Aston Martin Racing), qui pousse la puissance à 639 ch. En 2021, la V8 jouit des améliorations introduites sur la Vantage F1 Edition pour gagner 25 ch (535 ch). La DB11 termine sa carrière en été 2023, lorsque la toute nouvelle DB12 prend le relais. Encore récente (donc chère), la DB11 s'échange au minimum à 130 000 € en V8, à peine plus en V12.

Les essais de **Sport Auto**

- N° 653 (06/16) **Contact** DB11 V12 Coupé
- N° 657 (10/16) **Essai** DB11 + "A la loupe" DB11 V12
- N° 660 (01/17) **"Les stars de l'année"** DB11
- N° 665 (05/17) **"Ma semaine en..."** DB11
- N° 669 (10/17) **Contact** DB11 V8
- N° 675 (04/18) **Grand Format** DB11 V8 Volante
- N° 676 (05/18) **Match** DB11 V8 vs Jaguar F-Type SVR
- N° 678 (07/18) **Contact** DB11 AMR

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE & STRUCTURE

La DB11 repose sur une plateforme VH majoritairement construite en aluminium. De l'alu, il y en a partout, puisque ce matériau compose l'essentiel de la structure et de la carrosserie. Attention : en cas de choc, même léger, seul un spécialiste pourra intervenir pour une remise en état dans les règles de l'art. La DB11 présente un rendu des peintures et une rigueur des ajustages parfaits. Seul défaut récurrent : les vérins du capot et des portes fatiguent prématurément. La voiture étant très basse, pensez à inspecter l'état des soubassements, les jupes latérales, mais aussi le spoiler avant, très exposé aux chocs. Ne négligez aucun défaut, même paraissant minime, le prix des pièces et de la main-d'œuvre hautement qualifiée étant assez élevé.

02. TRANSMISSION

La DB11 dispose d'une boîte automatique, douce et réactive, concoctée par le spécialiste ZF. Cette boîte réputée fiable se retrouve par ailleurs chez BMW, Audi ou Jaguar. Elle compte 8 rapports et brille par son silence de fonctionnement. Si, lors de votre essai, il y a des à-coups ou des bruits de transmission, c'est qu'il y a un problème. L'entretien se limite à une simple vidange tous les 100 000 km environ, ce qui coûte à peu près 600 €. Pensez à faire vérifier l'état du joint spi en sortie de boîte, et idéalement procédez à une vidange du pont tous les cinq ou six ans.

03. IDENTIFICATION

Le numéro de châssis (qui doit bien évidemment être identique à celui écrit sur la carte grise) est visible sur un autocollant « constructeur » placé dans l'embrasure de la porte passager.

04. ENTRETIEN

Encore très chère à l'achat en occasion, la DB11 l'est tout autant en entretien courant. Pour parcourir 10 000 km en version V12, comptez 4 000 €, à peine moins avec la V8.

05. INTÉRIEUR

Oubliez la finition approximative des Aston des années 80-90. Ici, le luxe, la sportivité et le bon goût forment un ensemble unique. Les habitués de Mercedes reconnaîtront le système multimédia provenant de l'ancienne Classe C. Si tout semble bien vieillir, il y a eu quelques bugs d'ordre électronique au niveau de l'écran tactile, mais aussi sur le bouton stop/start, qui peut devenir inopérant, tout comme le réglage du volume de la radio. Ces problèmes agaçants sont souvent résolus par une simple mise à jour en atelier. Dernière chose : ne considérez surtout pas ce grand coupé comme une 4 places. C'est une GT 2 + 2, offrant un espace très serré à l'arrière. Outre une DB11 « Q » peinte en Zaffire Blue, sachez qu'il y a eu une série limitée Shadow, produite à seulement 300 exemplaires.



ENCORE CHÈRE À L'ACHAT EN OCCASION, LA DB11 L'EST
TOUT AUTANT EN ENTRETIEN COURANT. **POUR PARCOURIR 10 000 KM
EN VERSION V12, COMPTEZ 4 000 €.**



COMME SUR TOUTES LES SPORTIVES DE CE CALIBRE, **PENSEZ À VÉRIFIER LE BON ÉTAT DES JANTES, TRÈS VULNÉRABLES ET ONÉREUSES (2 000 € PIÈCE).**

06.

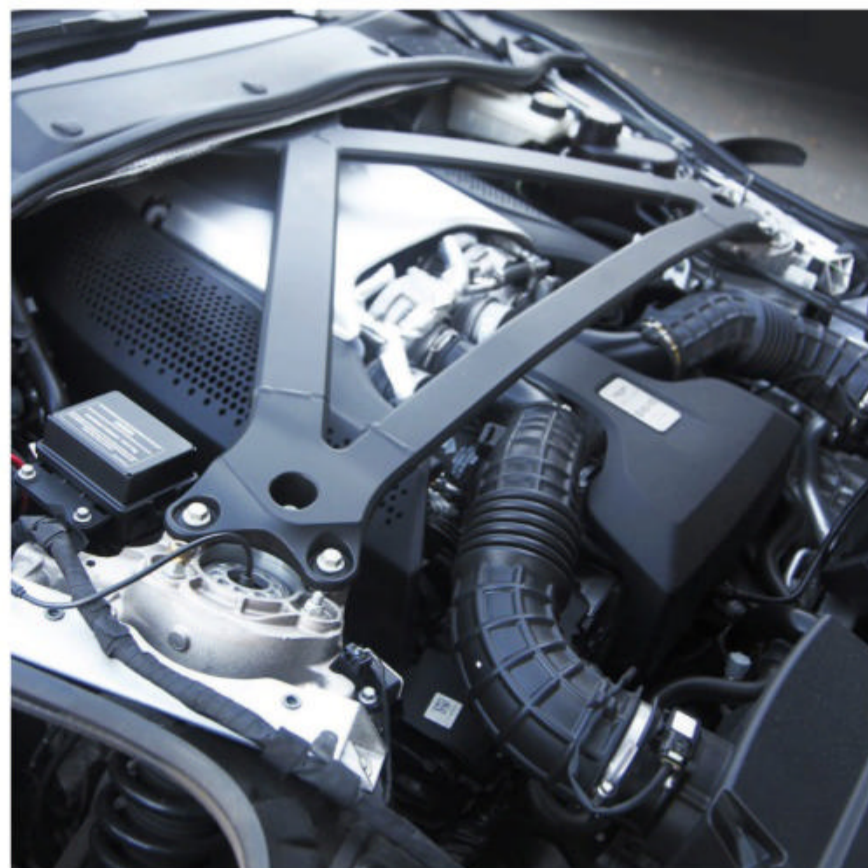
MOTEUR

Le V8 d'origine AMG et le V12 Aston Martin assemblé à la main disposent d'une distribution par une chaîne. A ce jour, aucun souci récurrent n'apparaît sur ces moteurs. Ils sont donc fiables, à condition de laisser monter les turbos en température avant de les solliciter et de bien les laisser refroidir après un usage intensif avant de couper le moteur. Bien sûr, une révision annuelle est recommandée – ou tous les 15 000 km –, ce qui revient à 1 000 € environ dans le réseau, nettement moins cher chez un bon spécialiste indépendant. Traquez les éventuelles fuites d'huile au niveau du carter de distribution, seul défaut possible à ce jour. Si celle-ci est importante, il faudra démonter et remplacer le joint.

07.

TRAINS ROULANTS

Malgré l'emploi d'une carrosserie mariant aluminium et matériaux composites, la DB11 reste lourde. Comptez un minimum de 1 770 kg pour le coupé V8 et un quintal de plus pour le cabriolet. La version V12 dépasse elle aussi les 1 800 kg, ce qui n'est pas sans conséquences sur les trains roulants. Les pneus tiennent 20 000 km, rarement plus. Ce n'est pas anodin, puisqu'un train de pneus coûte 1 080 € pour l'avant et 1 300 € pour l'arrière ! Si l'amortissement piloté ne semble pas – à ce jour – poser de problème, sachez que les premiers millésimes ont connu des soucis de disques de frein bruyants. Ce défaut ne peut se résoudre qu'en remplaçant disques et plaquettes, des pièces qui sont chères : comptez 3 300 € pour une paire de disques avant, 1 820 € pour l'arrière et... 1 500 € pour un jeu de plaquettes avant. Comme sur toutes les sportives de ce calibre, pensez à vérifier le bon état des jantes, très vulnérables et onéreuses (2 000 € pièce).



LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« Cette DB11 confirme les progrès réalisés ces derniers temps par Aston Martin en matière de qualité perçue et de fiabilité. Qu'il s'agisse de la V8 ou de la V12, le taux de panne reste très faible. Pour garantir son bon fonctionnement, il faudra bien sûr assurer l'entretien courant, qui comprend au moins une révision chaque année. En occasion, méfiez-vous des prix trop alléchants et des modèles bien fatigués au niveau des consommables. Ici, le parfait état doit primer, et c'est lui qui explique des tarifs plus élevés qu'ailleurs. »

Nicolas Benaïssou,
chef d'atelier d'Aston Martin Paris.



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Le réseau, bien que limité à seulement 5 concessions en France, est une piste à privilégier pour qui souhaite acheter un véhicule irréprochable, entièrement révisé avec une garantie totale. Un confort d'achat bien entendu facturé à un prix très... Aston Martin !

Les spécialistes du haut de gamme

C'est une piste à favoriser, les Aston Martin étant très prisées par ces professionnels du haut de gamme. Quitte à leur laisser une marge pouvant être élevée, exigez une auto à l'historique clair, fraîchement révisée et dotée d'une garantie totale d'au moins douze mois.

Les particuliers

Les particuliers sont moins gourmands que les professionnels, mais aussi parfois moins rigoureux. La DB11 semblant fiable, pourquoi pas, mais limitez votre achat à un exemplaire impeccable à l'historique limpide, avec des pneus et des freins en excellent état.

Le club

Le seul club d'envergure de la marque à la renommée internationale est l'**AMCO (Aston Martin Owners Club)**, basé en Grande-Bretagne. Il rassemble toutes les Aston, d'hier à aujourd'hui. Sa branche française est accessible sur www.amoc-france.fr.

Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses précieux conseils, à **Aston Martin Paris 15°** (01.53.86.72.72) pour la communication des tarifs ainsi qu'à **CPSA 28** (06.74.45.08.28) pour le prêt de cette DB11 qui est à vendre.

Les prochains dossiers seront consacrés à la **Peugeot 308 GTi** puis à la **Mini GP**.

Aidez-nous par votre témoignage à enrichir cette rubrique. Adressez votre contribution à thomasriaud72@gmail.com. Pour être pris en compte, vos envois doivent nous parvenir avant le 10 février pour la Peugeot et le 10 mars pour la Mini.

Les versions

DB11 V8 4.0 2017 à 2023

Moteur : V8, biturbo, 3 982 cm³, 510 ch à 6 000 tr/mn (535 ch en 2021)
Transmission : 8 rapports auto
Poids : 1 760 kg (Volante : 1 860 kg)
V. max. : 305 km/h

DB11 V12 5.2 2016 à 2023

Moteur : V12, biturbo, 5 204 cm³, 608 ch à 6 000 tr/mn (AMR : 639 ch)
Transmission : 8 rapports auto
Poids : 1 830 kg (Volante : 1 930 kg)
V. max. : 322 km/h

BUDGET

Prix : environ 170 000 €

Les prix ont certes baissé, mais la DB11 reste chère car on ne trouve rien en dessous de 130 000 €. Pour cette somme, ce sera une V8 dépassant les 50 000 km avec des éléments à rafraîchir. La V12 est à peine plus onéreuse (excepté la version AMR), et il ne semble pas y avoir de grandes différences tarifaires entre les coupés et les cabriolets. Comptez en moyenne entre 150 000 et 190 000 €, l'état faisant le prix.

Coût des pièces

Pneus AV/AR :
1 080/1 300 € par train
(20 pouces) vers 20 000 km.
Amortisseurs AV/AR :
4 800/5 900 € par train
vers 120 000 km.
Disques AV/AR :
3 300/1 800 € vers 50 000 km.
Plaquettes AV :
1 500 € le jeu vers 30 000 km.
Révision petit service :
1 500 € tous les 16 000 km/1 an.
Révision grand service :
3 000 € tous les 60 000 km/6 ans.

Prix TTC, main-d'œuvre comprise.

Coût de l'assurance

Cas d'une Aston Martin DB11 V12 Coupé de 12 000 km, année 2017, valeur 159 000 €.

■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Toulon.
Cotisation annuelle : 2 998 € TTC (franchise de 1 590 €).

■ CONDUCTEUR B

Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Toulon.
Cotisation annuelle : 1 879 € TTC (franchise de 1 590 €).

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

LE CHOIX DE SPORT AUTO

La version V12 est si feutrée qu'elle en devient moins communicative que la V8. Cette dernière se montre un peu plus légère (surtout en coupé) et moins chère en entretien. Notre choix se portera donc sur la V8. L'idéal est de prendre une version de 2021 pour bénéficier de la remise à niveau comprenant un surplus de puissance.



VERDICT

Excepté le prix et le coût d'entretien élevés, avouons qu'il est difficile de trouver un défaut à cette DB11. Certes, Ferrari ou Porsche proposent des modèles plus sportifs et efficaces, mais elles n'affichent pas un tel charme ni une telle classe. Dans trente ans, les têtes se dévisseront toujours sur le passage d'une DB11...

LES ATOUTS

- Déjà un grand classique
- Fiabilité d'ensemble
- Agrément moteur-boîte

LES FAIBLESSES

- Prix d'achat
- Entretien onéreux
- Poids
- Amortissement
- Rapport encombrement/habitabilité



GUIDE D'ACHAT

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

Par Jean Bourquin Photos Archives Sport Auto & DR

LE COUP DE CŒUR DU MOIS

BMW M2 (BVM)

- 6 cyl. en ligne, biturbo
- 2 993 cm³ ■ 460 ch
- Poids : 1 700 kg *
- V. max. : 285 km/h *
- 0 à 100 km/h : 4"3 *
- CO₂ : 230 g/km
- Prix : 81 100 €
- Malus : 60 000 €

Retour aux sources, nostalgie ou plaisir régressif, appelez cela comme vous voulez. Une chose est sûre, la M2 équipée de la boîte mécanique à 6 rapports est plus attachante que sa sœur en mode automatique. Entre autres parce qu'on n'a rien trouvé de mieux pour impliquer le conducteur dans la maîtrise de sa machine, ce qui compte un peu quand celle-ci évolue sous le label M. Les 460 ch amplement suffisants, la motricité rassurante, la rigueur du châssis, l'équilibre imperturbable, la partition est connue. Avec un zeste de fantaisie, c'eût été encore mieux.



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

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

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Alfa Romeo www.alfaromeo.fr												
GIULIA 2.0T 280 Q4	280 ch	1 545 kg *	4 en ligne turbo	1 995 cm ³	240 km/h *	5"2	-	182	59 950 €	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.												
Alpina www.alpina-automobiles.fr												
B4 GRAN COUPÉ	495 ch	1 890 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	301 km/h *	3"7 *	-	223	96 800 €	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 ³	324 km/h *	3"4 *	-	254	174 700 €	60 000 €	★★★★☆	N° 727
Luxe, volupté et traitement 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.												



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

Table with columns: PUISSANCE, POIDS, MOTEUR, CYLINDRÉE, V. MAX., 0-100 km/h, 1000 m D.A., CO2 MAXI (g/km), PRIX, MALUS, VERDICT, ESSAIS SPORT AUTO.

Alpine www.alpinecars.com

Table with columns: Model, Puissance, Poids, Moteur, Cylindrée, V. Max., 0-100 km/h, 1000 m D.A., CO2 MAXI, Prix, Malus, Verdict, Essais Sport Auto.



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.

Green arrow icon: Précision chirurgicale. Facilité de conduite. Confort paradoxal.
Red arrow icon: Performances trop proches de la S sur la piste.

Aston Martin www.astonmartin.com

Table with columns: Model, Puissance, Poids, Moteur, Cylindrée, V. Max., 0-100 km/h, 1000 m D.A., CO2 MAXI, Prix, Malus, Verdict, Essais Sport Auto.



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

Green arrow icon: Train avant réactif. Amortissement réussi. V8 coupleux. Plus agile.
Red arrow icon: Caractère moteur feutré.

Table with columns: Model, Puissance, Poids, Moteur, Cylindrée, V. Max., 0-100 km/h, 1000 m D.A., CO2 MAXI, Prix, Malus, Verdict, Essais Sport Auto.

Audi www.audi.fr


Table with columns: Model, Puissance, Poids, Moteur, Cylindrée, V. Max., 0-100 km/h, 1000 m D.A., CO2 MAXI, Prix, Malus, Verdict, Essais Sport Auto.

Bentley www.bentleymotors.com

Table with columns: Model, Puissance, Poids, Moteur, Cylindrée, V. Max., 0-100 km/h, 1000 m D.A., CO2 MAXI, Prix, Malus, Verdict, Essais Sport Auto.

BMW www.bmw.fr

Table with columns: Model, Puissance, Poids, Moteur, Cylindrée, V. Max., 0-100 km/h, 1000 m D.A., CO2 MAXI, Prix, Malus, Verdict, Essais Sport Auto.


	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
M3 CS	550 ch	1 763 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	302 km/h *	3"2	20"3	234	157 000 €	60 000 €	★★★★☆	N° 742
	L'APPEL DE LA PISTE Des kilos en moins, des chevaux en plus : voici la M3 taillée pour la piste, en mode point trop radical certes. Ses performances à l'état pur, cela posé, maraboutent l'observateur. Et ça motrice fort. Si ce n'était le manque de feeling des commandes...										↑ Bête de chrono. Châssis très rigoureux. Allonge du moteur.	↓ 73 exemplaires pour la France.
M440i xDRIVE	374 ch	1 830 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	250 km/h *	4"3	23"0	186	74 150 €	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...												
M4 COMPETITION	510 ch	1 713 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	290 km/h *	3"7	21"1	224	112 500 €	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.												
M4 CSL	550 ch	1 628 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	307 km/h *	3"8	20"6	227	178 000 €	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.												
i4 M50	544 ch	2 272 kg	2 moteurs élec.	-	220 km/h	3"7	22"0	0	77 200 €	0 €	★★★☆☆	N° 727
Y a-t-il du M dans cette BMW électrique ? Pas vraiment. Cela pulse, c'est sûr, mais l'inévitable surcharge pondérale soutenue par une suspension trop souple donne un comportement peu dynamique.												
M850i	530 ch	2 105 kg	V8 biturbo	4 395 cm ³	250 km/h *	3"7	21"7	251	134 100 €	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.												
M8 COMPETITION	625 ch	1 960 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	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.												
M8 GRAN COUPÉ	625 ch	1 975 kg	V8 biturbo	4 395 cm ³	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.												
Z4 M40i	340 ch	1 588 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	260 km/h	4"6	23"4	184	70 300 €	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.												
XM	653 ch	2 710 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	4 395 cm ³	250 km/h *	4"3 *	-	33	178 000 €	0 €	★★★☆☆	N° 736
Une formidable et atypique familiale, à prendre comme telle, jamais en proie au roulis à un point qui force le respect. Le côté « M », pour le sport, de cet éléphantique SUV nous échappe, en revanche.												

Bugatti www.bugatti.com/fr

CHIRON	1 500 ch	1 995 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	420 km/h *	2"5 *	-	505	2 650 000 €	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.												
CHIRON SUPER SPORT	1 600 ch	1 972 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	440 km/h *	2"4 *	-	516	3 840 000 €	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.												
DIVO	1 500 ch	1 960 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	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

SEVEN 170 R	84 ch	440 kg *	3 en ligne turbo	660 cm ³	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.												
SUPER SEVEN 600	84 ch	440 kg *	3 en ligne turbo	660 cm ³	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.												

SEVEN 340 R	168 ch	579 kg	4 en ligne	1 999 cm ³	198 km/h	4"9	25"8	148	59 214 €	1 901 €	★★★★★	N° 732/744
	PILOTAGE À L'ANCIENNE La 340 en livrée track day dite R est faite pour la piste. Où elle régale par la grâce de sa direction ultra-directe et de son châssis taillé au poinçon. Le bloc Ford manque de pep, mais qu'importe, l'ivresse est là.										↑ Poids plume. Direction de kart. Malus "insignifiant".	↓ Confort précaire. Manque de coffre à bas régime.

Chevrolet www.chevrolet.fr

CORVETTE STINGRAY CABRIOLET	482 ch	1 717 kg	V8	6 162 cm ³	296 km/h *	3"8	21"9	277	111 530 €	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.												
CORVETTE Z06	645 ch	1 679 kg	V8	5 460 cm ³	+ 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

LEON VZ 300	300 ch	1 490 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h	5"6	24"5	177	47 140 €	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.												


Dallara www.dallara.it

STRADALE	400 ch	855 kg *	4 en ligne turbo	2 261 cm ³	280 km/h *	3"2 *	-	216	195 000 €	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

MUGELLO 375F	225 ch	680 kg *	4 en ligne	1 598 cm ³	+ 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

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

Performance et Endurance

200 dimensions du 13" au 19"

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





PLATINI
★ ★ ★ TYRES

Marque allemande

MARQUES/MODÈLES


Ferrari www.ferrari.com

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
ROMA	620 ch	1 662 kg	V8 biturbo	3 855 cm ³	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.												
ROMA SPIDER	620 ch	1 556 kg *	V8 biturbo	3 855 cm ³	320 km/h *	3"4 *	-	258	246 524 €	60 000 €	★★★★★	N° 741
	INVITATION AU CRUISING Plus lourde et moins rigide, la Roma Spider n'est pas aussi tranchante que la copie d'origine. Classique s'agissant d'une décapotable, et à prendre comme telle. Rien qui ne gâche le plaisir. Un train avant réactif et un V8 explosif, c'est précieux.									Polyvalence assumée. Cabriolet très équilibré. V8 signé Ferrari...		Pas pour l'attaque
PORTOFINO M	620 ch	1 664 kg *	V8 biturbo	3 855 cm ³	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.												
812 GTS	800 ch	1 600 kg	V12	6 496 cm ³	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.												
812 COMPETIZIONE	830 ch	1 487 kg *	V12	6 496 cm ³	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...												
296 GTB	830 ch	1 470 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm ³	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.												
296 GTS	830 ch	1 651 kg	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm ³	330 km/h	2"7	18"0	153	315 377 €	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.												
SF90 STRADALE	1 000 ch	1 600 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	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.												
SF90 XX STRADALE	1 030 ch	1 560 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	320 km/h *	2"3 *	-	178	770 000 €	18 858 €	★★★★★	N° 743
	UN PLAT DE GRAND CHEF 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
SF90 SPIDER	1 000 ch	1 670 kg	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	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.												
SP3 DAYTONA	840 ch	1 485 kg	V12	6 496 cm ³	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.												
PUROSANGUE	725 ch	2 033 kg *	V12	6 496 cm ³	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.												

Ford www.ford.fr

PUMA ST	200 ch	1 358 kg *	3 en ligne turbo	1 497 cm ³	220 km/h *	6"7 *	-	149	35 950 €	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.												
FOCUS ST	280 ch	1 461 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm ³	250 km/h	6"9	26"5	183	41 700 €	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.												


Honda www.honda.fr



Civic Type R	329 ch	1 430 kg	4 en ligne turbo	1 996 cm ³	275 km/h *	6"4	25"5	186	57 220 €	35 346 €	★★★★★	N° 733/743
	PISTARDE INSOUÇONNÉE 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.

Jaguar www.jaguar.com

F-TYPE P450	450 ch	1 781 kg *	V8 compresseur	5 000 cm ³	285 km/h *	4"6 *	-	237	106 200 €	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.												
F-TYPE P450 AWD	450 ch	1 780 kg	V8 compresseur	5 000 cm ³	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.												
F-TYPE R	575 ch	1 878 kg	V8 compresseur	5 000 cm ³	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 €.												

Lamborghini www.lamborghini.com

HURACÁN STO	640 ch	1 339 kg *	V10	5 204 cm ³	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.												
HURACÁN STERRATO	610 ch	1 470 kg *	V10	5 204 cm ³	260 km/h *	3"4 *	-	337	270 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 738
C'est feue 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.												
REVUELTO	1 015 ch	1 772 kg	V12 + 3 élec.	6 498 cm ³	350 km/h *	2"5	-	328	506 808 €	60 000 €	★★★★★	N° 742
	UNE LAMBO, UNE VRAIE 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.
COUNTACH LPI800-4	814 ch	1 594 kg *	V12 + 1 élec.	6 498 cm ³	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.												
URUS PERFORMANTE	666 ch	2 150 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	306 km/h *	3"3 *	-	320	266 555 €	60 000 €	★★★★★	N° 731
16 ch de plus que l'Urus « standard », auxquels s'ajoute un tyage 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.												

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Land Rover www.landrover.fr												
DEFENDER 90 V8	525 ch	2 471 kg	V8 compresseur	5 000 cm ³	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.												
Lexus www.lexus.fr												
RC F TRACK EDITION **	464 ch	1 747 kg	V8	4 969 cm ³	270 km/h	4"8	23"1	268	124 900 €	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.												
Lotus www.lotuscars.com												
EMIRA i4	360 ch	1 446 kg *	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	275 km/h *	4"4 *	-	208	96 815 €	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. Emérite Emira.												
EMIRA V6	400 ch	1 493 kg *	V6 compresseur	3 456 cm ³	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.												
ELETRE R	905 ch	2 640 kg *	2 électromoteurs	-	265 km/h *	2"9 *	-	0	153 090 €	0 €	★★★★☆	N° 742
Nul doute, ça pulse. Et c'est efficace à un point inespéré au vu de la masse à déplacer, laquelle ne se fait pas oublier. Pour ce qui compte vraiment... presque zéro pointé en termes de sensations.												
Maserati www.maserati.fr												
GRANTURISMO TROFEO	550 ch	1 795 kg *	V6 biturbo	2 992 cm ³	320 km/h *	3"5 *	-	230	225 650 €	60 000 €	★★★★★	N° 734/743
	ROMANTISME 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
MC20	630 ch	1 495 kg *	V6 biturbo	3 000 cm ³	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.												
MC20 CIELO	630 ch	1 540 kg *	V6 biturbo	3 000 cm ³	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.												
Mazda www.mazda.fr												
MX-5 RF 2.0	184 ch	1 072 kg *	4 en ligne	1 998 cm ³	220 km/h *	6"8 *	-	155	39 950 €	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.												
McLaren cars.mclaren.com												
ARTURA	680 ch	1 498 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 993 cm ³	330 km/h *	3"0 *	-	104	232 500 €	0 €	★★★★★	N° 726/742
L'Artura est une machine à voyager suffisamment confortable. Ce n'est pas une critique. Et puis, il reste les poussées phénoménales et l'agilité propres à une McLaren, même hybride.												
GT	620 ch	1 546 kg	V8 biturbo	3 994 cm ³	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).												
750 S	750 ch	1 389 kg *	V8 biturbo	3 994 cm ³	332 km/h *	2"8 *	-	276	282 400 €	60 000 €	★★★★★	N° 743
	FIDÈLE À L'ESPRIT McLAREN Une entente parfaite entre l'homme et la machine. C'est ce qu'offre à un degré rarement atteint la 750 S, pas moins efficace que la 720 S qu'elle remplace mais plus facile à appréhender. Les poussées du V8 sont jouissives.										↑ Ressenti des commandes. Précision magnifiée. V8 extatique.	↓ Vocalises trop étouffées.
765LT SPIDER	765 ch	1 393 kg *	V8 biturbo	3 994 cm ³	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...												
Mercedes www.mercedes-benz.fr												
A 45 S AMG 4MATIC+	421 ch	1 680 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	270 km/h *	3"9	-	206	79 200 €	60 000 €	★★★★★	N° 701/722/744
Les 421 ch font le job, la conduite est instinctive et, à dire vrai, cette GTi n'a de la polyvalence qu'une vague notion. Est-ce un reproche ? Ben non. Le malus plein pot plombe l'ambiance.												
CLA 45 S AMG SHOOTING BRAKE	421 ch	1 728 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	270 km/h	4"2	22"5	207	83 700 €	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.												
C 63 S AMG E PERFORMANCE	680 ch	2 165 kg	4 en ligne turbo + 1 élec.	1 991 cm ³	280 km/h	3"4	-	156	134 350 €	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...												
AMG GT 63 4MATIC +	585 ch	1 895 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	315 km/h *	3"2 *	-	319	199 750 €	60 000 €	★★★★☆	N° 744
CROTALE DE L'ASPHALTE 1 895 kg officiels. Pas d'inquiétude, le poids se fait oublier grâce au contrôle du roulis actif et aux quatre roues directrices. Son agilité est bluffante. V8 civilisé et fâcheuse tendance à gommer les sensations pour le reste.	↑ Agilité inespérée. V8 généreux. Facile à appréhender.	↓ Quotient émotionnel ?										
SL 63 AMG 4MATIC +	585 ch	1 945 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	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.												
G 63 AMG	585 ch	2 624 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	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.												
Mini www.mini.fr												
HATCH JOHN COOPER WORKS	231 ch	1 311 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	238 km/h	5"8	25"6	157	42 900 €	3 552 €	★★★★☆	N° 643/649
Attention, Mini délurée ! Ses performances sont épatantes. Comportement rigoureux mais il manque une touche de fun. Le cabriolet, le break Clubman et le SUV Countryman sont, eux aussi, servis en JCW.												
Morgan www.morgan-motor.co.uk												
SUPER 3	118 ch	635 kg *	3 en ligne	1 487 cm ³	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.												
PLUS SIX	335 ch	1 075 kg *	6 en ligne biturbo	2 998 cm ³	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.												
Pagani www.pagani.com												
HUAYRA R	850 ch	1 050 kg *	V12	6 000 cm ³	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.												
HUAYRA CODALUNGA	840 ch	1 280 kg *	V12 biturbo	5 980 cm ³	350 km/h *	3"0 *	-	-	7 000 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 740
Un turboréacteur en guise de moteur, l'animalité impétueuse qui en résulte, l'agilité d'un kart et la tenue de cap d'une limousine... La supercar Codalunga s'inscrit tout en haut de notre Panthéon.												

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	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Porsche www.porsche.com/france												
718 CAYMAN S PDK	350 ch	1 443 kg	4 à plat turbo	2 497 cm ³	279 km/h	4"0	22"2	224	81 867 €	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.												
718 CAYMAN GT4 RS	500 ch	1 491 kg	6 à plat	3 996 cm ³	315 km/h	3"8	21"0	299	159 052 €	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...												
718 BOXSTER S PDK	350 ch	1 451 kg	4 à plat turbo	2 497 cm ³	285 km/h	4"1	22"3	224	83 907 €	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 !												
718 SPYDER RS	500 ch	1 410 kg *	6 à plat	3 996 cm ³	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.												
911 CARRERA	385 ch	1 505 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	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.												
911 CARRERA T	385 ch	1 505 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	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.												
911 CARRERA S	450 ch	1 596 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	308 km/h *	3"4	21"1	238	140 485 €	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).												
911 CARRERA GTS	480 ch	1 628 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	311 km/h *	3"4	20"9	244	158 175 €	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.												
911 TURBO S	650 ch	1 661 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	330 km/h *	2"6	19"1	271	250 260 €	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.												
911 TURBO CABRIOLET	580 ch	1 759 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	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 surnaturelle, une stabilité hors normes et un grip absolu. Une concurrente à la hauteur ? Nous ne voyons pas.												
911 TARGA 4S	450 ch	1 675 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	304 km/h *	3"6 *	-	243	162 805 €	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.												
911 S/T	525 ch	1 380 kg *	6 à plat	3 996 cm ³	300 km/h *	3"7	-	313	308 976 €	60 000 €	★★★★★	N° 742
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 60%;">  <p>LA 911 PAR ESSENCE La GT3 RS sans tout le tralala technique et visuel, avec une boîte mécanique à 6 rapports à la place de la PDK. Plus légère, en prime. Au résultat, chers amis, voici la meilleure Porsche de route du moment. Une pièce rare. Dans tous les sens du terme.</p> </div> <div style="width: 35%;"> <p>↑ Toucher de route sans pareil. Agilité de cabri. Moteur qui fait dresser les poils.</p> <p>↓ Exemplaires tous vendus.</p> </div> </div>												
911 GT3	510 ch	1 480 kg	6 à plat	3 996 cm ³	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.												
911 GT3 PACK TOURING	510 ch	1 439 kg	6 à plat	3 996 cm ³	318 km/h *	4"0	21"2	292	196 554 €	60 000 €	★★★★★	N° 731/732
Et c'est quoi le Pack Touring ? Réponse, un spoiler rétractable qui limoge l'aile attribuée à la GT3 standard. La robe est plus discrète mais le châssis n'en garde pas moins son côté pistard.												
911 GT3 RS	525 ch	1 450 kg	6 à plat	3 996 cm ³	296 km/h *	3"4	20"8	305	253 454 €	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.												
911 DAKAR	480 ch	1 605 kg *	6 à plat turbo	2 981 cm ³	240 km/h *	3"4 *	-	256	226 689 €	60 000 €	★★★★★	N° 740/741
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 60%;">  <p>C'EST PAR OÙ, DAKAR ? Une garde au sol rehaussée, cela a du bon. Cette 911-là épargne vos vertèbres, sans incidence néfaste sur « l'esprit 911 ». Roulis jugulé, sportivité préservée et capacités en tout-terrain insoupçonnées : un concept inédit pour une voiture attachante.</p> </div> <div style="width: 35%;"> <p>↑ Comportement progressif. Mode Off Road efficace. Plaisir de conduite immense.</p> <p>↓ Les amateurs de chronos passeront leur chemin.</p> </div> </div>												
PANAMERA GTS **	480 ch	2 020 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	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.												
TAYCAN	408 ch	2 050 kg *	1 moteur élec.	-	230 km/h *	5"4 *	-	0	96 080 €	0 €	★★★★☆	N° 712
La Taycan de base se range parmi les propulsions et ne reçoit, ce faisant, qu'un seul électromoteur. Lequel fait l'affaire dans l'absolu. Pour les accélérations à la mode Porsche, il faudra taper plus haut.												
TAYCAN TURBO S	761 ch	2 295 kg	2 moteurs élec.	-	260 km/h *	2"8	20"1	0	201 440 €	0 €	★★★★☆	N° 695/702/710
Presque 2,3 tonnes sur la balance : il y aurait matière à se méfier. Erreur ! Le dynamisme bluffant et les freins durants invitent à une conduite musclée sans arrière-pensées. 405 km d'autonomie, dit Porsche.												
Rolls-Royce www.rollsroycemotorcars.com												
PHANTOM	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 749 cm ³	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...												
GHOST BLACK BADGE	600 ch	2 490 kg *	V12 biturbo	6 750 cm ³	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												
MODEL S PLAID	1 034 ch	2 217 kg	3 moteurs élec.	-	322 km/h	2"4	17"4	0	109 990 €	0 €	★★★★★	N° 744
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 60%;">  <p>LA CATAPULTE ABSOLUE 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.</p> </div> <div style="width: 35%;"> <p>↑ Poussée dantesque. Châssis en rapport. Plaisir de conduite, eh oui...</p> <p>↓ Freinage (option céramique recommandée !)</p> </div> </div>												
Toyota www.toyota.fr												
GR SUPRA 3.0 BVM	340 ch	1 577 kg *	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	250 km/h *	4"6 *	-	198	69 300 €	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												
GOLF GTI CLUBSPORT 4S	300 ch	1 472 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h	5"9	24"7	189	53 085 €	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 en sensations, pour la résumer. Moteur à la fois souple et performant. Malus assassin.												
GOLF R 20 ANS	333 ch	1 553 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	270 km/h	4"6	23"5	191	64 545 €	48 901 €	★★★★☆	N° 734/741/744
Née traction, la Golf devient intégrale quand elle prend l'R. Cela sans s'interdire un zeste de facétie, son popotin suffisamment 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 | sportauto.fr

TRACK DAYS : RETOUR AUX SOURCES AVEC CHRISTOPHE TINSEAU



■ Le calendrier 2024 Sport Auto Experience s'étoffe d'une nouvelle date en s'associant avec Christophe Tinsseau et ses Tinsseau Test Days !

Nous serons donc présents le **18 mai** sur le **circuit du Vigeant**, piste symbolique puisque c'est sur celle-ci que depuis plusieurs années Christophe Tinsseau réalise chaque mois pour Sport Auto les supertests pour le magazine. Alors n'hésitez plus et venez vous mesurer au chrono de notre pilote officiel en vous inscrivant à cette journée de roulage libre réservé aux **GT de + de 800 kg !**

Une date qui vient s'ajouter à Magny-Cours FI le 18 mars et au Bugatti Le Mans le 4 septembre, toujours disponibles aux inscriptions.

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

L'ESSENCE DE L'AUTOMOBILE, LA PASSION DE L'ART ET DE L'AUTOMOBILE!

■ Monde de la passion automobile, entre l'art, l'automobile, l'évènementiel, la passion et la convivialité, L'Essence de L'Automobile est le lieu pour vendre et acheter de belles autos, toutes époques, youngtimers, anciennes, classiques, sportives ou de prestige. Confiez à Bertrand Petremont et son équipe votre auto en dépôt-vente, elle sera mise en valeur et expertisée par un passionné. Ou bien ils se chargeront de trouver le

véhicule de vos rêves avec deux mots d'ordre pour cette recherche personnalisée : qualité et traçabilité. Vous trouverez aussi au showroom des meubles, livres, sculptures, œuvres d'art, objets, autour de la passion Automobile. **100% fabriqués en France, 100% artisanal, 100% passion.**



L'Essence de L'Automobile | 1 Bd de Mantes, 78410 Aubergenville
Bertrand Petremont @ 06 75 00 27 38
contact@lessencedelautomobile.fr | www.lessencedelautomobile.fr



ASTON MARTIN Paris

6 -10 Rue de la Cavalerie – 75015 Paris

+33 1 53 86 72 72

contact@astonmartinparis.com



Aston Martin DB2/04
07/1956 - 84 000 km - 279 000 €



Aston Martin DBX11
10/2012 - 63 000 km - 169 900 €



Aston Martin DBS Volante V12
12/2021 - 5 900 km - 339 500 €

ASTON MARTIN Bordeaux

114 Avenue JF Kennedy – 33700 Mérignac

+33 5 56 16 21 00

contact@astonmartinbordeaux.com



Aston Martin Superleggera
11/2019 - 12 199 km - 285 725 €



Aston Martin DB11 V12
11/2016 - 14 210 km - 168 610 €



Aston Martin Vantage
08/2018 - 13 339 km - 156 510 €

ASTON MARTIN Monaco

5 avenue Princesse Grace – 98000 Monaco

+377 97 97 86 50

contact@astonmartin-monaco.com



Aston Martin DBS Volante V12
01/2011 - 31 000 km - 157 000 €



Aston Martin Vantage
08/2023 - 950 km - 179 000 €



Aston Martin DBX
04/2021 - 19 000 km - 175 000 €



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 €**



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 €**



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 €**



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 €**



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 €**



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

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



Lemauiel Exclusive

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

www.lemauiel.com



OFFICIAL FERRARI SERVICE MODENA SPORT

Quentin MONTANARI
qmontanari@modena-sport.fr
Tel. 06 65 62 15 82



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 458 Spider

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



Ferrari SF90 Stradale

Pack Assetto Fiorano
Année : 2020
Km : 1 678
Couleur extérieure : Rosso Corsa
569 900 €



Ferrari 355 GTB F1

Année : 1998
Km : 55 446
Couleur extérieure : Rosso Corsa
94 900 €



Ferrari F8 Tributo

Année : 2021
Km : 1 022
Couleur extérieure : Rosso Scuderia
339 000 €

4 All. Pierre Georges Latécoère
64200 Balma
Tél. 05 59 85 65 63
biarnitz.ferrariidealers.com



ferrariapproved.com



OFFICIAL FERRARI DEALER MODENA SPORT

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

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



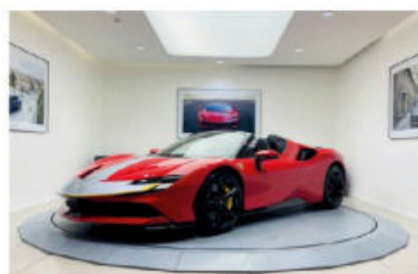
Ferrari Roma

Année : 2021
Km : 9 004
Couleur extérieure : Rosso Corsa
269 900 €



Ferrari F8 Tributo

Année : 2020
Km : 7 291
Couleur extérieure : Rosso Scuderia
349 900 €



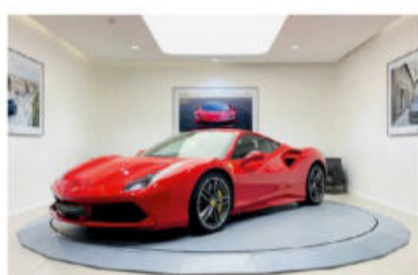
Ferrari SF90 Spider

Pack Assetto Fiorano
Année : 2023
Km : 100
Couleur extérieure : Rosso Corsa
699 900 €



Ferrari F12

Année : 2013
Km : 30 143
Couleur extérieure : Nero Daytona
249 900 €



Ferrari 488 GTB

Année : 2017
Km : 21 357
Couleur extérieure : Rosso Corsa
239 900 €



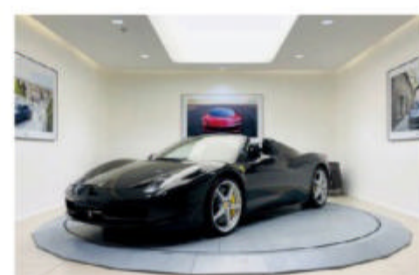
Ferrari 812 Superfast

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 : 28 795
Couleur extérieure : Giallo Modena
377 900 € 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 Italia

Année : 2010
Km : 65 912
Couleur extérieure : Bianco Avus
179 900 €



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

103



Consommations de carburant et émissions de Revuelto ; Consommation de carburant en cycle mixte: 10,3 l/100km (WLTP) ; Émissions de CO₂ en cycle mixte: 276 g/km (WLTP)

LAMBORGHINI REVUELTO

La Revuelto est la première supersportive hybride HPEV (High Performance Electrified Vehicle). Avec la Revuelto, Lamborghini établit une nouvelle référence en matière de performances, de technologie embarquée et de plaisir de conduire. Le frisson ultime procuré par la Revuelto est atteint grâce à un groupe motopropulseur qui délivre 1 015 ch au total, combinant la puissance d'un tout nouveau moteur à combustion interne de 12 cylindres avec trois moteurs électriques à haute densité et une boîte de vitesses électronique transversale à double embrayage révolutionnaire.



LAMBORGHINI CANNES / LYON / MULHOUSE

Concessionnaires Officiels

CANNES

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

LYON

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

MULHOUSE

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

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDeplacerMoinsPolluer

PRENEZ LA ROUTE

AVEC PASSION



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

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

28 CONCESSIONS
11 MARQUES
8 VILLES

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

PASSION
AUTOMOBILES

ACCES • PREMIUM • SPORT • PRESTIGE



www.passionautomobiles.fr

Flashez pour voir nos véhicules
neufs ou d'occasion



RÉSEAUX

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

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



Aston Martin DB11 Volante
06/22 – 13.200 km – 199.000 €



Aston Martin DBX V8
04/21 – 19.000 km – 169.000 €



Bentley Continental GT Speed
04/22 – 9.430 km – 288.000 €
Malus Ecologique Payé



McLaren 570S
02/17 – 23.600 km – 159.000 €
Malus Ecologique Payé



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



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



Bentley Continental GT V8
01/21 – 21.500 km – 199.000 €
Malus Ecologique Payé



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



Aston Martin V8 Vantage
12/19 – 1.200 km – 149.000 €
Malus Ecologique Payé



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



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



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



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



Bentley Bentayga V8
06/18 – 51.000 km – 139.000 €



Bentley Continental GTC V8
07/22 – 9.165 km – 249.000 €



McLaren Artura
06/23 – 6.725 km – 265.000 €



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



Bentley Bentayga V8
06/21 – 21.580 km – 239.000 €



Bentley Continental GTC V8 S
06/16 – 47.600 km – 129.000 €



McLaren GT
08/23 – 100 km – 235.000 €



Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM



Ferrari 812 GTS
12/23 - 100 km - 535.000 €



Porsche Cayenne Turbo GT
01/23 - 7.000 km - 210.000 €



Porsche 992 Turbo S
11/21 - 9.000 km - 252.000 €



Rolls-Royce Dawn
08/16 - 27.800 km - 345.000 €
Malus Ecologique Payé



Ferrari SF 90 Stradale
09/23 - 16.290 km - 479.000 €



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



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



Rolls-Royce Ghost
01/21 - 17.000 km - 339.000 €
Malus Ecologique Payé



Ferrari Roma
09/23 - 23.600 km - 229.000 €



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



Porsche 992 Turbo Sport Classic
12/22 - 2.700 km - 419.000 €



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



Ferrari Portofino
10/18 - 26.000 km - 215.000 €



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



Porsche 992 (MY2020)
07/20 - 38.000 km - 136.000 €
Malus Ecologique Payé



Rolls-Royce Ghost (MY2017)
09/20 - 41.030 km - 199.000 €
Malus Ecologique Payé



Ferrari California T
07/17 - 33.500 km - 162.000 €



Audi RS4 Avant 25 Years RS
12/20 - 41.200 km - 97.500 €



Lamborghini Urus
08/22 - 8.400 km - 288.000 €



Rolls-Royce Cullinan
07/23 - 4.350 km - 495.000 €

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



OFFICIAL
FERRARI DEALER
SCUDERIA MONTE-CARLO



Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX



Mercedes-Benz SL 63 AMG
10/22 – 4.300 km – 205.000 €
Malus Ecologique Payé



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



Mercedes-Benz AMG GT Roadster C
12/19 – 23.000 km – 152.000 €
Malus Ecologique Payé



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



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



Mercedes-Benz C63 AMG Cabriolet
02/20 – 28.500 km – 85.900 €



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



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



Mercedes-Benz AMG GT 63 4 Portes S
06/19 – 17.800 km – 129.800 €



Mercedes-Benz S580e AMG Line
11/21 – 8.000 km – 119.000 €
Malus Ecologique Payé



Mercedes-Benz GLC 63 AMG S Coupé
09/22 – 30.000 km – 99.000 €



Mercedes-Benz E63 AMG S 4Matic
04/18 – 54.000 km – 94.500 €



Mercedes-Benz C43 AMG Cabriolet
09/19 – 31.000 km – 59.800 €
Malus Ecologique Payé



Mercedes-Benz CLS 450 EQ Boost
12/18 – 37.000 km – 53.000 €



Mercedes-Benz EQS 450+ AMG Line
02/22 – 6.000 km – 106.000 €



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



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



Mercedes-Benz GLE 350de Coupé
10/20 – 28.000 km – 87.500 €
Malus Ecologique Payé



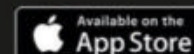
Mercedes-Benz GLE 63 AMG Coupé S
07/22 – 16.500 km – 145.900 €



Mercedes-Benz G500
03/19 – 29.500 km – 154.000 €
Malus Ecologique Payé

Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM





BPM Motorbike

Le plus grand réseau de concessions
DUCATI de France



Pour en savoir plus



DUCATI Nantes

350 Route de Vannes
44700 Orvault
Tél : 02 40 69 46 95

DUCATI Rennes

175 Route de Lorient
35132 Vezin-le-Coquet
Tél : 02 99 83 76 90

DUCATI Vannes

1 rue Surcouf, ZA Atlantheix
56540 Theix
Tél : 02 97 76 99 25

DUCATI Poitiers

109 rue de la Bugellerie
86000 Poitiers
Tél : 05 49 46 72 08

DUCATI Orléans

800 rue de la Bergeresse
45160 Olivet
Tél : 02 38 88 10 00

DUCATI Tours

3 rue Pierre de Coubertin
37540 St-Cyr-sur-Loire
Tél : 02 47 29 03 55

DUCATI Le Mans

3 Bd Pierre Lefauchaux
72100 Le Mans
Tél : 02 43 59 13 21

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer. RCS Orléans 442 904 629



Certaines choses sont intemporelles

Choisissez le véhicule Maserati Approved qui vous convient le mieux

OCCASIONS CERTIFIÉES MASERATI.

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



MASERATI APPROVED

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Modena Sport / 31 Haute-Garonne



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



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



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



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

CLG Motors Rennes / 35 Ille et Vilaine



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



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



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



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

Car Avenue Mulhouse / 68 Haut Rhin



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



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



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



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

CLG Motors Riviera Fréjus / 83 Var



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 C02 comprise)**



Grecale GT 2023
VD, 9.500 Km, bianco Astro, cuir rouge, Pack Assist. Cond. +, JA 21 Crio **112.900 € (Taxe C02 comprise)**



MASERATI APPROVED

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX



Distributeur officiel

Beaumont
Automobile Paris

rejoint

BPM Cars



Beaumont Automobile rejoint **BPM Cars** et fait désormais partie du nouveau réseau de distribution de Morgan Motor Company, pour la France, Monaco et Vevey en Suisse.



Pour ce nouveau départ, nous serons ravis de vous accueillir sur notre stand R046 au Salon **EXPO MOBILE** Paris du 31 Janvier au 4 Février.



Maintenir le contact avec les propriétaires Morgan et les futurs est une priorité, c'est aussi pour cette raison que vos interlocuteurs restent les mêmes pour toujours mieux vous répondre.

Morgan Paris, Orléans, Nantes, Monaco et Vevey (Suisse)

www.morganmotor-bpm.fr

Beaumont Automobile - BPM Cars

Tel : 01 45 51 38 60

Steven : 06 12 69 25 61 / Aurélien : 06 72 14 84 92

contact@beaumontautomobile.com



RCS ORLEANS 442 904 629

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

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

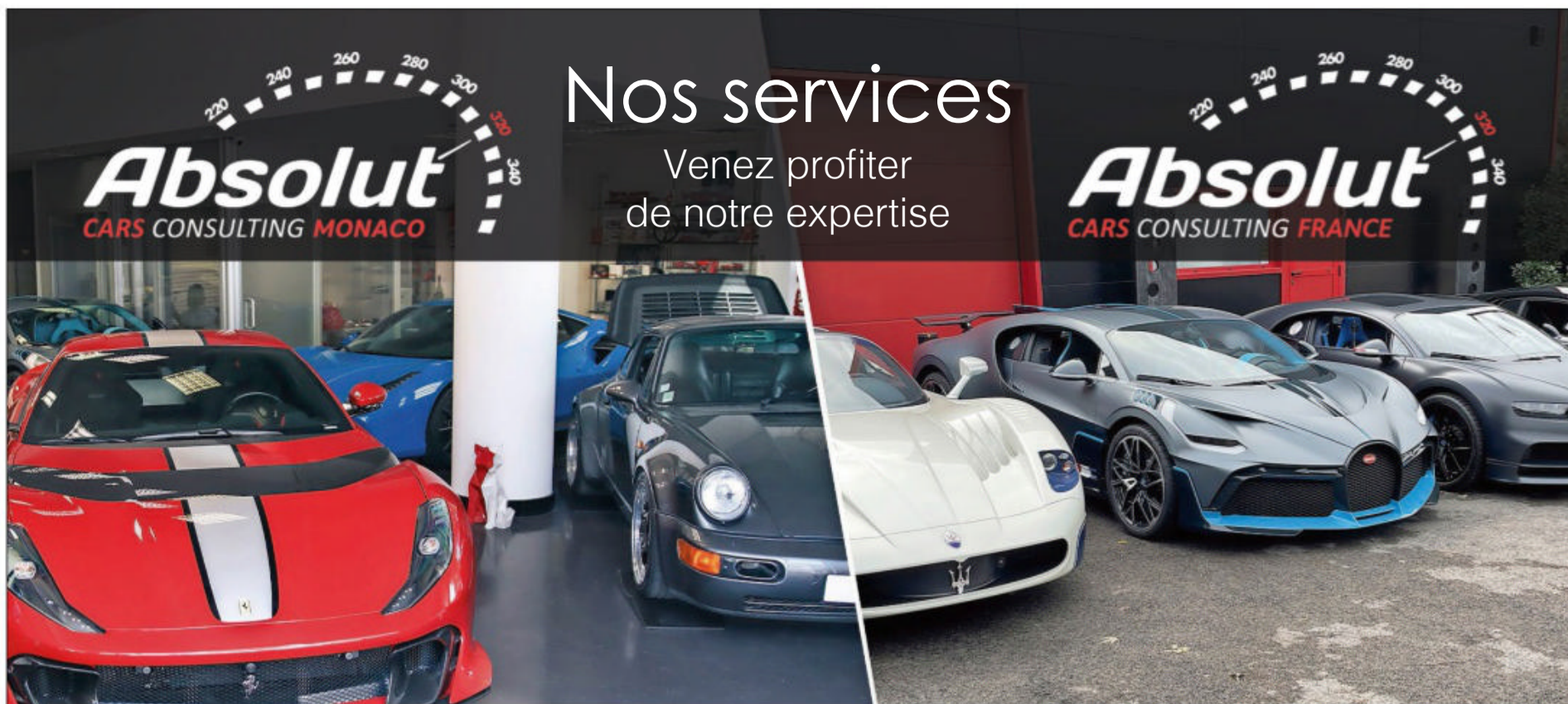
VERBAERE LOMME

D.VERBAERE AUTOMOBILES

5, rue Lavoisier

03 20 90 52 52

www.verbaereauto.com



Nos services

Venez profiter
de notre expertise

VENDE SA VOITURE | POURQUOI ABSOLUT CARS CONSULTING

Certaines voitures de luxe prennent de la valeur dans le temps et le prix de ces voitures peut varier. Nous avons la capacité de pouvoir proposer votre véhicule aussi bien en Europe que dans le monde entier, afin d'en avoir le meilleur prix possible.

Confiez-nous la vente de votre véhicule de prestige !

1 Mandat de dépôt-vente
exclusif d'une durée de 3 mois
minimum

2 Document sur l'état
de votre véhicule lors de la
prise en charge

3 Prise en charge de votre
véhicule sur notre remorque
fermée et sécurisée

4 Envoi de photos de votre
véhicule dès son arrivée dans
notre showroom

5 Maintien de charge et vidéo
surveillance 24h/24h

6 Envoi de photos de votre
véhicule sur demande

TROUVER SA VOITURE | RECHERCHE PERSONNALISÉE

Si vous recherchez votre futur bijou à 4 roues, nous sommes heureux et fiers de vous aider à le trouver et de vous faire profiter de notre longue expérience dans le négoce de véhicules exclusifs. Nous avons la capacité de trouver la voiture de vos rêves sur le marché européen et mondial via notre réseau interne.

Confiez-nous la recherche de votre véhicule de prestige !

1 Mandat de recherche exclusif
d'une durée de 2 mois

2 Envoi de la proposition
du véhicule trouvé selon vos
exigences

3 Signature de votre bon de
commande et du paiement

4 Visite chez le fournisseur
et document sur l'état du
véhicule recherché avant
paiement par nos soins

5 Achat et transport de votre
futur bijou dans notre
remorque fermée et sécurisée

6 Envoi de photos de votre
véhicule dès son arrivée dans
notre local fermé et sécurisé



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



Distributeur Officiel
Exclusif **Aspark**



ASPARK

Absolut
CARS CONSULTING MONACO



ASPARK



Notre sélection de sportives rares



Photo non contractuelle

Lamborghini Revuelto
Informations sur demande



Photo non contractuelle

Porsche 992 GT3 RS - Neuve
Livraison Q1 2024 - infos sur demande



Photo non contractuelle

Ferrari Roma Spider
2024 - disponible immédiatement



Photo non contractuelle

Ferrari SF90 Spider
2024 - configuration possible



Photo non contractuelle

Bugatti Mistral W16
Informations sur demande



Porsche 992 Sport Classic
2022 - 100 km - PSD



Bugatti Divo
2020 - 500 km - PSD



Ferrari LaFerrari
2015 - 1 500 km - PSD



Maserati MC 12
2006 - 16 000 km - PSD



Photo non contractuelle

Ferrari Purosangue
Informations sur demande



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



Bugatti Chiron Sport 110 ans
2019 - 800 km - PSD



Ferrari Portofino M
2023 - 150 km - PSD



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



Porsche 906 K
1966 - 200 km - PSD



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



Nissan GT-R Egoist N°1/30
2011 - 13 000 km - PSD



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



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



Photo non contractuelle

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



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

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



www.absolutcarsconsulting.com

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

115

Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



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



992 Carrera 4 GTS
02/22, 5 990 km, Craie, Tout Cuir Bleu Graphite, 214 900 €



992 GT3 Pack Touring
05/22, 9 983 km, Argent GT métallisé, Sièges Sport Cuir & Tissu Noir, 272 900 €



991 GT3 RS
08/15, 28 500 km, Orange Fusion, Tout Cuir Noir et Orange Fusion, 189 900 €



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 €

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

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

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

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

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

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



PORSCHE

Centre Porsche Toulouse

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

Centre Porsche Perpignan

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

L'ART DE L'AUTOMOBILE



Porsche 992 Turbo - 259 900 €, 07/04, 4 800 km, 1^{ère} main Fr, cam. 360°, keyless go, Distronic, TO pano., PSE



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



Porsche Carrera GT N°438/1270 - 1 450 000 €, 11/2004, 8 700 km, état irréprochable, dossier complet, full XPEL



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



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



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



Ferrari 296 GTB - 359 900 €, 05/23, 300 km, 1^{ère} main Fr, caméra 360°, Lift, CarPlay, int. carbone, état neuf



Porsche 991 Speedster neuve #1825/1948 - 369 000 €, 12/19, 98 km, 1^{ère} main Fr, 90 L, Lift, CarPlay, full cuir



Porsche 991 GT3 RS - 219 000 €, 10/15, 7 900 km, 2^e m, P. App. 24 m., PPF bloc AV, pneus neufs, SGENS 918



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



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

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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

www.marcassus-sport.com

MARCASSUS *Sport*



Marcassus Sport remercie tous ses clients et partenaires.
Nous vous souhaitons une belle et sportive **année 2024**.

*Plus de 25 ans d'expérience au service de votre passion !
Retrouvez toutes nos offres sur www.marcassus-sport.com*

Marcassus Sport BORDEAUX
40, impasse du Forgeron
33127 SAINT-JEAN-D'ILLAC

+33 (0) 562 122 900

#MSClub



Marcassus Sport TOULOUSE
26, avenue du Luron
31770 COLOMIERS

+33 (0) 562 122 900

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

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



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



Porsche 991.2 4S 420 ch
 04/16 - 61 900 km - 115 900 €
 JA 20' RS, Sport Chrono, TO, cuir cocoa



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



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



Mercedes GLE Coupé 350d Sportline
 06/16 - 123 900 km - 41 900 €
 JA 21', sges AV chauff. à mémo., cuir noir



RAM 1500 Limited Night Edition 400 ch
 05/22 - 28 500 km - 85 900 € (TVA 20%)
 JA 22', susp. pneu., TO pano., cuir noir



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



Austin Healey 3000 BJ8 150 ch 3.0
 01/67 - 27 900 km - 85 900 €
 Jantes Borrani, overdrive, état concours



Rolls-Royce Silver Shadow Cabriolet 6.2
 03/68 - 5 900 km - 79 900 €
 V8, BVA4, D.A., clim., capote élec., cuir



Cadillac Allante V8 4.6 Northstar 295 ch
 07/93 - 45 500 km - 34 900 €
 BVA4, D.A., clim. auto, sgs élec., ABS, cuir



Achat | Vente | Dépôt | Reprise | Transport

☎ 352 55 95 91 - www.ct-car.lu - info@ct-car.com
 95, rue des Bruyères - 1274 Howald, Luxembourg



Audi RS6 Avant 4.0 TFSI quattro
 12/21, 600 ch hybride, 39 850 km, BVA, TO pano, Akrapovic, **125 900 €** (TVA récup. 17%)



Porsche 991 4.0 GT3 Touring
 06/18, 500 ch, 12 400 km, BVM, cuir noir, garantie, **165 000 €**



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 €**



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



Range Rover Sport 4.4 SDV8 Autobiography
 04/18, 340 ch diesel, 67 500 km, BVA, TO pano, garantie, **62 000 €**

Suivez-nous !



@moteuretsens

Moteur & SENS®

NOTRE
SHOWROOM
À 30 MIN
DE PARIS



WWW.MOTEURETSENS.COM



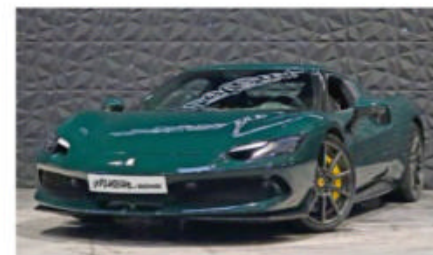
Ferrari SF90 Spider
04/23 – 197 km – 614 900 €
Cuir Nero, sgs Racing carbone, Lift AV,
échap. titane, Carplay, caméra AV/AR



McLaren 765LT Spider
12/21 – 9 675 km – 550 000 € (malus payé)
Alcantara noir, sgs baquets, Lift, Stealth
Pack, extincteur, cam 360°, Française



Morgan Plus Six
06/23 – 270 km – 124 900 € (malus payé)
Cuir/tissu gris, capote toile amovible,
hard-top peint, porte-bagages, 1^{ère} main Fr.



Ferrari 296 GTB
04/23 – 5 700 km – 359 900 €
Cuir/Alcantara Nero, sgs Daytona L, Lift
AV, pk carbone int./ext., vue pano.



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



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



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

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**

PINSON®

AUTOMOBILES

UN UNIVERS AUTOMOBILE MULTIMARQUE

1 rue des Pinsons, 45520 Cercottes

Tél: 02 38 86 17 69 • ventes@pinsonautomobiles.fr • www.pinsonautomobiles.fr



Porsche 911 (992) Carrera S Cabriolet
08/20, 20.000 km, 179.900 €,
carbone, Pack Mem, JA 20/21 RS Spyder



Porsche 911 Targa 4 GTS
02/18, 29.900 km, 162.900 €,
Lift, Packs GTS et Chrono, S.E 18 positions



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



Porsche Panamera Hybrid 4
10/19, 50.000 km, 89.900€,
Toit Pano, JA 19, TT cuir, Sièges à Mems.



Ferrari 812 Superfast
09/18, 18.500 km, 365.000 €,
JBL, cuir Choco Daytona, Fr.



Maserati GranCabrio 4.7 BVA
06/10, 64.500 km, 71.900 €,
Bose, Xénon, cuir Perf.



Alpine A110S 292 cv
11/20, 19.000 km, 69.900€,
grigis Tonnerre Mat, Focal Premium, Caméra.



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

Notre offre " OFF MARKET " :

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

Porsche 992 Dakar – 06/23 – 9.000 km
PPF, Pack Rallye Bleu, Sièges Carbon – PSD

Porsche 918 Spyder – 07/15 – 8.500 km
Noir/Noir, Lift, N°582 – PSD

Porsche 991 GT2 RS – 07/18 – 20.000 km
GT Silver, 1^{ère} Main, Lift, Pack Weissach – PSD

Lamborghini Huracan Sterrato – 09/23 – 700 km
Viola Nebula Mat, Full PPF, JA 19 Forgées – PSD

LR New Defender P400e Hse X-Dynamic – 10/23 – 10 km
Noir/Gris, Toit Pano, Atelage Electrique – PSD

LR Defender 110 V8 – 12/22 – 4.000 km
Gris / Noir, Full options – PSD

Ferrari 488 Pista Spider – 02/20 – 700 km
Giallo Modena, Full Carbon, JBL, JA Forgées – PSD

Bugatti Chiron – 02/19 – 9.500 km
Noir/Carbon Vert, Int Kaki Militaire – PSD

Ferrari 296 GTB – 11/22 – 4.500 km
1^{ère} main - Grigio Silverstone, cuir Daytona, Lift – PSD

Ferrari F12 Berlinetta – 03/15 – 23.500 km
Rosso Corsa, cuir Daytona, Sièges Carbon – PSD

Porsche 991 GT3 Touring PDK – 01/24 – 50 km
Artic Grey, Lift, Pack Chrono, Sièges Carbon- PSD

Ford GT Carbon Edition – 01/22 – 20 km
Noir/Noir, Full Carbon - PSD


Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

SPÉCIALISTES

119

Vendez
votre auto
à partir de
29€*

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

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

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

*Offre réservée aux particuliers, professionnels nous consulter.

Vos annonces

Pour une parution dans le prochain numéro, vos annonces doivent nous parvenir **au plus tard le jeudi 15 février**



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

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



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

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



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

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



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

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



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

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



Ferrari 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



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

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



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

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

ACCESSOIRES & SERVICES

DAMY
CARROSSERIE

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



@des_rencontres_mecaniques

Damy Carrosserie
Ligne Droite des Hunaudières
72230 Ruaudin

Certification aluminium & multi matériaux
Audi, Porsche et Tesla

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

ASSURANCE AUTO

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



Spécialiste
pour les
Risques
d'Assurances
en Entreprise

Nouveaux tarifs 2023

Exemples de tarifs

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



Ferrari 296 GTB

A partir de 1 500 €/an*



Ferrari 488 GTB

A partir de 980 €/an*



Ferrari 458 Spider

A partir de 780 €/an*



Lamborghini Gallardo LP560

A partir de 700 €/an*

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

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

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

N° Orias : 14000184

ACCESSOIRES & SERVICES

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

30^{ème} SPORT & COLLECTION

500 FERRARI CONTRE LE CANCER

30 MAI - 02 JUIN 2024



GRUPE TILT COMMUNICATION

CIRCUIT DU VAL DE VIENNE

WWW.SPORTETCOLLECTION.ORG



SPORT & COLLECTION
30^{ème} anniversaire

**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 348 TS**02/93, 51.700 km, Rosso Corsa, cuir noir, grosse révision faite • **89.900 €**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

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**

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

123

CABINET CHRISTOPHE MÉRIAN

DEPUIS 1987

Assurance collection dès 10 ans
regroupant des véhicules modernes
et anciens dans 1 seul contrat.

© 03 88 54 29 39 | christophe.merian@wanadoo.fr

Classiques + de 25 ans (Valeur 40.000 €)	670 €
Sportives + de 10 ans (Valeur 40.000 €) : BMW M3, Mercedes A 35, Porsche Boxster	745 €
Sportives récentes : Corvette C8, Mercedes AMG, Porsche 992	à partir de 790 €
SUV Sportifs : Lamborghini Urus, Porsche Cayenne Turbo S, Range Rover SVR	à partir de 880 €
Hyper Sportives : Ferrari, Lamborghini, McLaren	à partir de 1200 €

ORIAS : 07012543

Garanties : Tous risques avec assistance 0 km, sécurité conducteur, promenade, bonus 0.50, conditions d'accès respectées.



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 • **229 800 € 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 Huracán Coupé Performante LP 610-4
11/2019, 14 700 km, Française, TVA, garantie constructeur 11/2024 mois • **299 000 €**
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

ACCESSOIRES & SERVICES

CALENDRIER TINSEAU TEST DAYS 2024



13 DATES 6 CIRCUITS

- ★ LE MANS BUGATTI 17 MARS
- ★ SPA-FRANCORCHAMPS F1 1^{er} AVRIL
- ★ MAGNY-COURS F1 15 AVRIL
- ★ LE VIGEANT (POITIERS) 18 MAI
- ★ LE MANS 24H 13 JUIN
- ★ MAS DU CLOS (CREUSE) 23 JUIN
- ★ LE MANS BUGATTI 21 JUILLET
- ★ DIJON 29 AOÛT
- ★ LE VIGEANT (POITIERS) 21 SEPTEMBRE
- ★ SPA-FRANCORCHAMPS F1 30 SEPTEMBRE
- ★ LE MANS BUGATTI 12 OCTOBRE
- ★ MAGNY-COURS F1 27 OCTOBRE
- ★ LE MANS BUGATTI 9 NOVEMBRE

Inscriptions sur www.tinseau.com

Entretien et réparations (moteur + boîte) véhicules modernes, historiques et de compétition | Assistance course
Vente de voitures d'occasion | Location voitures et stages de pilotage sur circuit : Porsche Cayman GT4 ClubSport et Audi R8 GT3 LMS
Tinseau Assistance | 264 rue Laennec 41350 Vineuil | tinseau@gmail.com



CH

CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

**TAILORED
FOR YOU**

Tastes change. Not passion. *

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

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

carrosserieherve.com

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



TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

ACCESSOIRES & SERVICES

125

Spécialiste Rolls-Royce

Mécanique | Carrosserie | Après-Vente



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

AUTOHAUS 60

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



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



Rolls Royce Corniche III Cabriolet BVA
12/91, 77.728 km, Vert Green, cuir beige étendue, capote beige, climatisation automatique, sièges électriques mémoires chauffants, garantie 12 mois • **103.900 €**
AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly
03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com



Dodge RAM TRX Launch Edition 712 cv 1/702 Ex
03/21, 5.117 km, 4 Pl, gris Anvil, cuir et alcantara noir/rouge, T.O, caméra, cache benne, Exo TVS • **198.000 €**
AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly
03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com



Ferrari California 4.3 L V8 BVA 7 460 CV
09/09, 36.000 km, bleu nuit Pozzi, cuir cuoio / bleu nuit, SEC Daytona, 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 Boxster 718 GTS 2.5 L PDK 365 cv
02/18, 70.000 km, rouge carmin, cuir / alcantara noir, Pack carbone, PSE, Chrono, Tempomat, Bose, PASM, Apple Carplay • **75.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche 991 Carrera S Cabriolet 3.8 L PDK 400 cv
2012, 78.000 km, noir basalt, cuir noir, PSE, Chrono, PASM, PADM, Tempomat • **94.900 €**
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 bi-color gris galet, Bose, Chrono, PASM, 1ère main • **104.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche Cayenne GTS V6 3.6 L BVA 8 440 cv
2016, 69.000 km, noir, cuir noir, TOE, Bose, PASM, Nbres options, révisé • **58.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



Mercedes GLA 45 AMG 4 Matic 2.0 L 7G Speedshift 361 cv
10/14, 58.000 km, noir cosmos, cuir gris, TOE Pano, Harmann-Kardon, Pot AMG Performance • **32.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.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



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



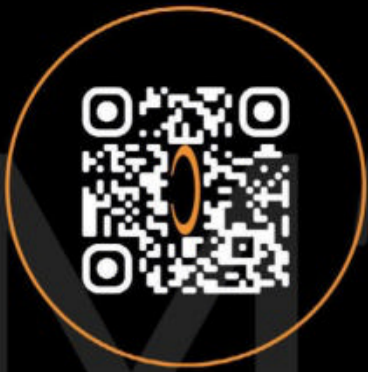
PatrimOne

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

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



L'ENCART FREINAGE

ÊTRE FIN PRÊT POUR LA NOUVELLE SAISON !

La majorité des voitures de sport ou de trackday hiberne durant l'hiver, dans l'attente des beaux jours du printemps. Les balades, sorties club et autres trackdays nous attendent prochainement, et cette période de pause est l'occasion de vérifier quelques points afin d'éviter toute mauvaise surprise à la remise en route.

En se penchant spécifiquement sur le système de freinage, le premier point à surveiller est le liquide de frein. Avec le temps, même sans utiliser la voiture, le liquide de frein absorbe progressivement l'humidité ambiante, ce qui a pour conséquence de diminuer son point d'ébullition. Ce phénomène est de plus accentué par les cycles de chauffe et refroidissement lorsque l'on sollicite le système.

A la sortie de l'hiver, une purge est dès lors indispensable pour garantir les performances maximales et l'endurance du système. Lors de celle-ci il est très facile de juger de l'état d'usure des disques et plaquettes, de nettoyer les étriers afin d'éviter tout blocage, ou encore de vérifier l'état des joints cache-poussière protégeant les pistons.

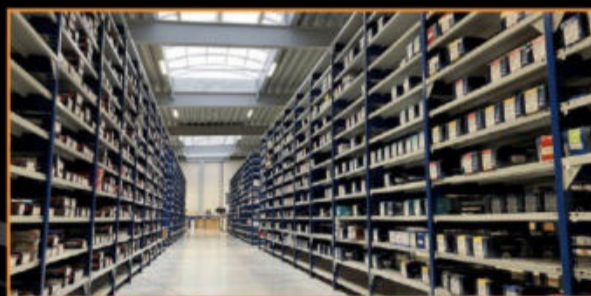
Améliorez votre freinage grâce à **MOSA FREIN**
Clutches & Brakes

★ LE SPÉCIALISTE DE VOTRE FREINAGE ET DE VOTRE EMBRAYAGE ★

KIT DE CONVERSION POUR VOTRE PORSCHE



Le MEILLEUR conseil
+ de 35 ans d'expérience



Le PLUS GRAND choix
+ de 3000 références en stock



Le MEILLEUR prix
livraison express en Europe

N'hésitez pas, contactez-nous ➤ **+32 81 73 32 73** | **mail@mosa-frein.be**
WEB SHOP ➤ **www.mosa-frein.be**

IMPORTATEUR OFFICIEL





Porsche Cayenne E-Hybrid 3.0 L V6 462 cv
11/19, 68.000 km, gris foncé, cuir noir, sièges sport adaptatifs à mémoire, Bose, caméra 360°, JA 21 Cayenne Turbo • **77.990 €**

Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com



Audi S1 Sportback 2.0 L TFSI quattro
12/14, 105.000 km, rouge, cuir noir, sièges chauffants, Pack F1, Bose • **21.990 €**

Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com



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.verbaereauto.com



Caterham Super Seven 600
Neuf, 0 km, bleu Windsor, nez blanc, cuir blanc, volant bois, plancher bas • **51.562 €**

Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com



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. électr. chauff. à mémo., châssis Sport S, TO pano. verre • **45 900 €**

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



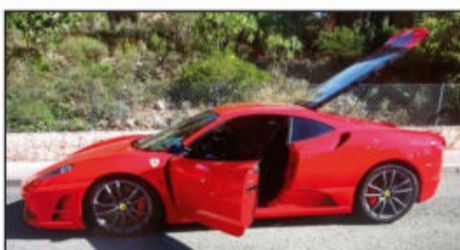
Mercedes Benz GLE 450 4Matic 3.0 L 367 cv
09/21, 12.500 km, gris, cuir noir, 7 Places, Pack AMG, Apple Carplay, TO Pano, SECM, Burmester, Cam. 360°, Assist. Autonome, JA 22, attelage électrique • **89.900 €**

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



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 15 FÉVRIER.**

VOTRE ANNONCE DANS **auto**

PROFESSIONNELS

Pour vos annonces, consultez notre service publicité :
01 41 33 57 73 / pub.sportauto@reworldmedia.com

OFFRE SPECIALE

1 MOIS

29€

2 MOIS

+
3° MOIS OFFERT

49€



Mc Laren P1
04/15, 6.300 km, jaune, intérieur tout carbone, GPS, Traking System, état neuf • **Prix sur demande**

VOTRE ANNONCE PAR EMAIL

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.

VOTRE ANNONCE PAR COURRIER

Sport Auto "Petites Annonces"

TSA 70002, 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



CB n°

Validité



Chèque à l'ordre de REWORLD MEDIA CONNECT

Signature obligatoire : _____

Pour tout renseignement concernant le passage de vos annonces : 01 41 33 57 73 de 9h à 17 h (du lundi au vendredi).



INNOVA-BOX

AMÉNAGEMENT DE GARAGE SUR-MESURE



Renseignements au :



01.85.41.61.47 | 07.49.08.90.88

Sport Auto parle de nous !

 gmouret@innovabox.fr

INTERVENTION PARTOUT EN FRANCE
www.innova-box.net



ACCESSOIRES & SERVICES

PAINT SHIELD France

FILM DE PROTECTION* POUR VEHICULES DE PRESTIGE...

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



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

CONTACT

01 69 41 88 92

www.paintshield-france.fr



▲ ADRESSE:

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

info@paintshieldfrance.fr



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Simple et immédiat, **Rétro+** vous permet de regrouper en quelques clics vos contrats d'assurances auto/moto (véhicules de tous les jours, loisirs, collection ou prestige), habitation et santé dans une offre unique et personnalisée, avec un des meilleurs rapports service/prix du marché.



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

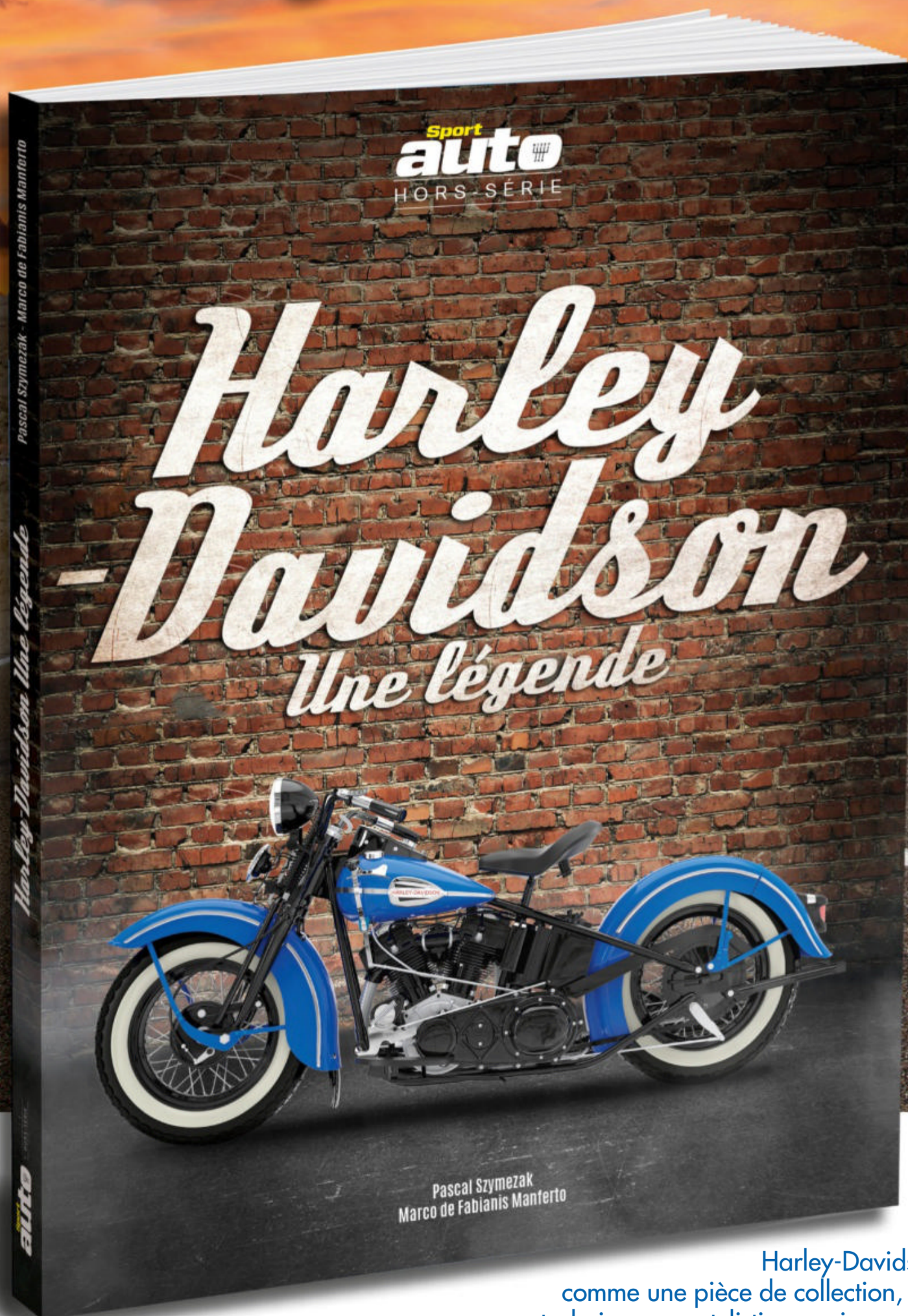
www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS - Société de Courtage en Assurances, siège social : Espace Ilyseé - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS - RCS PARIS 310894848.
N°ORIAS : n°07070752 (www.orias.fr) - Création : 06/09/2013 - Au 10/09/2023

ACCESSOIRES & SERVICES

Sport
auto
HORS-SÉRIE

L'épopée d'une légende américaine



En vente
actuellement

Ce magnifique ouvrage de 160 pages met en lumière plus de 50 modèles parmi les plus emblématiques de l'histoire de Harley-Davidson. Chaque modèle, soigneusement décrit comme une pièce de collection, reflète l'évolution constante tant sur le plan technique que stylistique qui a marqué Harley-Davidson au fil des décennies. Cette évolution ne dénature en rien la philosophie originelle de la marque.

Bienvenue dans l'univers de Harley-Davidson !

SPORT

144

FORMULE 1
LES COULISSES DE
L'INTERSAISON

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

Mercedes F1 Media



140

L'année sans victoire de Toto Wolff

Aux yeux de Toto Wolff, et malgré la deuxième place obtenue par Mercedes au championnat du monde de Formule 1, c'était le pire des scénarios. Pas une seule course remportée en 2023. Pour le directeur (et propriétaire à 33 %) de Mercedes-Benz Motorsport, il est vital de mettre fin aux difficultés purement techniques de son équipe, pour enfin contrer la déveine et les frustrations qui s'accumulent depuis plus de deux ans...



Antoine Pascal

134

STUDIO
March-Ford 711 (1971)



DPPI

146

ENQUÊTE 1
La FIA contre la Formule 1



DPPI

150

Trophée Andros
L'ultime saison

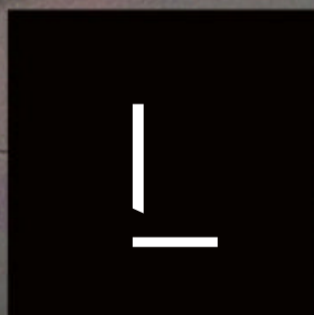
STUDIO March-Ford 711 (1971)

TOY STORY

Non, cette monoplace à la forme improbable ne s'est pas échappée d'un épisode de *Barbapapa*. **Ce n'est pas un jouet mais bien une vraie Formule 1. La preuve ? Elle a permis à Ronnie Peterson de devenir vice-champion du monde et à Niki Lauda de faire ses débuts en grands prix.**

Par Alain Pernot Photos Antoine Pascal





Le moins que l'on puisse dire est que, dès sa création en 1969, March a su se faire remarquer ! Fruit de l'association des jeunes et ambitieux Max Mosley, Alan Rees, Graham Coaker et Robin Herd (dont les initiales composent le nom de la société), ce nouveau constructeur brûle de faire bouger les lignes. N'ayant peur de rien, il attaque tous les fronts en même temps : Formule 1, Formule 2, Formule 3, Formule 5000 et

CanAm ! Rien que ça. Son but ? Vendre le plus grand nombre de voitures possible. Un programme titanesque accueilli avec un scepticisme narquois par la concurrence. Il n'empêche, lorsque la saison de Formule 1 1970 commence en Afrique du Sud, début mars, il y a bien cinq March sur la grille de départ. Mieux : les deux meilleurs temps des qualifications sont signés par les March 701 de Jackie Stewart (champion du monde en titre) et Chris Amon ! Difficile d'imaginer entrée en matière plus retentissante...

D'autant que cette performance en qualifications est bientôt confirmée en course. Dans la foulée de sa troisième place sud-africaine, Jackie Stewart (sur la March engagée par l'équipe Tyrrell) remporte dix jours plus tard, à Brands Hatch, la Race of Champions. Certes, il ne s'agit que d'une course hors championnat. Alors, histoire de convaincre les plus sceptiques, Stewart confirme lors de la deuxième manche du championnat du monde en gagnant le Grand Prix d'Espagne ! La suite de la saison sera un peu moins glorieuse mais une série de deuxièmes ●●●

**LES RÉSULTATS PROMIS PAR FRANK COSTIN
NE SONT PAS AU RENDEZ-VOUS. ÇA TOMBE MAL POUR
L'AÉRODYNAMICIEN ANGLAIS QUI A EXIGÉ QUE SA RÉMUNÉRATION
SOIT INDEXÉE SUR LE GAIN DE PERFORMANCE !**



TECHNIQUE

Moteur : **V8 à 90° atmosphérique (Ford Cosworth DFV)** Cylindrée : **2 993 cm³**
Position : **centrale arrière, monté longitudinalement** Alésage x course : **85,7 x 64,8 mm**
Distribution : **4 soupapes par cylindre, double arbre à cames en tête**
Puissance : **450 ch à 10 600 tr/mn** Couple : **36 mkg à 8 500 tr/mn** Transmission : **aux roues arrière**
Boîte de vitesses : **Hewland FGA 400 à 5 rapports manuels + marche arrière adaptée**
Différentiel : **double** Châssis : **monocoque en aluminium**
Suspension AV/AR : **triangles superposés, amortisseurs Koni/deux bras inférieurs parallèles, un bras supérieur**
Freins AV & AR : **disques en acier, simples étriers en position in-board (dans les roues à partir du G.P. d'Espagne 1971)**
Roues AV/AR : **10 x 13/16 x 15** Pneus : **Firestone** Empattement : **2 438 mm**
L - I - h : **non communiqué - 1 524 mm - non communiqué** Poids : **560 kg**



places permet tout de même à March de terminer à la troisième position du championnat des constructeurs, derrière Lotus et Ferrari et devant Brabham, McLaren, BRM et Matra. Jolie performance pour un constructeur débutant ! On pourrait penser que les quatre affrontés ont réussi leur coup, mais ce n'est pas aussi simple. La March 702 – alignée en Formule 2 – a été un échec cuisant. Or la vente de monoplace dans les formules juniors constitue un élément fondamental dans l'équation économique de ce jeune constructeur. Après de tels débuts, donc, la saison 1971 revêt une importance particulière. Il faut confirmer sur le front de la Formule 1 – qui coûte de l'argent – tout en redressant la situation sur les autres marchés, censés remplir les caisses.

Un plateau pour tasses de thé

Brillant ingénieur (titulaire d'un double cursus en ingénierie et en physique à Oxford), Robin Herd est au four et au moulin. Avant d'attaquer cette deuxième saison, il n'hésite pas à renforcer son bureau d'études basé à Bicester, près de Silverstone. Il engage notamment Geoff Ferris, qui était jusque-là l'assistant de Maurice Philippe chez Lotus. Les deux hommes planchent sur la conception de la nouvelle F1, baptisée « 711 » (la nomenclature de March commence par l'année de production, suivie du numéro de la discipline). Ayant participé à la conception de la Lotus 72 qui a permis à Jochen Rindt et Lotus d'être champions du monde, Ferris importe le concept de base de cette monoplace révolutionnaire. A des fins aérodynamiques, les radiateurs ne sont plus installés de manière frontale dans le nez mais reculés dans des petits pontons situés devant les roues arrière. Cette architecture présente deux avantages : une répartition des masses centrée sur l'arrière permettant d'optimiser la motricité et, surtout, la possibilité de donner à la partie avant de la carrosserie une forme bien plus efficace sur le plan aérodynamique.

Dans cette perspective, Herd – très accaparé par le dessin de la nouvelle F2 – confie l'étude aérodynamique à Frank Costin, qui a œuvré lui aussi dans l'aéronautique avant d'appliquer son expertise aérodynamique au sport automobile. Il est notamment l'auteur de la carrosserie particulièrement enveloppante de la Vanwall ayant remporté le premier titre mondial des constructeurs de Formule 1 en 1958. Frank Costin (frère de Mike, le « Cos » de Cosworth) s'attelle à la tâche mais aborde l'exercice d'une manière très personnelle. Là où Lotus avait profité du recul des radiateurs pour donner au nez de la 72 une forme très plate et anguleuse destinée à générer de l'appui, Costin vise le même objectif mais par le biais de formes tout en rondeur. Le nez de la 711 prend la forme d'un bulbe surmonté par un imposant aileron monobloc et plat. Les esprits les plus caustiques voient dans cet appendice protubérant un parfait plateau pour poser les tasses de thé à l'heure du *tea break*. Les férus d'aéronautique, plus indulgents, préfèrent y voir une référence directe à la forme elliptique des ailes des Spitfire à l'œuvre pendant la Seconde Guerre mondiale. Une chose est sûre : la 711 choque par son allure qui ressemble davantage à un jouet qu'à une monoplace conquérante. Cette caractéristique ne gêne pas les dirigeants de March.

Bien au contraire. Ils voient dans cette allure improbable le moyen d'affirmer leur originalité et un certain sens de l'innovation. Il ne reste plus qu'à valider ce concept sur la piste...

C'est là que la situation se complique un petit peu. March ne peut plus compter sur la maestria de Jackie Stewart. En 1970, Ken Tyrrell n'avait acheté des châssis March qu'à titre intermédiaire, en attendant de construire ses propres monoplace qu'il a d'ailleurs engagées dès la fin de saison 1970. Pour briller aux avant-postes, March doit uniquement se reposer sur son équipe officielle qui dispose, avec le Suédois Ronnie Peterson, d'un pilote très prometteur (engagé la saison précédente sur une March privée). En revanche, les caisses de l'écurie sont désespérément vides ! S'ils impressionnent les fans, les logos STP présents sur la carrosserie ne s'accompagnent malheureusement que de subsides dérisoires. Doté d'un bon budget, le gentleman driver espagnol Alex Soler-Roig est bombardé deuxième pilote. Chargé des affaires commerciales, Max Mosley (futur président de la FIA) passe aussi un accord avec Alfa Romeo : une 711 équipée d'un V8 italien sera engagée pour Andrea De Adamich. Certes, ce moteur et ce pilote déjà vus chez McLaren la saison précédente n'ont pas spécialement brillé, mais ils arrivent avec une mallette de 20 000 livres sterling (£) ! Et puis, Mosley pense à l'avenir. Il sait qu'Alfa prépare un V12 et il espère que March sera bientôt largement subventionné et équipé par le constructeur italien... Par ailleurs, deux 711 sont vendues à des équipes privées. Frank Williams en a acheté une pour faire courir Henri Pescarolo, qui garde un bon souvenir de cette monoplace : « C'était une bonne auto, dotée d'un bon potentiel. Elle était bien meilleure que la voiture qui lui a succédé. En revanche, à l'époque, Frank n'avait pas un rond et le budget que j'ai apporté a surtout servi à éponger les dettes accumulées la saison précédente. Alors, nous n'avons pas vraiment eu les moyens de l'exploiter. » Skip Barber en a aussi acquis une pour disputer le championnat de F5000 américain ainsi que trois grands prix. Malheureusement, le début de saison est décevant. A Kyalami, lors de la première manche, Ronnie Peterson n'est que treizième en qualifications, à plus de 2" de la pole, et dixième en course, à deux tours du vainqueur. On est loin du coup d'éclat vécu douze mois plus tôt. Pire, sur les longues lignes droites du circuit sud-africain, le Suédois s'est retrouvé dans l'incapacité de dépasser John Love, engagé sur une March 701 de l'année précédente. Les gains aérodynamiques promis par Frank Costin – évalués par l'intéressé à environ 20 ch – ne semblent pas au rendez-vous. Ça tombe mal pour l'ingénieur anglais qui a exigé que sa rémunération soit indexée sur le gain de performance aéro obtenu. Il ne sera finalement pas payé ! D'autant que la carrosserie enveloppante, qui couvre le moteur, entraîne une surchauffe de ce dernier. A la suite de l'accident de Ronnie Peterson lors de la Race of Champions disputée hors championnat, le design de la 711 subit une modification importante : les freins avant initialement installés dans le châssis (comme sur la Lotus 72) sont déplacés dans les roues. Au Grand Prix d'Espagne, Henri Pescarolo est le mieux placé du clan March aux essais ●●●





Aux mains de Ronnie Peterson, la March 711 a réalisé quelques exploits, comme à Monaco où le Suédois a terminé deuxième, après être parti huitième.



Haut perché, l'aileron avant évoque soit les ailes elliptiques d'un Spitfire... soit un plateau pour poser les tasses de thé au moment du tea time ! Peu incliné, il générerait peu de traînée aéro.



mais il n'est que onzième (aucune voiture à l'arrivée). Heureusement, la situation s'améliore à partir du Grand Prix de Monaco, où la 711 reçoit une suspension arrière revue (ainsi que des disques de frein avant en cuivre, furtivement testés et aussitôt démontés).

Bien remis d'un accident lors du récent International Trophy (il avait d'ailleurs momentanément perdu connaissance et était passé par la case hôpital), Ronnie Peterson réalise une performance éblouissante au volant du châssis n° 2 qui illustre cet article. Qualifié seulement huitième, il pointe déjà cinquième à l'issue du premier tour mais se retrouve bloqué derrière un Pedro Rodríguez très peu coopératif. Au treizième tour, la BRM du Mexicain est victime d'une crevaison. Peterson a la voie libre ! Et il remonte fort vers le trio de tête. Après avoir établi la jonction, il ravit la troisième place à Jacky Ickx (Ferrari) au trentième passage et double Jo Siffert (BRM) lors de la boucle suivante. Le voilà deuxième à 17" de Stewart ! Il signe un moment le meilleur tour en course, mais, impérial, Stewart réplique. L'Écossais a la course bien en main et Peterson se contente de cueillir la deuxième place. Ce magnifique résultat ne donne toutefois pas lieu à une grande fête. Au même moment, l'équipe March apprend le décès de Graham Coaker, l'un de ses fondateurs, des suites d'un accident au volant d'une March F2. Graham avait, certes, quitté l'entreprise quelques mois plus tôt, mais il demeurait un proche de l'écurie.

Peterson : un atout précieux

Heureusement, Peterson se crée d'autres opportunités de monter sur le podium. Au Grand Prix de Grande-Bretagne, il termine à nouveau deuxième (alors qu'Henri Pescarolo se classe à une jolie quatrième place). A Monza, un mois et demi plus tard, March pense pouvoir renouer avec la première marche. Sur ce circuit où le phénomène d'aspiration est déterminant, Ronnie Peterson est le pilote qui passe le plus de tours en tête. Il mène d'ailleurs le peloton lorsque celui-ci aborde pour la dernière fois la Parabolique. C'est à cet instant que Peter Gethin, au volant de la BRM, porte une attaque qui s'avérera décisive quelques centaines de mètres plus loin. Les deux hommes passent la ligne d'arrivée, séparés

par seulement un centième de seconde ! Jamais dans toute l'histoire de la Formule 1 une arrivée n'aura été aussi serrée. Cette statistique n'enlève malheureusement rien à la frustration du clan March en ce 5 septembre 1971. Dans la foulée, Peterson termine deuxième au Canada (après avoir mené 13 tours) et troisième aux États-Unis. Cette série de places d'honneur lui vaut de terminer vice-champion du monde, derrière Jackie Stewart ! Un classement absolument inespéré qui positionne le Suédois comme l'un des plus sûrs espoirs de la Formule 1. Colin Chapman (Lotus) n'a pas attendu la fin de saison pour le comprendre. Dès l'été, il a tenté de débaucher le Suédois, proposant même à March un dédommagement de 35 000 £. Malgré le besoin criant de liquidités, Max Mosley – conscient que Peterson est un atout précieux pour March – a décliné l'offre. Le Suédois ne rejoindra Lotus qu'en 1973.

Malheureusement, les choix imposés par cette situation financière précaire ont pesé sur les résultats de l'écurie. Ronnie Peterson est, en effet, le seul pilote à avoir marqué des points « constructeur » cette saison-là. Après cinq grands prix, Soler-Roig a arrêté les frais et a été remplacé par Nanni Galli, soutenu par Alfa Romeo. Le V8 italien (utilisé en une occasion par Peterson au Grand Prix de France) s'avère décevant. L'accord ne sera d'ailleurs pas renouvelé en 1972, Max Mosley ayant trouvé une autre source de revenus plus prometteuse en la personne de... Niki Lauda. Issu d'une famille très aisée, le jeune pilote autrichien ne compte pas parmi les espoirs du sport automobile. Ses résultats en Formule 3 sont plutôt médiocres, mais lors d'une séance d'essais de F2 à laquelle participe aussi Ronnie Peterson, Robin Herd se dit que, finalement, cet Autrichien a peut-être du potentiel. Il est du reste engagé (moyennant finances, bien sûr) sur une 711 lors de son grand prix national.

Malgré une prestation anonyme, Lauda ressort de cette course écourtée par des problèmes de tenue de route plus déterminé que jamais à faire carrière en F1. En dépit de l'opposition de son très influent grand-père, il emprunte à une banque autrichienne la somme délirante de 35 000 £ afin de se payer le volant d'une March pour la saison suivante. C'est cette somme qui permettra à March de terminer l'année sans déposer le bilan ! ●

**"C'ÉTAIT UNE BONNE AUTO, DOTÉE D'UN BON POTENTIEL.
EN REVANCHE, À L'ÉPOQUE, L'ÉQUIPE N'AVAIT PAS UN ROND ET NOUS
N'AVONS PAS VRAIMENT EU LES MOYENS DE L'EXPLOITER."**

Henri Pescarolo (alors pilote Williams)



REPORTAGE F1 Le patron de Mercedes s'explique

LES MAUVAISES HISTOIRES DE TOTO

En 2023, Toto Wolff aurait dû fêter une décennie à la tête de Mercedes F1. Mais les occasions de célébrer cet anniversaire ont été rares, son équipe ne parvenant pas à remporter la moindre course. Une première depuis 2012.

Par Lionel Froissart



**“PERSONNE N’A ÉTÉ LICENCIÉ
POUR CAUSE DE NON-PERFORMANCE.
SI UN DÉPARTEMENT DE L’ÉQUIPE
N’EST PAS PERFORMANT, C’EST MA FAUTE.”**

Toto Wolff

Torger Christian Wolff, dit Toto, est aux commandes de l’équipe Mercedes depuis 2013. Dix ans ont passé, et après avoir beaucoup gagné jusqu’en 2021, le manque de résultats n’en a été que plus brutal. En 2023, au fil de ce qui a été (à ce jour) la plus longue saison de l’histoire de la F1, Toto et ses troupes ont vu l’équipe Red Bull dominer comme jamais. L’équipe autrichienne

a balayé à cette occasion la plupart des records de la discipline grâce à une RB19 imbattable et à un Max Verstappen stratosphérique à son volant. Certains de ces records appartenaient d’ailleurs à Mercedes et son pilote vedette Lewis Hamilton, lesquels sont retombés dans un anonymat aussi sombre que la robe des rétives F1 W14.

S’il faut dater le début de la descente aux enfers de l’équipe anglo-allemande, pas besoin de carbone 14. Il faut juste rembobiner le film et faire un arrêt sur image sur la soirée du 12 décembre 2021, lors d’un fameux Grand Prix d’Abu Dhabi. On y voit un casque audio être fracassé de rage, mais surtout un certain Michael Masi en prendre pour son grade. Le directeur de course de la F1 – remercié entre-temps – vient de faire basculer le sort du championnat. Lewis Hamilton y perd un huitième titre, Max Verstappen y gagne sa première couronne. Et Toto Wolff y laisse un peu de sa foi et beaucoup de sa santé. Depuis, il ressasse une froide colère et une immense frustration.

Il a suffi de s’entretenir à bâtons rompus avec Toto Wolff et d’évoquer cet épisode pour comprendre que ce traumatisme n’est pas encore digéré, même après un peu plus de deux ans. Celui qui était le séillant meneur de l’équipe Mercedes semble à présent avoir perdu de son entrain et un peu du plaisir d’être à ce poste de commandement sous haute tension. Ces derniers mois, il est même apparu usé, fatigué, parfois lassé. La faute à ces deux saisons de misère sur le plan des résultats et au concept d’une monoplace techniquement trop radicale, entre autres dépourvue de pontons, ce qui a transformé une Mercedes championne du monde en une sorte de taxi poussif que ses « conducteurs » Hamilton et Russell auraient bien remis au dépôt avant l’heure.

Plus rare et étonnant, l’année dernière, Toto Wolff était absent lors du Grand Prix du Japon et celui du Qatar. Le paddock s’est alors enflammé, imaginant que le patron autrichien allait passer la main. D’autant que l’année 2023 aura vu Jérôme d’Ambrosio de plus en plus présent à ses côtés les week-ends de course, le Belge étant présenté comme celui qui devra succéder à Toto Wolff le moment venu ou le suppléer en cas de besoin.

Toto Wolff vient de prolonger son contrat en tant que Team Principal chez Mercedes pour au moins trois ans.

REPORTAGE F1

Le patron de Mercedes s'explique



Mercedes F1 Media



Motorsport-images/LAT/Panoramic



La complicité et l'amitié entre Toto Wolff et Lewis Hamilton ne sont pas feintes. L'Anglais apprécie l'enthousiasme et l'implication de son patron. A ses côtés, Wolff sait pouvoir compter sur Bradley Lord (en haut à gauche), son directeur de la communication, pour arrondir les angles avec la presse, ou sur le Belge Jérôme d'Ambrosio, susceptible de le suppléer à la tête de l'équipe Mercedes F1.

Cette absence était pourtant facile à justifier, le boss ayant prévu de longue date une opération à un genou. De manière anecdotique, cette double absence est plutôt bien tombée. Elle a évité à Toto Wolff de voir Red Bull conserver son titre d'écurie championne du monde à Suzuka et d'assister au sacre de Max Verstappen à Losail. Si le patron de l'équipe Mercedes n'a rien contre le Néerlandais et l'a même félicité pour sa démonstration lors des 22 courses du dernier championnat, il a beaucoup plus mal vécu le fait de voir sa bête noire Christian Horner, son homologue de chez Red Bull, parader dans le paddock. Il faut dire que Horner ne manque jamais une occasion de tacler Wolff. Et surtout, Red Bull a pris la place de l'écurie allemande au sommet de la F1 depuis la mise en place du nouveau règlement technique et aérodynamique au début de la saison 2022. Une période pendant laquelle Mercedes n'a gagné qu'une course, alors que Red Bull a empilé 38 victoires !

Une année d'espoirs déçus

Ce n'est donc pas de gaieté de cœur que Toto Wolff a dressé le bilan 2023 de son équipe. Paradoxalement, lorsqu'il lui a été demandé quelle a été la meilleure des courses de son équipe en 2023, Wolff a évoqué le Grand Prix des Etats-Unis à Austin, où Lewis Hamilton s'est vu privé de sa deuxième place sur disqualification après avoir sérieusement inquiété Verstappen pour la victoire. « Ce choix peut paraître étrange parce que nous avons été disqualifiés (voiture trop basse, NDLR), mais nous avons apporté des améliorations qui ont fonctionné, la voiture

était performante. Ce fut un week-end agréable. » Mais ce fut aussi l'une des rares occasions de se réjouir. Plus tôt, il y a eu le Grand Prix d'Espagne et les faux espoirs nés d'une bonne performance de la Mercedes FW14 en version B, lancée dans les rues de Monaco une semaine auparavant. Hélas, le double podium de Hamilton et de Russell ne fut qu'un feu de paille. La suite de la saison jusqu'au final d'Abu Dhabi (sauf la parenthèse d'Austin) fut une succession de déceptions et d'interrogations. Le Grand Prix du Brésil a illustré ce régime de montagnes russes sur lesquelles l'équipe Mercedes a fini par frôler la nausée. « Le Brésil a été difficile, parce que c'était une très bonne course pour nous en 2022. Nous avons dominé tout le week-end, et en 2023, c'était l'inverse », déplore Toto Wolff en constatant que cet épisode brésilien résume les espoirs déçus encaissés par son équipe. « Il y a eu beaucoup de moments où nous avions de grandes attentes et où tout ne s'est pas passé comme nous l'avions prévu. »

Alors qu'à l'approche de la fin de saison, Toto Wolff affirmait que la deuxième place au championnat des constructeurs ne serait pas une consolation, il a changé d'avis au soir d'Abu Dhabi, jugeant que ce classement finalement flatteur en regard d'une saison ratée était le bienvenu. C'est en effet une forme de récompense pour tous les employés de Brackley, où sont conçues les monoplaces de l'équipe allemande, et de Brixton, où est développée l'unité de puissance. Sans oublier qu'une partie de la prime de la FIA, augmentée à cette occasion, leur reviendra. « Je n'ai jamais prêté beaucoup d'attention aux deuxième et troisième places. Mais terminer deuxième était émotionnellement et moralement important pour



DPPI

Toto Wolff et son homologue de chez Red Bull, Christian Horner, sont comme chien et chat. Souvent contraints de se côtoyer en conférence de presse, ils ne manquent jamais une occasion de se tacler. Depuis deux ans, l'Autrichien doit supporter le triomphalisme de l'Anglais.



Motorsport-images/LAT/Panoramic

L'année 2023 ne s'est pas non plus terminée pas sur une note légère. Le couple Wolff (Toto ici avec sa femme Susie) a été visé par une enquête de la FIA au prétexte d'un possible conflit d'intérêts, Mme Wolff étant la directrice de la F1 Academy auprès de... la FIA elle-même. Procédure très vite abandonnée.

"IL AURAIT PU ENVISAGER UN RETRAIT, SURTOUT QUAND VOUS ESSAYEZ DE TROUVER UN ÉQUILIBRE ENTRE VIE PROFESSIONNELLE ET VIE DE FAMILLE. IL S'EST POSÉ LA QUESTION MAIS N'A PAS ENVIE D'ARRÊTER."

Lewis Hamilton

l'équipe. C'était un bon moment », a concédé Wolff, en relevant l'autre aspect positif : « L'avantage sportif, c'est qu'on a plus de temps en soufflerie en 2024 (l'avantage est minime avec 5 % de temps de développement aérodynamique supplémentaire par rapport à Red Bull, NDLR). » Et d'ajouter : « Après Abu Dhabi, je me suis senti très bien. Je ne m'attendais pas à avoir ce sentiment. »

Reste à savoir si après deux saisons d'errements – certains disent d'entêtements – dans le concept des monoplaces noirs, des remaniements vont être mis en place à l'usine. Wolff prend pour lui la responsabilité de cet échec et ne veut pas désigner des coupables : « Chez Mercedes, nous blâmons le problème et non un individu. Personne n'a été licencié pour cause de non-performance. Si un département de l'équipe n'est pas performant, c'est ma faute. C'est que je n'ai pas fourni le bon cadre ou que je n'ai pas embauché les bonnes personnes. Nous nous en sommes tenus à cette "no blame culture", et j'en suis fier. »

Le principal ajustement dans l'organigramme technique de l'équipe huit fois championne du monde est le retour à la direction technique de James Allison. Mais c'est bien Toto Wolff qui reste le patron, même s'il n'exclut pas que ce poste évolue : « Je suis toujours à l'affût de la meilleure structure possible. Et peut-être qu'elle sera différente à l'avenir. En tant que directeur de Mercedes Benz Motorsport, je suis responsable de 2 500 personnes. Je suis propriétaire de l'équipe (à hauteur de 33 %, NDLR). J'envisage donc les choses dans la perspective des vingt prochaines années. »

Toutefois, Toto Wolff prépare Jérôme d'Ambrosio afin que le Belge puisse le seconder et lui-même s'autoriser quelques respirations. Il est difficile d'imaginer que le sujet de sa succession ne soit pas dans un coin de sa tête. « Je me remets constamment en question et m'interroge sur ma contribution, comme beaucoup d'autres. Dans les moments délicats, je me réveille le matin et me demande ce que je dois faire. » Mais aussi lourdes soient les responsabilités, Toto Wolff n'a jamais vraiment songé à les fuir. « Même si je suis parfois très émotif, si j'ai ces moments difficiles le dimanche soir, je peux apporter ma contribution. » En clair, pas question de lâcher la barre du navire. Lewis Hamilton en est persuadé... et rassuré. Il fut le premier à repousser les rumeurs de prise de recul de son patron lors de ses absences au Japon et au Qatar : « Il aurait pu envisager un retrait, surtout quand vous essayez de trouver un équilibre entre vie professionnelle et vie de famille. Il s'est posé la question mais n'a pas

envie d'arrêter. Il n'a pas perdu une once de sa compétitivité. Vous le voyez à la télévision lorsqu'il est assis dans le garage, il vit tout très intensément. Il continue de pousser tout le monde. C'est un leader très accessible, les gens peuvent s'identifier à lui, à ses émotions et à son dynamisme. »

Une petite polémique pour la route

Il était pourtant écrit que la famille Wolff connaîtrait une nouvelle contrariété à l'approche des fêtes. Ce fut sous la forme d'une accusation de la FIA, au sujet d'un prétendu conflit d'intérêts visant la femme de Toto. La FIA suggérait que Susie Wolff, dirigeante de la F1 Academy (le championnat des femmes pilotes), plus précisément directrice générale de la F1 Academy auprès de la fédération sportive, risquait d'échanger des informations avec son époux. La femme de Toto, qui ne manque pas de caractère, a contre-attaqué en se disant insultée par des accusations infondées. Elle a aussi souligné la tendance « misogynie » du nouveau président de la FIA, Mohammed Ben Sulayem. La totalité des patrons d'écurie, y compris Christian Horner, se sont dit choqués par la méthode et ont défendu le couple Wolff. Ils ont surtout affirmé qu'aucune des équipes du peloton ne s'était plainte d'un quelconque conflit d'intérêts. A peine plus de vingt-quatre heures après le début de ce psychodrame, la FIA publiait un autre communiqué sous forme de marche arrière : « La FIA peut confirmer qu'il n'y a pas d'enquête en cours en matière d'éthique ou disciplinaire impliquant un quelconque individu », actant ainsi un nouveau loupé de l'autorité sportive. Ce qui a fait dire à Frédéric Vasseur, proche de Toto Wolff : « Je pense qu'il aurait été approprié et logique que la FIA utilise ces vingt-quatre heures entre la première annonce et la seconde pour éviter toute mauvaise conclusion. » En résumé, qu'elle s'abstienne d'une accusation prématurée. Il a aussi regretté une situation « assez embarrassante pour l'ensemble du sport ».

Enfin, la seule bonne nouvelle de cette année 2023 pour Toto Wolff aura été de constater que sa fortune personnelle a profité d'une hausse importante. Selon le très respecté magazine économique *Forbes*, le capital de l'Autrichien s'élève désormais à 1,6 milliard de dollars, soit 600 millions de plus qu'en mars 2023. Cette progression est, entre autres, attribuée à la forte valorisation de l'équipe Mercedes F1 (3,8 milliards), dont Wolff est un des principaux actionnaires. Mais faut-il croire Toto Wolff lorsqu'il affirme : « Je renoncerais à chaque centime de bénéfice pour gagner à nouveau » ? ●



FORMULE 1

Dans les coulisses de l'intersaison



1

Alpine Media



2

Red Bull Media

Mick Schumacher va s'orienter vers l'Endurance. Tout en restant en réserve de l'équipe Mercedes, l'Allemand disputera les manches du WEC avec l'équipe Alpine. Plusieurs manches de ce championnat coïncident toutefois avec des grands prix de F1.

Max Verstappen est conscient que la F1 doit s'adapter aux exigences écologiques et aux énergies plus vertes. Mais le Néerlandais reconnaît aussi qu'il ne sera plus dans le sport automobile lorsque les énergies fossiles ne seront plus d'actualité.

MARDI 5 DÉCEMBRE

1 Mick Schumacher avec Alpine en WEC Et chez Mercedes F1 en doublure

Faute d'avoir pu retrouver un volant de F1 comme titulaire, Mick Schumacher semble avoir choisi l'Endurance par défaut pour continuer à exercer son activité de pilote. Il sera donc au volant d'une Alpine pour le premier rendez-vous de la saison d'Endurance, au Qatar, le 2 mars, étrangement programmée le même samedi que le premier grand prix de la saison de Formule 1 à Bahreïn. Pour Mick Schumacher, qui garde sa place de pilote de réserve chez Mercedes F1, le calendrier d'Endurance n'est pas très favorable car cinq épreuves du WEC ont lieu le même week-end qu'un grand prix. Pour de nombreux observateurs, ce choix de courir en Endurance présente le danger d'être dans un « cul-de-sac », selon les mots de son compatriote Christian Danner, ancien pilote de F1 lui-même. De son côté, Mick Schumacher a repoussé l'idée de courir en Formule E : « J'ai reçu plusieurs offres et j'ai refusé beaucoup d'argent, a-t-il expliqué. Je veux continuer à

avoir du bruit dans ma voiture. » Robert Kubica approuve, lui qui a trouvé refuge en Endurance après son retour peu convaincant en F1. Son avis sur la Formule E est d'ailleurs assez radical : « Conduire ces voitures électriques, c'est un peu comme faire l'amour à une poupée gonflable. »

VENDREDI 8 DÉCEMBRE

2 Verstappen pas vert Une décennie devant lui

Alors que la F1 et la FIA mettent en place un groupe de travail pour plancher sur des énergies plus propres, Max Verstappen a reconnu qu'il n'était pas attiré par cette évolution : « L'essence aura probablement disparu. Mais notre sport devient déjà plus vert et plus durable. Ce qui est sûr, c'est que je ne serai plus là ! Il est important pour la F1 de rester pertinente par rapport à la société. Nous voyons des freins par rapport au tout-électrique en sport automobile, à cause de l'autonomie notamment. » Lucide et fataliste, le triple champion du monde ne voit pas d'autre issue pour que la catégorie perdure. « Si la F1 veut continuer à exister, elle

n'aura pas d'autre choix que de s'adapter et proposer des machines qui font toujours rêver. Nous adorons le bruit, l'essence, et ce genre de choses, mais nous voyons bien aussi que ce n'est plus une solution d'avenir à très long terme pour la planète. Il faut savoir accepter les choses. »

SAMEDI 16 DÉCEMBRE

Lawrence Stroll reste ferme Circulez, y'a rien à vendre

Aston Martin n'est pas à vendre. C'est ce qu'affirme Lawrence Stroll, le principal actionnaire de l'équipe de F1, qui veut faire taire les rumeurs de vente entendues dans le paddock depuis plusieurs mois. Comme il ne choisit pas au hasard à qui il s'adresse, Lawrence Stroll

a accordé une interview au New York Times : « Je ne sais pas d'où vient cette spéculation. On ne dépense pas des centaines de millions de livres sterling pour construire le plus grand campus de Formule 1 si l'on est sur le point de quitter l'entreprise. » Et Stroll senior de détailler : « Dans ce cas, on n'embauche pas 400 autres employés parmi les meilleurs. J'ai prouvé par mon engagement (...) que je n'ai aucun intérêt à ne pas être l'actionnaire majoritaire de cette équipe pendant très, très, très longtemps. Et il en va de même pour l'entreprise de voitures de route. Je n'en suis qu'au début du voyage dans les deux cas. » Enfin, Lawrence Stroll a précisé que les parts récemment vendues à la société d'investissement Arctos seront les dernières avant longtemps.

“Oui, nous souhaitons effectuer des visites inopinées (dans les souffleries), demander à quelqu'un de venir chercher les gens à l'accueil, avec une attente maximale de 15 minutes.”

Nikolas Tombazis, directeur FIA des monoplaces.

“C’est vrai, j’aime bien Günther, c’est une personne vraiment sympa. Mais nous en sommes à (plus de) 160 grands prix sans jamais monter sur un podium.”

Gene Haas, propriétaire de Haas F1 Team

Par notre envoyé spécial **Lionel Froissart**



3

L'équipe McLaren, créée en 1966 par le Néo-Zélandais qui lui a donné son nom, vient de passer en totalité aux mains du fonds souverain de Bahreïn. Ce rachat total assure une assise financière solide à l'équipe qui reste basée à Woking.

DPPI



4

Motorsport-images/LAT/Panoramic

Netflix va devoir faire sans l'une de ses vedettes de la série *Drive To Survive*. Lassé par le manque de résultats de son équipe et un management qui ne lui convenait plus, Gene Haas a remercié l'emblématique Günther Steiner.

LUNDI 18 DÉCEMBRE

Du cash pour Alpine Pour dépenser plus ?

L'entrée au capital d'Alpine Racing de la société Otro Capital, à hauteur de 24 %, a été finalisée. Selon les spécialistes économiques, cette participation valorise Alpine Racing à près de 825 millions d'euros. Ces 24 % représentant un apport de 200 millions d'euros. Ce qui semble être une bonne opération financière devrait, en partie, profiter au développement de l'équipe de F1 dans le domaine du marketing et pour la (re) construction de son image. Un apport qui serait aussi bienvenu dans le domaine du développement et de l'exploitation technique, un budget (trop) maigre ayant handicapé l'équipe française jusque-là, selon son ancien directeur sportif Otmar Szafnauer. Ce dernier, remercié en cours de saison 2023, affirme que déjà, en 2022, Alpine F1 était restée très en deçà du budget plafond : « Quand je suis arrivé, nous étions à deux chiffres en dessous du plafond en millions, donc nous avions une marge de manœuvre pour embaucher. » Szafnauer déplore d'importantes carences : « J'ai compris les domaines qui présentaient des lacunes et j'ai

commencé à faire des changements. Lorsque je suis arrivé, il n'y avait pas de groupe de performance aérodynamique distinct, par exemple. Dans les grandes équipes, 20 à 25 personnes s'occupent de la performance aérodynamique, qui est un groupe distinct du groupe aérodynamique. »

MERCREDI 20 DÉCEMBRE

La FIA muscle ses contrôles Les équipes sous surveillance

La FIA a décidé de renforcer le contrôle des activités des usines de F1 et aussi le respect du plafond financier. Par ailleurs, elle doit mettre en place un département spécial qui veillera à ce qu'aucune équipe ne développe des éléments aérodynamiques destinés aux nouvelles voitures de 2026, saison qui marquera le début d'une nouvelle réglementation technique. La FIA songe également à procéder à des visites de contrôle surprises, alors qu'elles étaient annoncées jusque-là. Ce que confirme le directeur des monoplaces de la FIA, Nikolas Tombazis : « Oui, nous souhaitons effectuer des visites inopinées. Il serait bien d'avoir un processus dans lequel nous

pourrions appeler les équipes, demander à quelqu'un de venir chercher les gens à l'accueil, avec une attente maximale de 15 minutes et leur permettre de voir ce qu'ils veulent, comme ce qui est en cours dans la soufflerie. »

JEUDI 21 DÉCEMBRE

3 McLaren rachetée Bahreïn prend les commandes

Lorsque débutera la prochaine saison, McLaren deviendra propriété à 100 % du royaume de Bahreïn. Lors du premier grand prix sur ses terres, McLaren Group appartiendra en totalité à Mumtalakat, le fonds souverain de Bahreïn. Lequel était déjà majoritaire au capital de l'équipe. Avec cette prise de contrôle et l'apport de nouveaux capitaux, la valeur de McLaren F1 est estimée à 2,2 milliards de dollars.

MERCREDI 10 JANVIER

4 Steiner passe à l'as Le paddock perd une star

Günther Steiner était devenu en l'espace de quelques mois une vedette du paddock. A Las Vegas, le futur ex-Team

Principal de l'équipe Haas a signé dix fois plus d'autographes que ses pilotes. La faute ou grâce à Netflix, qui en a fait un de ses principaux acteurs, et donc une vedette. Cette notoriété n'a pas suffi à sauver sa tête. Lassé du manque de résultats de son équipe, Gene Haas n'a pas renouvelé le contrat de son directeur sportif tout en regrettant d'avoir à le faire : « C'est vrai, j'aime bien Günther, c'est une personne vraiment sympa. Mais nous en sommes à (plus de) 160 grands prix sans jamais monter sur un podium. Ces dernières années, nous étions 10^e ou 9^e (8^e en 2022). Il semble que c'était le moment approprié pour faire un changement et essayer une direction différente. » Cette direction est prise avec Ayao Komatsu. Ce Japonais, âgé de 47 ans, était directeur de l'ingénierie au sein de l'équipe américaine où il était arrivé dans les bagages de Romain Grosjean en tant qu'ingénieur de piste du pilote franco-suisse. Plus discrètement et quelques heures avant Steiner, c'est Simone Resta qui avait quitté son poste de directeur technique pour rentrer au bercail à Maranello. ●



Une oreille (encore) polie mais distraite : c'est tout ce qu'accorde Stefano Domenicali, le président de F1 Group (à droite) à Mohammed Ben Sulayem, président de la FIA, quand celui-ci se dit "le chef de la maison" Formule 1. Un chef qui n'a pas les moyens d'affirmer son pouvoir, puisqu'il ne maîtrise pas ses ressources financières.

La guerre est (presque) déclarée

Entre la Formule 1 et la FIA, les frictions se multiplient. La personnalité de Mohammed Ben Sulayem ne contribue pas à apaiser les tensions, bien au contraire. **Cette crise inédite peut-elle aboutir à un divorce ? Passage en revue des conflits en cours.**

Par Joe Seward

S

Si vous lisez les gros titres sur la Formule 1, vous avez peut-être vu des articles suggérant des crises et des troubles entre le sport et son instance dirigeante, la Fédération internationale de l'automobile (FIA), et son président, l'Emirati Mohammed Ben Sulayem. Y a-t-il vraiment une crise ? Pour comprendre les problèmes, il faut remonter près d'un quart de siècle en arrière, lorsque Bernie Ecclestone a acquis les droits commerciaux du championnat du monde FIA

de Formule 1 jusqu'à fin 2010. Ecclestone avait souhaité prendre sous son aile la totalité de l'activité, mais la FIA a rejeté la proposition et il a été convenu qu'un compromis verrait la FIA fournir les services administratifs et législatifs tandis que Bernie Ecclestone paierait 313,6 millions de dollars pour une licence de 100 ans sur tous les droits commerciaux du championnat du monde, y compris ses marques. La Fédération a également obtenu un accord pour percevoir des frais annuels d'administration et de transport. Les 313,6 millions de dollars ont été déposés dans une fondation qui, aujourd'hui, a très peu à voir avec le sport, au-delà du financement occasionnel de recherches sur la sécurité.

Cela a bien fonctionné sous la direction de Jean Todt, qui a dirigé la FIA de 2009 à 2021. Todt a été assez intelligent pour comprendre qu'il était préférable de laisser la F1 vaquer à ses propres affaires. Mais depuis le départ du Français en décembre 2021, les choses ont changé – et pas en mieux. Le problème peut être expliqué par une déclaration récente de Ben Sulayem dans une interview : « *Nous devons comprendre qui je représente, a-t-il assené. Je représente le chef de la maison. Nous ne sommes pas un fournisseur de services.* »

C'est qui le patron ?

En théorie, c'est exact. La FIA est, en fin de compte, propriétaire de la discipline. Mais le véritable pouvoir réside dans F1 Group (FOG) et dans les écuries qui participent au championnat. D'autant que, sans l'argent de la F1, la Fédération ne serait pas en mesure de fonctionner comme elle le fait aujourd'hui. Elle ne pourrait survivre que si ses activités étaient sérieusement réduites. Au total, la Fédération gagnerait près de 100 millions de dollars par an grâce aux frais facturés pour l'administration du championnat et la délivrance des licences. Cette somme représente ●●●



Motorsport-images/Sutton/Panoramic



DPPI

Mohammed Ben Sulayem a adopté une tout autre attitude que Jean Todt face à F1 Group, mais aussi face aux écuries. Outre l'initiative d'accueillir une nouvelle équipe contre l'avis général, la FIA se montre procédurière vis-à-vis des patrons d'écuries, quitte à créer le malaise comme lors de la récente affaire avec Toto Wolff, dirigeant de Mercedes.

JEAN TODT AVAIT COMPRIS QU'IL ÉTAIT PRÉFÉRABLE DE LAISSER LA F1 VAQUER À SES PROPRES AFFAIRES. MOHAMMED BEN SULAYEM, LUI, VEUT REPRENDRE LA MAIN, NON SANS CRISPATIONS.

plus de 60 % des revenus totaux de la FIA. Cela signifie que, dans la relations F1/FIA, c'est la première qui a le pouvoir. Depuis que Ben Sulayem a pris la présidence de la FIA, la situation s'est progressivement dégradée. La Formule 1 se porte bien, avec 10 équipes solides qui ont désormais de la valeur, grâce au plafond budgétaire et à l'augmentation des primes versées aux écuries. Les gens souhaitant entrer en F1 ont, dans le passé, acheté des équipes existantes, ce qui était bien moins cher que d'essayer de bâtir une nouvelle structure à partir de zéro. En théorie, les accords commerciaux autorisent un maximum de 12 équipes. Il n'y avait cependant aucune envie de la part de la Formule 1 pour faire venir de nouvelles écuries, car les équipes existantes estimaient que les nouveaux venus ponctionneraient de l'argent de la F1 et n'y apporteraient aucune réelle valeur supplémentaire. C'était un argument solide. Ben Sulayem a ignoré la résistance à l'idée et a ouvert une procédure de candidature. Cela ne s'est pas bien passé. Ce n'était que le début.

Quelques jours plus tard, alors que des rumeurs circulaient selon lesquelles F1 Group pourrait être vendu à un fonds d'investissement public saoudien, Ben Sulayem faisait remarquer que la discipline ne valait pas l'argent dont parlaient les rumeurs. C'en était trop pour FOG et sa société mère Liberty Media. Toutes deux ont publié des reproches de la part de leurs juristes, soulignant que la FIA avait violé ses « engagements sans équivoque » de ne pas s'impliquer de quelque manière que ce soit dans les questions commerciales. Ces actes ont été jugés « inacceptables ». C'était un coup de semonce.

Ben Sulayem avait déclaré, lors de sa campagne électorale, qu'il serait président non exécutif et qu'il laisserait à une équipe dédiée de la FIA le soin de gérer la F1. Mais ce n'est pas ce qui s'est passé. Quelques jours après les récriminations de F1 Group, Ben Sulayem a écrit aux écuries pour leur dire qu'il se retirerait de la gestion de la F1. Mais cela ne s'est pas produit. Il a continué à s'afficher en patron de la discipline et, lorsqu'il a annoncé début octobre que la FIA avait accepté la candidature d'Andretti Global en tant que possible nouvelle écurie de Formule 1, les problèmes sont redevenus bien visibles. Ben Sulayem a probablement dû accepter la candidature d'Andretti parce que ce prétendant avait rempli toutes les conditions et que le rejet de sa candidature aurait pu entraîner des poursuites judiciaires contre la Fédération. Mais tout le monde en F1 était contre l'idée, même si les écuries n'ont pas réellement leur mot à dire.

Ces dernières semaines, la situation s'est encore tendue. La FIA a exagéré un certain nombre d'événements insignifiants. Une enquête a été ouverte sur Lewis Hamilton traversant la piste lors du Grand Prix du Qatar, alors qu'il avait déjà été sanctionné. C'était étrange. Il a ensuite été décidé

de convoquer le patron de Mercedes, Toto Wolff, et le directeur de l'équipe Ferrari, Frédéric Vasseur, devant les commissaires sportifs pour avoir utilisé un langage jugé grossier lors d'une conférence de presse de la FIA. Un problème plus grave s'est développé en décembre, lorsque la FIA a annoncé que son service de conformité enquêtait sur des allégations selon lesquelles des informations confidentielles auraient été transmises par F1 Group à un directeur d'équipe resté anonyme. La FIA a informé les journalistes de F1 que cela était lié au patron de l'équipe Mercedes, Toto Wolff, et à son épouse Susie, directrice générale de la F1 Academy, série féminine appartenant à la Formule 1, et que cela était le résultat de plaintes d'équipes rivales. L'enfer s'est déchaîné, Mercedes affirmant qu'elle pourrait tenter une action en justice et Susie Wolff qualifiant les allégations d'« intimidations misogynes ». Les neuf autres équipes de F1 ont toutes fait des déclarations publiques affirmant qu'elles ne s'étaient pas plaintes. Les médias ont alors commencé à se demander qui était à l'origine de l'ouverture de l'enquête. La FIA a rapidement annulé la procédure.

Vers une guerre de sécession ?

Même avant cet embarras public, certains clubs membres de la FIA s'inquiétaient des rumeurs selon lesquelles la F1 pourrait tout simplement se retirer de la FIA. On en a parlé toute l'année. Certaines personnes au sein de la FIA ont démissionné, notamment le directeur sportif de la FIA pour la F1, Steve Nielsen, et le directeur technique de l'organisation Tim Goss, tous deux des personnalités respectées. Ils se seraient déclarés mécontents du fonctionnement de la Fédération. La F1 pourrait certes se détacher de la FIA et lancer son propre championnat. Cela permettrait d'économiser beaucoup d'argent. Mais cela impliquerait aussi un changement de marque, puisque la discipline ne serait plus le « championnat du monde FIA de Formule 1 ». La F1 devrait également s'occuper de la sécurité, de l'élaboration des règles et des licences des officiels, des concurrents et des circuits. Mais cela pourrait signifier moins de tracas à long terme. De son côté, la FIA ne serait pas en mesure de créer un championnat de F1 alternatif, car il n'y aurait pas d'équipes pour construire des voitures – ni d'argent pour les payer. Le résultat probable dans cette situation serait la négociation d'un nouvel accord, avec encore moins d'influence de la FIA. Ben Sulayem disparaîtrait probablement, même si la destitution d'un président de la FIA est presque impossible, en raison du système de cooptation – à moins que les clubs ne sentent qu'il existe une menace existentielle pour la Fédération. En réalité, la F1 semble avoir une vision à plus long terme, estimant que les clubs qui constituent l'électorat de la FIA auront peu d'intérêt à renouveler le mandat de Ben Sulayem fin 2025. D'ici là, de nombreux défis de leadership s'annoncent... ●

LA PAUSE VINTAGE



À LA UNE

À l'honneur les Ferrari

RIEN QUE POUR VOUS

Austin Healey 3000 MK III à (re)découvrir

ON VOUS DIT TOUT

Sur l'Aston Martin DB4

EN TÊTE À TÊTE

Avec Laurent et sa Honda NSX

EN VENTE ACTUELLEMENT

TROPHÉE ANDROS L'ultime saison

DERNIÈRES GLISSES AVANT FERMETURE

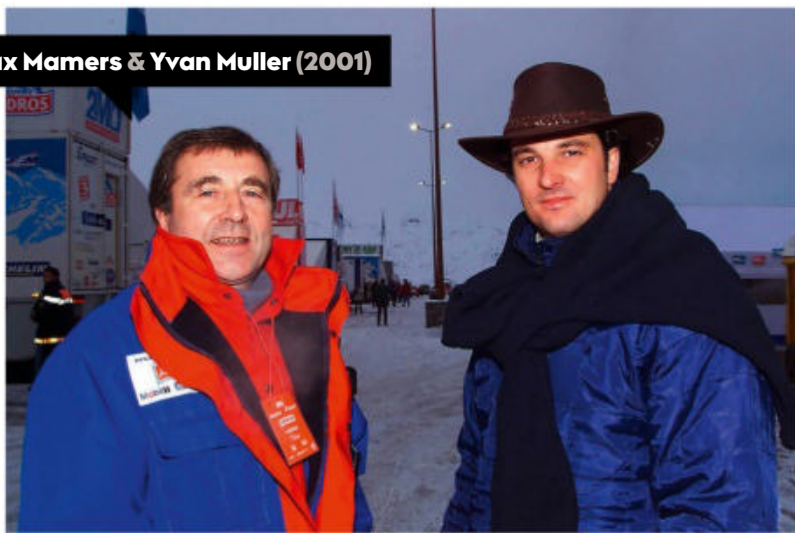
Victime du réchauffement climatique, le championnat de courses sur glace créé par Max Mamers et Frédéric Gervoson dispute sa dernière saison.

Pendant trente-cinq ans, il aura apporté une compétition rafraîchissante et spectaculaire – ainsi que la motorisation électrique ! – dans le paysage du sport automobile.

Par Alain Pernet Photos DPPI



Max Mamers & Yvan Muller (2001)



Yvan Muller (BMW, 1996)



Markku Alén (Opel, 1998)



Motorsport-images/Sutton/Panoramic



Création de Max Mamers (en haut à gauche avec Yvan Muller), le Trophée Andros a réuni des pilotes de tous horizons : des rallymen comme Markku Alén (ci-contre au volant d'une Opel) ou des pistards comme Muller (ci-dessus sur BMW). L'Alsacien est vite devenu l'homme à battre.

"UN JOUR, HUGUES DE CHAUNAC ME DIT QU'IL VEUT QUE JE DISPUTE LE TROPHÉE ANDROS. J'AI TOUT FAIT POUR LE DISSUADER, MAIS IL A INSISTÉ : « NON SEULEMENT TU VAS DISPUTER L'ANDROS, MAIS TU VAS LE GAGNER ! »"

Yvan Muller, 10 fois titré



C. Dechavanne & J-M. Bigard (2003)



De nombreux V.I.P. ont participé au Trophée Andros, à l'image de Christophe Dechavanne et Jean-Marie Bigard.



Il fallait avoir un certain sens de l'humour ou être totalement givré pour oser annoncer la création d'un championnat de courses sur glace en plein Ténéré, lors d'une étape du Paris-Dakar ! C'est pourtant ainsi que Max Mamers, qui disputait à ce moment-là son deuxième Dakar, a officialisé la création du Trophée Andros, avec la complicité de Frédéric Gervoson, à la tête d'une entreprise corrézienne de transformation de fruits alors peu connue. Le 27 janvier 1990, la première

manche du Trophée Andros était organisée à Serre-Chevalier. Si le concept de courses sur glace existait déjà avec, notamment, les 24 Heures de Chamonix lancées en 1970, il s'agissait d'épreuves ponctuelles. La force du Trophée Andros est d'avoir structuré un véritable championnat offrant aux équipes et aux pilotes une activité pendant l'intersaison.

Très vite, cette compétition faisant la part belle à la glisse s'est ménagé une place dans le paysage du sport automobile français. Elle est bientôt devenue un point de rencontre entre des pilotes d'horizons différents : Rallye, circuit, courses de côte, Rallycross, Autocross, etc. Chacun à leur manière, ces pilotes ont essayé de composer avec les caprices de la glace. Un exercice extrêmement difficile dans lequel le pistard Yvan Muller est devenu maître.

Et dire que l'Alsacien ne voulait pas courir en Andros au début ! « A l'époque, je courais pour Oreca et BMW en championnat de France de Supertourisme, se souvient-il. Un jour, Hugues de Chaunac me dit qu'il veut que je dispute le Trophée Andros sur la BMW. La glisse, ça ne me disait rien du tout. J'ai tout fait pour le dissuader de m'impliquer dans ce programme, mais il a insisté : "Non seulement tu vas disputer l'Andros, mais tu vas le gagner !" » Le patron d'Oreca ne s'était pas trompé. Après quelques courses de rodage (il n'avait jamais roulé sur glace avant sa première course !), Yvan Muller intègre parfaitement le mode d'emploi.

Il garde d'ailleurs un souvenir impérissable de sa première victoire sur glace, à Superbesse, en 1995 : « La voiture avait brûlé lors de la course précédente, et l'équipe avait fait un travail extraordinaire pour

TROPHÉE ANDROS L'ultime saison

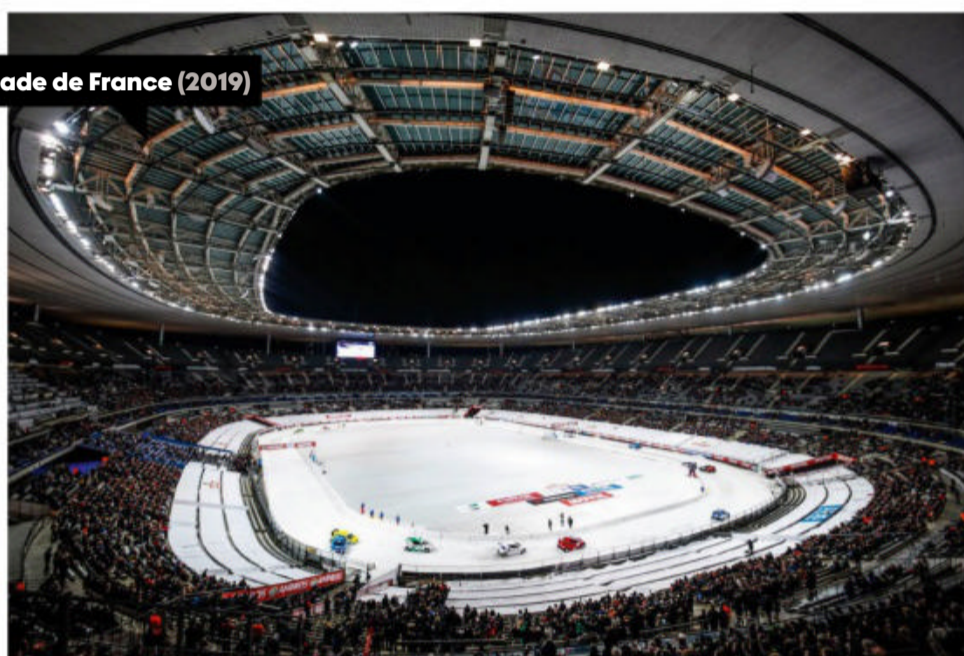


Alain Prost (Toyota, 2007)



Alain Prost (Dacia, 2012)

Stade de France (2019)



En courant au Stade de France ou en attirant un pilote comme Alain Prost (ci-dessus avec Franck Lagorce, autre pilote titré sur glace), le Trophée Andros a boosté sa notoriété auprès du grand public.

la réparer à temps. Moi-même avais été brûlé et n'étais pas au top de ma forme, mais malgré ça j'ai réussi à remporter la dernière course de la saison. » La machine Muller était lancée. La saison suivante, il décrochait le premier de ses 10 titres, record indétrônable.

Il est le mieux placé pour analyser les subtilités de cette discipline à part : « Il faut beaucoup de travail et de rigueur pour réussir et, surtout, une grande capacité d'adaptation aux conditions, qui changent très vite. Je me souviens notamment d'une course à Xonrupt. Lors de la deuxième manche, le taux de pleine charge était tombé à 20 % alors qu'il était de 80 % lors de la première manche ! Il est essentiel aussi de bien gérer les clous de ses pneus. Moi, la plupart du temps, je me contentais de rouler un seul tour en essais libres et en qualifs afin de les économiser au maximum pour les moments importants. De nombreux concurrents ont longtemps cherché quel était mon secret, mais il n'y en avait pas vraiment. Ils cherchaient dans de mauvaises directions, et je pense que ça m'a aidé ! » Après BMW (2 titres en 1996 et 1997), Yvan Muller a fait le bonheur d'Opel (5 titres) et de Kia (3 titres).

400 000 spectateurs en 8 éditions

Progressivement, le Trophée Andros est monté en puissance au point d'enflammer le Stade de France ! Au départ, Max Mamers avait prévu d'organiser une course au Parc des Princes, mais ce projet est parvenu aux oreilles du régisseur du Stade de France, alors en construction. Celui-ci a tout fait pour faire venir le Trophée Andros dans son édifice. Une vraie réussite ! « Il a fallu apporter 700 tonnes de glace, se souvient Max Mamers. Finalement, nous avons fait venir plus de 400 000 spectateurs payants en 8 éditions. Alain Prost l'a gagné, et je pense que c'est une victoire qui compte pour lui. »

La venue d'Alain Prost en 2004 a, elle, également boosté la notoriété et la crédibilité du Trophée. « C'est sûr qu'avec l'arrivée de Prost,

on a un peu changé de statut, reconnaît l'organisateur corrézien. De nouveaux médias, plus grand public, nous ont suivis. » La confrontation – parfois un brin houleuse – entre le quadruple champion du monde et l'incontournable « homme des neiges » Yvan Muller a constitué un incontestable temps fort du Trophée. D'autres pilotes de F1 sont venus : Jacques Villeneuve, Olivier Panis, Franck Lagorce, Paul Belmondo... « Même Schumacher a voulu courir ! » rappelle Max Mamers, qui a aussi accueilli Sébastien Loeb sur quelques manches. Compétition crédible, exigeante et spectaculaire, le Trophée Andros offre par ailleurs une ambiance unique, savamment entretenue. « Il est vrai que la montagne fournit un contexte un peu à part : rude mais convivial, analyse le créateur du Trophée. Une fois que le soleil s'est couché, de 17 heures à minuit, c'est un autre monde. Tu manges une bonne raclette, avec un canon de rouge ou deux près d'un feu de cheminée, et l'ambiance se détend. Une atmosphère "troisième mi-temps" se met en place avec éventuellement un passage en boîte de nuit... »

Au-delà des stars du volant, l'Andros attire aussi régulièrement des V.I.P. comme Jean-Marie Bigard, Christophe Dechavanne, Henri Leconte, Jean-Pierre Pernaut ou, désormais, le perchiste Renaud Lavillenie. « Le Trophée Andros permet à des gens inexpérimentés mais coordonnés et adroits de tirer leur épingle du jeu, ce que ne permet pas une course comme les 24 Heures du Mans, par exemple », explique Max Mamers, qui a eu la bonne idée de créer en 2002 un Trophée Andros féminin ayant attiré de nombreuses Miss France.

Tout au long de son histoire, le Trophée Andros a su trouver des idées et se renouveler. Il a ainsi organisé – dès 2009, soit bien avant la Formule E, démarrée en 2014 – les premières courses de véhicules électriques dans une compétition annexe disputée en marge du trophée « thermique » avec des cross cars développées par Exagon. « C'est une fierté d'avoir lancé l'électrique, confie Max Mamers. Nous évoluons en montagne dans

Jean-Philippe Dayraut (BMW, 2010)



Jean-Baptiste Dubourg (Renault, 2019)



Depuis 2020, le Trophée Andros est passé en 100 % électrique. Jean-Baptiste Dubourg (ci-dessus en action) est le seul pilote à avoir été champion en thermique et en électrique. Le record de victoires (59) est en revanche détenu par Jean-Philippe Dayraut (en action en haut à gauche).

“POUR MOI, APPRENDRE QUE CETTE ÉDITION SERAIT LA DERNIÈRE A EU UN PEU LE MÊME EFFET QUE LORSQU'UN ENFANT APPREND QUE LE PÈRE NOËL N'EXISTE PAS !”

Jean-Baptiste Dubourg, 6 fois titré

des espaces protégés, il faut s'adapter et réduire les nuisances. Et puis, c'était en phase avec les valeurs d'Andros, qui est une entreprise proche de la nature. Hélas, je pense que nous avons eu raison trop tôt. On nous a pris pour des fous car, à l'époque, il ne se vendait pas une voiture électrique en France. On ne nous a pas pris au sérieux... »

Néanmoins, Max Mamers et Frédéric Gervoson sont allés au bout de cette démarche, et, en 2020, le Trophée Andros a totalement basculé en électrique, renouvelant entièrement l'exercice, comme l'explique Jean-Baptiste Dubourg, seul pilote à avoir été champion en thermique et en électrique : « C'est simple : il a fallu tout revoir ! Ça a été un nouveau challenge très intéressant sportivement et techniquement. Au volant, je pense que c'est moins physique, ce qui permet de se concentrer beaucoup plus sur le pilotage. Avec l'électrique, il est crucial de bien gérer la régénération d'énergie sur les phases de freinage. Parfois, tu as intérêt à lever complètement le pied du frein parce que la régén' va freiner plus efficacement que le frein mécanique. Et puis, il faut surtout gérer le couple. Il est à la fois instantané et phénoménal. »

Dès la création du Trophée, les organisateurs ont appris à composer avec les caprices de la météo, qui n'ont fait que s'amplifier ces dernières années avec le réchauffement climatique : « S'il ne fait pas froid et qu'il

n'y a pas de neige, il n'y a pas de course ! Trois jours avant, tu n'es jamais sûr de pouvoir organiser une épreuve. Mais nous avons eu de la chance : nous avons mis en place près de 360 épreuves et nous en avons annulé moins de 5 en trente-cinq ans ! Cela dit, nous frôlons de plus en plus souvent la correctionnelle... », reconnaît Max Mamers.

Ce facteur climatique a pesé très lourd dans la décision d'arrêter le Trophée Andros : « Lors du passage à l'électrique, nous nous étions engagés pour cinq saisons, période à la suite de laquelle Andros et moi avions pris la décision de passer la main. Nous avons essayé de trouver un successeur et avons même envisagé de continuer avec une technologie hydrogène, mais le problème de la météo est devenu vraiment inquiétant. Il suffit de voir le nombre d'épreuves annulées par la Fédération internationale de ski pour s'en rendre compte. Un nouveau qui prendrait la suite a besoin de visibilité et d'avoir des certitudes. Or, aujourd'hui, à part à Val Thorens, qui se situe à 2 400 m, tu n'en as plus aucune nulle part quant à l'enneigement. Souvent, tu n'as même pas de quoi faire fonctionner les canons à neige ou créer de la glace. Tu ne peux pas bâtir un avenir là-dessus... »

D'où la décision annoncée le 23 novembre dernier de disputer cet hiver l'ultime édition du Trophée Andros. Un coup de massue pour quelques fidèles comme Jean-Baptiste Dubourg : « Apprendre que cette édition sera la dernière a eu pour moi un peu le même effet que lorsqu'un enfant apprend que le père Noël n'existe pas ! Cette course a tellement animé ma vie pendant vingt ans que j'éprouve un mélange de déception et d'excitation à l'idée de bien faire », explique celui qui était dans les gradins lors de la première course au Stade de France. Il n'avait alors que 12 ans ! Depuis, il a remporté 6 titres et en vise un 7^e. Il lui faudra pour cela combler le léger retard qu'il accuse sur Aurélien Panis (champion en titre). Quelle que soit l'issue du championnat, l'ambiance risque d'être vraiment spéciale lors de la course de Superbesse, qui marquera la dernière épreuve d'une véritable institution. ●

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**
Courrier **Service Abonnements Sport Auto**
59898 Lille Cedex 9
Prix abonnement France (12 n°) : **85,34 €**



Forever

Par **Laurent Chevalier**

A l'heure où les voitures électriques se ressemblent toutes, à part leurs logos, où leur conduite est fade comme des endives à l'eau, où leurs habitacles sont jugés à la taille de l'écran tactile et où le luxe suprême se résume soit à des inserts en cristal clinquant, soit à des LED qui passent du violet au vert comme le coin VIP de la boîte de nuit d'une zone industrielle où le gin-tonic a un arrière-goût de Paic Citron... bref, je vous le dis : sale temps pour l'automobile d'exception. D'autant que l'avenir proche ne s'annonce pas beaucoup plus radieux. Le dernier exemple nous provient du CES de Las Vegas, où les constructeurs annoncent que ChatGPT va pouvoir vous faire la conversation lorsque vous serez seul au volant et lassé de vos playlists. Youpi. Donc ceux qui vibrent pour l'authenticité automobile en arrivent à cette même conclusion : c'est mort, terminé, plié, on remballage le décor. Hep, hep, hep, pas si vite. En ce qui me



MALGRÉ L'AVÈNEMENT DES DÉPLAÇEURS ÉLECTRIQUES FADES COMME DES ENDIVES À L'EAU, LA PASSION POUR L'AUTOMOBILE D'EXCEPTION PERSISTE ET SE RÉGÈNÈRE.

concerne, je constate l'inverse : c'est-à-dire le renforcement du noyau dur des passionnés. De la même façon que les montres à quartz n'ont jamais freiné l'engouement pour les montres automatiques. Elles l'ont même régénéré. Il suffit de voir l'appétit des réseaux sociaux dès que se profile le capot d'une F40, d'une Koenigsegg ou d'une Pagani. Ou encore ces jeunes permis et leurs amis qui font le choix de se faire la main sur une ancienne Série 3 plutôt qu'en Dacia Spring. Bref, je suis convaincu que la passion pour l'automobile d'exception va continuer, et se renouveler. Et, tiens, je parie même que la toute dernière voiture sur Terre sera une Ferrari.



Au feu, les pompiers !

Par **Sylvain Vétaux**

J' ai ma Tesla qui brûle ! L'histoire se déroule aux États-Unis le jour de Noël, dans le comté d'Autauga, Alabama. Michael Sherrill, au volant de sa Tesla Model Y, est complètement ivre. Et c'est la tuile. Paf, la rambarde de l'autoroute ! Heureusement, Michael s'en sort à peu près indemne. Pas sa Tesla, qui brûle. Beaucoup. Beaucoup trop. Les pompiers du coin ont un mal fou à éteindre l'incendie. 36 000 gallons d'eau sont déversés pour venir à bout des flammes. Soit 136 275 litres, soit l'équivalent du réservoir de 90 litres (optionnel) de... 1 514 Porsche 911. Mazette ! Mais l'addition n'aurait-elle pas été aussi salée avec une voiture thermique ? « Pas vraiment, non. Tout dépend de l'avancée de l'incendie, mais en moyenne, on estime qu'il nous faut entre 1 100 et 3 800 litres d'eau pour maîtriser un incendie automobile », explique Austin Worcester, chef de la brigade de pompiers du comté. Et d'enchaîner : « Eteindre une voiture



ÉTEINDRE UNE VOITURE ÉLECTRIQUE EN FLAMMES EST UN CASSE-TÊTE. L'INCENDIE PEUT SE RÉVEILLER DES HEURES OU DES JOURS APRÈS.

électrique en flammes est toujours un casse-tête. L'incendie peut se réveiller des heures ou des jours après avoir été éteint, et les fluorure et chlorure d'hydrogène émis par la combustion des batteries sont très nocifs pour la santé. » Heureusement que l'extraction des métaux rares est écolo-friendly, que toute l'électricité que nous consommons est verte, et que l'on sait parfaitement recycler les matériaux cancérigènes qui pullulent dans les batteries. Dans le cas contraire, je me serais posé la question du coût environnemental de la voiture « zéro émission ».



FERRARI 296 GTB HYBRID 830 – 2022 – 700 KM – 390.000 €



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



**PORSCHE CAYENNE
TURBO GT**
Année : 11/22
Kilométrage : 2.050 km
210.000 €



BMW I8 ROADSTER 374 CH
Année : 12/18
Kilométrage : 380 km
150.000 €



**ROLLS-ROYCE DAWN
BLACKBADGE 601**
Année : 06/18
Kilométrage : 50.000 km
50.000 km



**AUDI RS6 AVANT
PERFORMANCE 630**
Année : 11/23
Kilométrage : 54 km
190.000 €



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