

SEP M
TOP
ventes



Sport

N° 747 Avril 2024

auto



FORMULE 1

Affaire Horner

Ce que cache le scandale



DOSSIER

PORSCHE RS

Autour du meilleur 6 cylindres du monde...

BEL: 750€ - ESP: 750€
GR: 760€ - DOM S: 760€
ITA: 760€ - LUX: 750€
PORT CONT: 750€
CAN: 1150€ CAN
MAR: 820€ - TOM S: 950€
CH: 105€ - TUN: 180€

L 15764 - 747 - F: 6,95 € - RD



MATCH

911 GT3 RS vs 911 S/T

Deux chapelles, une même divinité sous le capot

VOYAGE

718 Spyder RS

Insupportable ou addictif, sur un long périple ?

RÉTRO

993 Carrera RS

Déjà tout d'une grande !

SUPERTEST

Lamborghini Huracán STO

Tournée d'adieux en mode hystérique





Le futur nous anime.

Gamme Audi Q4 e-tron : consommation mini/maxi en cycle mixte (kWh/100 km)* : 16,0 - 18,2. « Tarif » au 04/01/2024. Valeurs susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1^{er} septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant

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

Vivez l'expérience du progrès.

Audi Q4 e-tron 100% électrique



A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Audi Vorsprung durch Technik

et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. * Selon configuration. Volkswagen Group France, SAS au capital de 198 502 510 €, 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts, RCS SOISSONS 832 277 370. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

Car Sweet Car.

Nouveau Tiguan.

Écran 15 pouces.*

Système audio premium.*

Éclairage d'ambiance avec 30 couleurs.*



Les belles histoires commencent ensemble.



Modèle présenté: Nouveau Tiguan finition R-Line, TDI 150 DSG, certains équipements présentés peuvent être en option. * En option. Car Sweet Car: Si bien dans le Nouveau Tiguan.

Cycles mixtes de la gamme Tiguan R-line TDI 150 DSG (l/100 km) WLTP: 5,6-6,0. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 145-152. Valeurs au 02/01/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

Depuis le 1^{er} septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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

Pensez à convoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



SOMMAIRE

N° 747 Avril 2024



32



24



70



62



42



124

Clément Choulot



Crédits photos couverture
Kiosques : **Laurent Villaron, Adrien Cortesi, Red Bull Media & Greg**
Abonnés : **Laurent Villaron**

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

ACTUS

- 6 ÉDITO
- 8 SPORTIVE DU MOIS
Maserati GranCabrio Trofeo
- 12 ACTUS
Rezvani Beast, La Squadra & Zagato AGTZ Twin Tail, Bugatti V16, hommage à Marcello Gandini
- 16 ACTUS LIVRES
Course, Senna, vitesse...
- 18 CLUB SPORT AUTO
Les dates à retenir
- 19 TOP CHRONOS
BRM V6 & V7 Touring
- 20 HISTOIRES D'AUTOS
Alain Serpaggi, ancien pilote Alpine

GAZ

- 24 SUPERTEST
Lamborghini Huracán STO
- DOSSIER**
PORSCHE RS
- 32 **MATCH**
Porsche 911 GT3 RS vs 911 S/T
- 41 **À LA LOUPE**
Le différentiel à blocage réglable de la 911 GT3 RS
- 42 **GRAND FORMAT**
Porsche 718 Spyder RS
- 52 **RETOUR AUX SOURCES**
Porsche 911 Carrera RS (Type 993 de 1995)
- 58 ESSAI
Land Rover Range Rover Sport SV Edition One
- 62 **MATCH**
Honda Civic Type R vs MG MG4 XPower
- 70 ESSAI
Porsche Panamera Turbo E-Hybrid

EN VRAI

- 76 C'EST LA MIENNE!
Alpine A110 R
- 78 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois, vos photos
- 80 ACHETER
UNE OCCASION
BMW M4
- 84 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
- 90 PETITES ANNONCES

SPORT

- 124 STUDIO
Bugatti Type 35 (1924-1931)
- 130 REPORTAGE F1
Racing Bulls : comment Laurent Mekies a pris les commandes
- 136 COULISSES F1
Grands prix de Bahreïn & d'Arabie Saoudite
- 144 ENQUÊTE F1
Le Hornergate
- 148 REPORTAGE WEC
Un début de saison déjà historique !
- 154 BLOG
Le blog des essayeurs

8



ABONNEZ-VOUS Voir page 147



Laurent Villaron

Greg

Laurent Villaron

Laurent Villaron



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

DALLAS

★ SUR PISTE ★

Les scénaristes de *Drive to Survive*, la série Netflix consacrée à la Formule 1, vont pouvoir profiter de quelques semaines de détente à la plage. Plus besoin d'en rajouter, de romancer, de monter en épingle les coups de gueule dans les paddocks. Avec l'affaire Horner et ses rebondissements, la réalité dépasse la fiction. Elle nous rappelle même une autre série, vieille de près d'un demi-siècle celle-là, tournée avec des bouts de ficelle, jouée par des potiches, aux dialogues ciselés à la tronçonneuse (avis personnel, je ne suis pas critique cinéma...) : *Dallas* ! La chose avait tout de même attiré des millions de téléspectateurs dans le monde entier et tenu 357 épisodes. La recette du succès ? Les mille et une variations sur le thème du conflit du pouvoir, de l'argent et de l'amour. Le sujet est universel et inépuisable. Christian Horner, le Team Manager de l'écurie Red Bull, en devient donc la nouvelle incarnation. Seule nouveauté dans cette réinterprétation d'un nœud d'intrigue vieux comme le monde, elle se déploie aujourd'hui dans le décor d'un paddock de Formule 1. Les actionnaires de Liberty Media, propriétaire des droits commerciaux de la discipline, doivent discrètement s'en froter les mains. Au début d'une saison qui ne s'annonce pas débordante de suspense sportif, voilà qui attire l'attention sur la F1. Pour de mauvaises raisons ? Bien entendu. Guetter la chute d'un puissant, observer les coups bas des uns et des autres, espérer peut-être des révélations croustillantes, ne relève pas

d'une hauteur d'esprit exemplaire. Mais c'est humain. Et puis, on se dédouane de toute culpabilité en considérant que le personnage principal est dépeint comme foncièrement antipathique. Plus sérieusement, l'affaire Horner démontre une fois de plus l'effet amplificateur et polarisant de notre époque, par la transmission immédiate de chaque nouveau rebondissement sur les réseaux sociaux. Mieux (ou pire) : c'est précisément parce que certains protagonistes anticipent l'appétit des réseaux sociaux pour leurs révélations, qu'ils les utilisent comme leviers essentiels dans leur stratégie de conquête du pouvoir. Alors, certes, l'histoire de la F1 est émaillée de nombreux scandales. Mais auparavant, tout le monde cherchait à étouffer leurs éclats malsains, dont on craignait qu'ils nuisent à l'image de la discipline. Aujourd'hui, ce serait plutôt l'inverse. ●

LE SUJET EST UNIVERSEL ET INÉPUISABLE : LES MILLE ET UNE VARIATIONS SUR LE THÈME DU CONFLIT DU POUVOIR, DE L'ARGENT ET DE L'AMOUR.

CHRISTIAN HORNER, LE TEAM MANAGER DE L'ÉCURIE RED BULL, EN DEVIENT LA NOUVELLE INCARNATION.



⊖
RALF TECH



T H E B E A S T

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

WWW.RALFTECH.COM

Fabriqué en France



LA SPORTIVE DU MOIS

Maserati GranCabrio Trofeo

Ouverture d'esprit

Les beaux jours s'annoncent, alors que diriez-vous
d'une conversation entre amis, lors de **balades apéritives,**
voire de bien plus longs voyages ?

Par Robert Puyal





Attention à bien choisir votre cuir, par ailleurs superbe. La couleur de l'habitacle prend plus d'importance encore dans un cabriolet !

D

ans le respect des traditions Maserati, la GranTurismo donne naissance à une variante attendue, le cabriolet doté d'un toit de toile couvrant quatre vraies places. Avec bien plus de 300 km/h promis en vitesse

de pointe, les éventuelles canicules vont passer plus vite. Maserati précise que l'étude de cette nouvelle génération de modèles a intégré d'emblée la déclinaison cabriolet. Un travail plus complexe au départ, mais qui porte ses fruits en limitant le nombre de renforts nécessaires pour préserver la rigidité de la voiture malgré le vaste habitacle et les longues portières. 100 kg tout

de même seraient ajoutés, mécanisme de capote compris. Pas de quoi obérer sérieusement la « performance perçue », même si les accélérations vont sans doute abandonner quelques dixièmes sous notre chrono, souvent plus chafouin que celui du constructeur, qui ne concède qu'un dixième sur le 0 à 100 km/h (3"6 contre 3"5) et 4 petits km/h en pointe (il en reste 316, correct.)

L'électrique peut attendre

Les 550 ch sont issus du V6 Nettuno, avec deux turbos logés de part et d'autre du V à 90°, quatre arbres à cames et 32 soupapes. Il se caractérise surtout par sa double injection, directe et indirecte, dans une préchambre de combustion,

munie de sa propre bougie. Le V6 descend donc de la MC20 ; seul le carter sec est abandonné et la puissance est réduite à la valeur encore fort intéressante de 550 ch. Ce V6 devrait témoigner à bord du GranCabrio des mêmes qualités appréciées dans le coupé ; docilité parfaite en croisière, et vigueur quand on lui en demande plus, avec cette capacité à couper trois de ses six cylindres pour consommer moins. Le malus, hélas, c'est là qu'est l'os, ne tient pas du tout compte de ces efforts dans son invraisemblable anathème contre toute augmentation de la puissance. Notons que, pour l'instant, n'est présentée que cette version thermique haute et hot, baptisée Trofeo, alors que le coupé est aussi proposé en version V6 de 490 ch (baptisée ●●●



« Modena ») et électrique de 761 ch (« Folgore »). Voilà quatre ans, Maserati promettait pour 2025 une gamme 100 % électrique, ce lancement prouve que l'objectif est différé. Les amateurs de belles mécaniques les préfèrent toujours thermiques, logique.

Un grand cabriolet 2 + 2

Le choix du toit souple est dicté par la vocation voyageuse de la voiture et le désir de conserver un coffre de bon volume. Le toit rigide des coupés-cabriolets, en voie de disparition dans toutes les marques et auquel Maserati n'a jamais cru, reste un mécanisme magique, à ceci près qu'il vous laisse le choix entre voyager loin, les bagages dans le coffre, et voyager ouvert, les valises sur le trottoir. Replier la capote l'ampute bien un peu aussi, mais évidemment pas dans la même mesure. D'ailleurs, Maserati y a pensé : si vous êtes certain de ne pas décapoter le temps de votre trajet, vous pouvez momentanément récupérer l'espace du petit compartiment spécifique, qui se replie au fond du coffre. Pour la commodité d'abord, mais aussi pour la frime, la grande bâche se replie tout en roulant jusqu'à 50 km/h. Pour ceux qui ont le goût de la parade, il est possible de commander la manœuvre sans recourir au bouton, d'un geste du doigt dressé, incliné à gauche pour ouvrir, à droite pour fermer. Prestige garanti auprès des passagers ! Le badaud, l'œil déjà attiré par la machine, risque de ne pas vous oublier de sitôt, si toutefois il comprend votre manège... Dernières précisions, la voiture est livrée avec un filet antiremous (qui condamne les places arrière) dont l'étui est dans le coffre, et la climatisation comporte une bouche d'air chaud sur la nuque, procédé inauguré,

si je ne me trompe pas, par Mercedes voilà déjà vingt ans sous le nom de « Airscarf » (pour « écharpe d'air »). Les bonnes idées sont faites pour être copiées.

Côté habitabilité, l'actuelle génération de GranTurismo a encore progressé. En sera-t-il de même pour le cabriolet ? Difficile de juger d'après les photos, car les premières images de la levée de voile ne montrent que la voiture ouverte. Là encore, il faut s'en remettre aux impressions laissées par ledit coupé : le GranCabrio devrait être un grand 2 + 2. Rien à voir avec, par exemple, un cabriolet Porsche 911 et ses strapontins arrière étriqués, encore moins avec une Ferrari Portofino, dont les places arrière semblent juste décoratives. Le style, défini en interne (par Klaus Busse), réagit bien au décapsulage et s'aligne sans surprise sur celui du coupé. L'occasion tout de même pour Maserati de mettre de nouveau en avant son *cofango*, mot-valise désignant la magnifique pièce de tôle qui tient lieu à la fois de capot moteur et d'ailes, soit *cofano* (capot) plus *parafango* (pare-boue, aile). 3 m² heureusement montés sur vérins. Ça ne change pas la vie à bord, mais l'œil du spectateur, débarrassé d'une ligne de joint, y trouve son compte. Et puis, que les hommes de métier tentent et réussissent de petites prouesses de ce genre, c'est franchement sympa ; c'est quand ils y renoncent qu'il faut s'inquiéter. ●



NOTRE AVIS

Voyager à quatre à ciel ouvert, voilà une offre alléchante ! Pour la précision de conduite, ce sera sans doute un peu moins bien que le coupé (nous verrons), mais pour le sybaritisme automobile, fait d'une alternance de cruisings bien pondérés et de catapultages vers l'horizon, ça devrait être assez savoureux.



EN BREF

Moteur : **V6 à 90°, biturbo, 32 S**
Cylindrée : **2 992 cm³**
Puissance maxi : **550 ch à 6 500 tr/mn**
Couple maxi : **66,2 mkg à 3 000 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 8 rapports auto**
L - l - h : **4 966 - 1 957 - 1 365 mm**
Empattement : **2 929 mm**
Pneus AV & AR : **245/35 ZR 20 & 285/30 ZR 21**
Poids : **1 970 kg**
Rapport poids/puissance : **3,4 kg/ch**
Prix de base : **234 550 €**
V. max. : **316 km/h**
0 à 100 km/h : **3"6**

LE STYLE, DÉFINI EN INTERNE, RÉAGIT BIEN AU DÉCAPSULAGE ET S'ALIGNÉ SANS SURPRISE SUR CELUI DU COUPÉ.



B.R.M.
.. Chronographes ..



TOURING
L'heure est au voyage





ACTUS DU MOIS

Rezvani Beast

Comme son nom l'indique

La confidentielle firme américaine lance **un coupé surpuissant capable de résister à presque tout.**

F

erris Rezvani se voyait pilote de chasse, comme son père.

Mais l'armée de l'air lui ferma ses portes. Alors il se lança dans du massif, du brutal, du hors norme.

Tank, Vengeance, Hercule : trois engins aptes à défoncer des murs, à tracter des wagons ou à rouler dans les endroits les plus extrêmes du globe. Comme son rêve de vitesse n'était pas assouvi, voici la Beast, une sportive targa mieux dessinée que la voiture donneuse, la Chevrolet Corvette. Dans le dos des deux occupants, le V8 6,2 l'épaulé par deux turbos soufflant comme des buffles.

Bilan : 1 000 ch et un 0 à 100 km/h catapulté en 2"5. L'intérieur est calqué sur celui de la Stingray, à l'exception du volant dont la branche supérieure est tronquée, façon F1. La boîte Tremec à 8 rapports et double embrayage est conservée également. Limitée à vingt exemplaires, la Beast n'est évidemment pas homologuée chez nous, notamment en raison des options pour le moins originales. Passons sur les portes en élytre, pour nous attarder sur le Pack 007 qui comprend, pêle-mêle, un écran de fumée, une impulsion électromagnétique, les visions nocturne et thermique, des poignées de

porte électrifiées, des masques à gaz, un kit de premiers soins, ou encore un détecteur de mines. On comprend mieux l'appellation du pack. Et pour être en mesure de vous sortir des situations les plus dangereuses, la Beast peut aussi recevoir un vitrage et une carrosserie blindés. On suppose alors que, dans ce cas, les pans en fibre de carbone, qui permettent pourtant de conserver un poids raisonnable (1 343 kg à sec), sont remplacés par de lourdes plaques d'acier. ●

Par Sylvain Vétaux

EN BREF

Moteur : **V8 biturbo, 6,2 l, 1 000 ch** Transmission : **roues AR, boîte 8 rapports double embrayage** L - l : **4 681 - 2 034 mm** Empattement : **2 725 mm** Poids : **1 343 kg (à sec)** 0 à 100 km/h : **2"5** Prix : **485 000 \$** (non commercialisée en Europe, limitée à 20 ex.)





La Squadra & Zagato AGTZ Twin Tail



est la collaboration que nous n'avions pas vue venir.

La Squadra, enseigne polonaise distribuant, entre autres marques, Bugatti, Pagani et Koenigsegg, s'associe au prestigieux Zagato pour rendre hommage à l'Alpine A220 de 1968. Pas de V8 Gordini comme à l'époque dans cette réinterprétation, mais le même 4 cylindres turbo de l'A110 logé en travers, dans le dos des passagers. A la fin des années 60, l'A220 n'obtient pas

le palmarès escompté, aussi les ingénieurs lui tronquent-ils l'arrière-train pour l'aligner en Rallye. Le châssis n° 1731 connaît tout de suite le succès. C'est cette drôle d'histoire sur laquelle reviennent La Squadra et Zagato, puisque l'AGTZ Twin Tail (quel patronyme peu glamour) propose deux carrosseries. Le capot arrière « longue queue » est amovible et peut être entreposé avant le départ en balade. L'opération est-elle longue, fastidieuse, ou réclame-t-elle un outillage spécifique ? Le communiqué de presse n'en dit rien.

En revanche, on retrouve quelques gimmicks du carrossier milanais, comme les phares effilés et tombants, le vitrage très englobant et bien évidemment le double bossage. Les roues en carbone sont empruntées à l'A110 R. L'AGTZ Twin Tail ne sera produite qu'à 19 unités (premières livraisons en octobre) à un tarif de 650 000 €, hors taxes. Malgré ce prix difficilement justifiable, le carnet de commandes se remplit à vue d'œil... ●

Par Sylvain Vétaux



Bugatti V16

La Chiron s'en va et sera remplacée par... on ne connaît pour l'instant pas le nom de l'heureuse élue. On sait à l'inverse qu'elle se gavera de sans-plomb. De beaucoup puisque, c'est désormais officiel, un V16 succédera au W16. Les rôleurs diront que Bugatti ne prend pas trop de

risques. C'est tout l'inverse, car associer à la queue leu leu deux V8 suppose de revoir entièrement les entrailles. On n'ose imaginer la longueur officielle du couple moteur/boîte... Seconde bonne nouvelle, la future Bugatti n'aura pas de turbos. Ce V16, à la sonorité bien plus sportive que le W (filez voir la vidéo

de présentation), sera associé à des moteurs électriques. Aucune info n'a fuité au sujet de la puissance, du couple ou de la cylindrée exacte, mais le seuil des 1 800 ch est crédible. Rendez-vous en juin pour tout connaître de l'hypercar alsacienne.

Par Sylvain Vétaux



Marcello Gandini 1938 - 2024

"Ne jamais céder à l'habitude"

Marcello Gandini a dessiné les dream-cars les plus flamboyants, bataillé contre Ferrari avec ses Lamborghini iconiques et a aussi enfanté des best-sellers industriels.

Aucun amphithéâtre ne serait assez grand pour réunir les designers dont la vocation est née en découvrant l'une des œuvres de Gandini : Lamborghini Miura en 1966, Marzal en 1967, Alfa Carabo en 1968, Lancia Stratos Zero en 1970, Countach en 1971, Trapeze en 1973, Navajo en 1976, Ascot en 1977, Sibilo en 1978... Dès l'annonce de son décès le 13 mars, à l'âge de 85 ans, les designers de toutes générations ont salué son génie créatif. Eugenio Pagliano, son bras droit chez Bertone, expliquait en avril 1978 que « dans une petite structure comme Stile Bertone, on a besoin d'un guide et d'une ligne à suivre. Jusqu'ici, dans la majorité des études, la ligne a été fixée par Gandini. » Le maestro ne s'entourait pas d'équipe démesurée. Juste quelques collaborateurs, dont un autre génie : Piero Stroppa. Sans oublier les brillants maîtres tôleurs de l'atelier chez Bertone qui enfantaient des concepts qu'on appelait alors des dream-cars. Marcello Gandini était un styliste spontané, mais un solitaire et un personnage discret. Tout l'inverse de son faux jumeau Giorgetto Giugiaro, né à quelques jours d'intervalle ce même mois d'août 1938. Deux designers aux caractères opposés. Si Giugiaro a su faire preuve de plus grandes ambitions en créant Italdesign en 1968, Gandini s'est montré plus solitaire. Il quitte Bertone pour créer son petit studio de consultant dont Renault sera un client privilégié. Mais derrière cet homme secret se cachait un inventeur dont l'ingéniosité ne s'est pas limitée aux seules automobiles. On lui doit des créations moins connues comme le camion Renault AE500 (Magnum), ou encore la Renault Piccola, encore plus ingénieuse que

la Twingo. Sans parler de ses voitures de grande diffusion, comme les Citroën BX ou Renault Supercinq. Il était rare qu'il prenne publiquement la parole. Alors lorsqu'en 2021, Lamborghini présente la Countach LPI-800-4 sur la base d'une Aventador, le designer témoigne pourtant de sa contrariété : « J'ai construit mon identité en tant que designer en travaillant sur des supercars pour Lamborghini. Chaque nouveau modèle sur lequel je travaillais était une innovation, une rupture, quelque chose de complètement différent du modèle précédent. Le courage et la confiance de ne pas vouloir céder à l'habitude étaient l'essence même de mon travail. Je pense que répéter un modèle du passé représente la négation des principes fondateurs de mon ADN. » Et s'il s'est fait une notoriété en grandissant aux côtés de Lamborghini, Marcello Gandini aura quand même dessiné une Ferrari chez Bertone : la Dino 308 GT4 qui a eu droit à sa griffe. Une griffe qui vient de se rétracter, mais qui laissera ses traces profondes dans l'histoire de l'automobile. ●

Par Christophe Bonnaud



Alfa Romeo Carabo (1968)



Lancia Stratos Zero (1970)



Lamborghini Countach (1973)



Lamborghini Miura (1966)

LE MAESTRO NE S'ENTOURAIT PAS D'ÉQUIPE DÉMESURÉE. JUSTE QUELQUES COLLABORATEURS.



Drive Escape

Créateur de rallyes d'exception

Pilotez ! On s'occupe du reste



drive-escape.com

6 événements en 2024 : Bretagne, Alpes, Auvergne, Provence, Pays-Basque et Pyrénées.

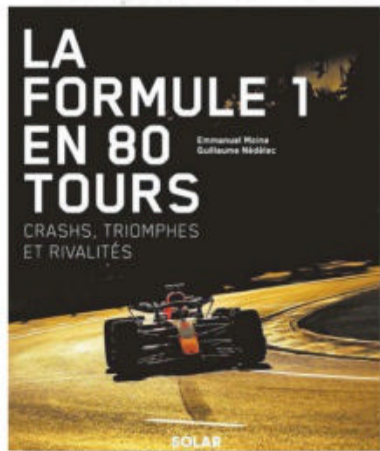
Profitez pleinement de votre Ferrari, Porsche, Lamborghini, McLaren, Aston Martin, Jaguar, Alpine, Lotus, M, AMG ou RS, découvrez de nouvelles régions et rencontrez des passionnés. Seul prérequis obligatoire : la bonne humeur !



[drive.escape](https://www.instagram.com/drive.escape)

emmanuelle@drive-escape.com Tél.: 06 49 73 73 70

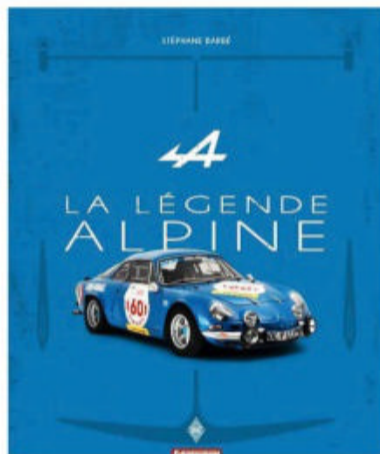




Faits marquants

- *La Formule 1 en 80 tours – Crashes, triomphes et rivalités*
- Par Emmanuel Moine & Guillaume Nédélec
- Editions Solar
- 168 pages
- 29,90 €

Plutôt que de commettre un énième ouvrage sur le palmarès de tel ou tel pilote, ce bouquin choisit de manière subjective 80 événements importants de la F1. On retrouve l'accident de Bianchi, le premier sacre de Verstappen, Lella Lombardi (seule femme à avoir marqué des points), le 13 mai 1950 (1^{er} grand prix de l'Histoire), l'épreuve du Canada en 1978 (G.P. le plus froid), etc. Un livre à la thématique originale, dont le lecteur appréciera la présentation épurée (une photo par double-page), moins la typographie, plutôt quelconque et trop grosse.



Complet

- *La légende Alpine*
- Par Stéphane Barbé & Thomas Riaud
- Casa Editions
- 194 pages
- 44,95 €

Très modestement, les auteurs préviennent en avant-propos qu'il ne s'agit pas d'être exhaustif. Fausse modestie ! Cet ouvrage ne manque pour ainsi dire rien de la riche histoire d'Alpine. On apprécie tout particulièrement les premières pages, revenant sur les modèles initiaux. Tout n'est pas parfait, évidemment. Certains clichés manquent de netteté, et nous aurions aimé des fiches techniques détaillées pour comparer l'évolution en matière de mécaniques et de poids. Mais les deux compères signent un livre très complet, n'omettant rien de l'histoire d'Alpine (F1, Rallye, Endurance, etc.).



Film noir

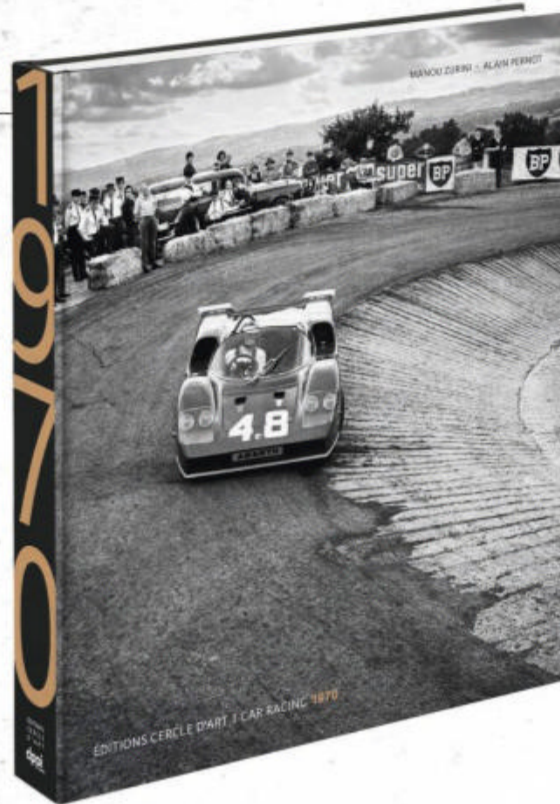
- *L'icône immolée*
- Par Lionel Froissart
- En Exergue éditions
- 192 pages
- 18,90 €

L'ouvrage prend aux tripes, comme un film noir au scénario dramatique sans que l'on puisse éteindre la télé. L'auteur, qui signe tous les mois dans nos colonnes, a très bien connu Ayrton Senna. Sa disparition, le 1^{er} mai 1994, est aujourd'hui encore une blessure ouverte qu'il cherche à panser avec ce roman, écrit avec pudeur et sans pathos. Lionel fait parler Ayrton et nous plonge dans la peau, les gants, la tête du pilote brésilien. Il revient sur sa relation avec Prost, Barrichello, Williams, Mansell, sa famille, ses compagnes... Certaines libertés avec la réalité sont prises, c'est le propre d'un roman, mais le lecteur n'aspire qu'à une chose une fois la dernière page tournée : repartir du début pour se replonger dans cette sombre histoire qui marqua à jamais le sport automobile.

Bourgeoisement littéraire

Le printemps est bientôt là et, comme dame nature, le monde des livres sort de sa torpeur.

Par Sylvain Vétaux

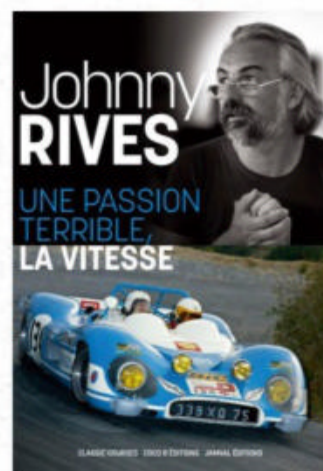


Intouchable

- *Car Racing 1970*
- Par Alain Pernot & Manou Zurini
- Editions Cercle d'Art
- 312 pages
- 129 €

Qu'est-ce qu'un beau livre de voitures ? Un recueil de belles photos, si possible inédites ? Des textes fourmillant d'anecdotes, se dévorant comme les chapitres d'un roman ? Une mise en pages épurée mais pas simpliste ? Consacré à l'année 1970, cet ouvrage est tout cela. Les cinq premiers tomes de cette collection, balayant les années 65 à 69, étaient déjà des pépites. Les archives de l'agence DPPI sont parfaitement

prises en valeur, la prose d'Alain Pernot, que les lecteurs de *Sport Auto* connaissent bien, est toujours aussi riche d'informations, et le livre alterne entre clichés de course, gros plans techniques, photos d'ambiance. Spa-Francorchamps, Daytona, Pau, Critérium des Cévennes, Le Mans, Formule 1, Dragster, Endurance, F2, Nascar : ne cherchez pas, il n'y a pas plus complet.



Une vie bien remplie

- *Une passion terrible, la vitesse*
- Par Johnny Rives
- Coédition Classic Courses, Coco B Editions & JamVal Editions
- 256 pages
- 29 €

Des chapitres courts, aussi intenses que des tours de qualification. Johnny Rives, qui fut la plume du journal *L'Equipe* pour la F1 et longtemps collaborateur de *Sport Auto*, nous offre à revivre sa vie trépidante auprès des principaux acteurs du sport automobile. On retrouve avec joie son style alerte, précis et bienveillant. L'ancien journaliste raconte aussi sa riche expérience d'honorable pilote de course, celle de copilote lors de prestigieuses épreuves sur route ouverte, comme le Tour de France à bord des prototypes Matra, ses qualités d'essayeur d'une multitude de Formule 1. Une vie presque entièrement consacrée à cette passion terrible pour la vitesse. L. F.

L'ÉVÉNEMENT AUTOMOBILE 100% FÉMININ

PARIS - ANDORRE

RALLYE DES
PRINCESSES
RICHARD MILLE

du 25 au 30 mai 2024



WWW.RALLYEDESPRINCESSES.COM

une affiche de lorenzo + k110

sisley
PARIS

 **Andorra**
visitandorra.com

 **ANDORRA**
BUSINESS

ACA CLUB

LISE CHARMEL



Déjantés aux Ecuyers

Nous voyons loin, au Club Sport Auto. Alors réservez la date du 22 septembre ! **Histoire de prolonger l'été, le club vous réserve une journée absolument incroyable, à l'occasion d'un track day comme vous ne l'avez jamais vu, ni vécu !**

Satanas et Diabolo accompagnés par l'intrépide Pénélope, ça vous parle ? Nous vous proposons un remake des *Fous du Volant*, et de leurs courses délirantes, le 22 septembre, sur la très sympathique piste des Ecuyers, située à environ une heure de Paris. Vous vous rêvez en artiste ou bandit des circuits ? Ça tombe bien ! Outre les sessions de roulage classique, on vous a prévu des petites séances d'art figuratif et tout un tas d'autres surprises totalement folles... Pas de panique, ce circuit situé en pleine campagne dans un cadre exceptionnel est safe au possible. N'hésitez pas à venir piloter en couple ou en famille. Des sessions d'initiation Young Drivers attendent les heureux jeunes permis et en cas de dérapage incontrôlé, inutile de serrer les fesses, vous irez tout simplement tondre la pelouse grâce aux immenses dégagements d'herbe. Et promis, pas de « A » fixé à l'arrière de votre bolide. Les Pénélope, nous avons bien évidemment pensé à vous ! Des séances vous seront exclusivement réservées pour parfaire votre « talon aiguille-pointe », grâce aux 17 virages de ce circuit, idéal pour débutants et confirmés. Alors venez vous faire plaisir. A l'affiche aussi... aïe, je n'ai pas le droit de vous dévoiler tout le programme des réjouissances. Mais sachez que le compte à rebours est lancé pour passer une super-journée familiale mais un peu fofolle quand même ! Ne tardez pas à vous inscrire, un petit vent de dinguerie va souffler...

Par Viviane de Flers



À VOS AGENDAS

Chantilly Arts & Élégance

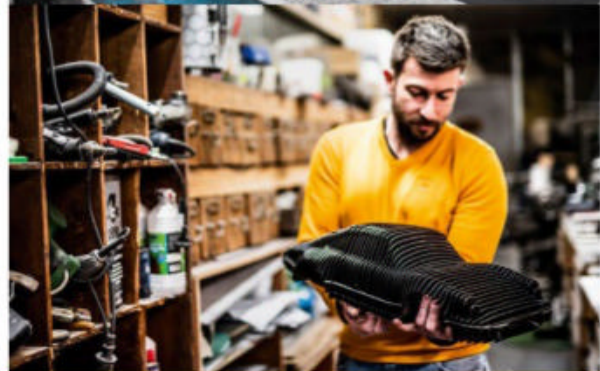
Il est encore temps de vous inscrire pour la 7^e édition de cet événement ultra-chic au château de Chantilly, le 15 septembre. Le club bénéficiera d'un espace dédié au cœur du parc du château. L'idéal pour venir admirer de nombreuses beautés anciennes et modernes en famille. Vos yeux vous disent déjà merci !

Beaucoup plus proche de nous, vous pouvez encore tenter votre chance pour les dates suivantes.

13 & 14 avril : un week-end calanques et château, sur la Riviera.

9 au 12 mai : une participation VIP au G.P. Historique de Monaco, avec un prologue sur la route Napoléon.

22 & 23 juin : une visite culturelle chez l'artiste Antoine Dufilho.



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



Par Sylvain Vétaux

B.R.M V6 & V7 Touring

Diamètre : 44 ou 38 mm Mouvement : automatique ETA 2824-2
Prix : à partir de 4 980 € Site : www.brm-chronographes.com

La manufacture du Vexin, prisée des amateurs d'automobile, étoffe sa gamme avec les V6

(44 mm) et V7 (38 mm) Touring.

Ces montres trois aiguilles s'adressent à ceux qui sont en quête d'originalité. Il y a d'abord ce boîtier en acier traité PVD noir, taillé dans la masse et trônant sur le poignet grâce aux confortables cornes articulées. On remarque ensuite un cadran squeletté, laissant à la fois voir les entrailles d'un calibre automatique ainsi que le disque du quantième. Viennent après les aiguilles ajourées, la couronne noire massive, l'échelle tachymétrique

(dont on se demande à quoi elle sert en l'absence de fonction chronographe) et le bracelet en cuir surpiqué, maintenu par un ardillon (voir ci-dessous). Mais le point fort de ces deux montres, c'est leur capacité à être personnalisées. Sept coloris sont disponibles, et B.R.M ne se contente pas de modifier la teinte de la typographie, mais aussi le pourtour de la couronne, une partie du calibre, l'intérieur du bracelet, la trotteuse. La platine d'emboîtement est montée sur des ressorts qui évitent au mouvement de souffrir en cas de chocs, et les deux faces sont protégées par des verres saphir.

POUR ALLER PLUS LOIN...

L'ardillon

Pour maintenir les deux brins d'un bracelet en place, il existe plusieurs solutions : boucle déployante, velcro, aimants, crochet venant se prendre dans un maillon, mais la solution la plus répandue est l'ardillon. Que vous appelez peut-être « bitonniau », « téton », « bidule », « tige »,

« machin qui tient »... L'ardillon est cette pointe, positionnée à l'une des extrémités d'un brin du bracelet, venant s'insérer dans les trous de l'autre brin. Ce type de fermoir présente beaucoup d'avantages : simplicité d'utilisation, facilité de manutention et même robustesse, puisque

le cahier des charges militaire en a fait son préféré (bracelet Nato). Il présente néanmoins un inconvénient, notamment sur les cuirs : celui de déformer au fil des mois le trou dans lequel il s'insère. P.-S. : pardon si certains propos ont pu sembler tendancieux...



Blackgoose

■ 40 mm ■ 450 € ■ blackgoose-watches.com

La Supersport II est un chronographe animé par un mouvement méca-quartz (le module pour calculer les temps courts est mécanique), dont l'inspiration est à chercher dans les compteurs Porsche. Sous le verre saphir double dôme, on trouve un cadran très épuré. Huit bracelets en cuir sont proposés au moment de la commande.



Atelier Jalaper

■ 39,5 mm ■ 1 800 € ■ atelierjalaper.com

Cette marque crée des montres à partir de morceaux de légendes automobiles. Cette AJ-P400 exhibe un cadran réalisé à partir d'une vraie pièce de Miura (la cloison pare-feu entre coffre et moteur), retravaillée et aplatie. Le calibre Sellita à remontage manuel dispose d'une aiguille indiquant la réserve de marche. La couronne vissée assure l'étanchéité jusqu'à 50 m.



Code 41

■ 41,5 mm ■ à partir de 3 273 € ■ code41.com

La Moon Inception est une montre à phase de lune atypique. Son cadran texturé rappelle notre satellite, la trotteuse se coiffe d'une fusée, et de nombreuses options de personnalisation sont disponibles. Le calibre C41-MP a pour base un Sellita SW288.

Il peut, moyennant 316 € supplémentaires, répondre aux normes du Cosc.



Propos recueillis par Alain Pernot
Portrait Laurent Villaron

Alain Serpaggi

Ancien pilote Alpine

Alpiniste comblé

Sacré champion d'Europe 2 litres en 1974 sur une A441, **Alain Serpaggi est un fidèle compagnon de route d'Alpine, dont il a été pilote officiel et d'essai. Il se délecte de la relance de la marque.**

“Aux 24 Heures du Mans 1969, les autres pilotes Alpine se moquaient de nous : « T’inquiète pas, à 20 heures, tu seras au lit ! Ton moteur aura explosé. » Finalement, notre Alpine est la seule qui ait tenu.”



Quel est votre premier souvenir lié à l'automobile ?

J'étais tout gosse. Nous étions à Madagascar, où je suis né. Je devais avoir 7 ans et j'ai demandé à mon père qu'il me laisse conduire la voiture familiale. C'était une Chevrolet des années 30. « *Je sais conduire* », lui ai-je assuré. Un jour, il m'a pris au mot et m'a fait sortir la voiture du garage. J'ai réussi et mes parents étaient un peu estomaqués ! En

fait, j'avais beaucoup observé mon père au préalable. Ma mère aimait conduire. Elle était vraiment passionnée. Avec mes parents, qui étaient hôteliers, nous sommes rentrés en France après la guerre, alors que j'avais 10 ans.

Comment avez-vous découvert la course automobile ?

J'avais un ami abonné à des revues anglaises. Il me parlait des grands prix de l'époque avec Fangio ou Farina. Avant d'avoir mon permis, ma mère m'emmenait voir le Grand Prix de France à Reims. J'étais aussi un fou de moto. J'avais une 125 cm³. Dans les années 1954-1955, je roulais beaucoup à Montlhéry. C'est là que j'ai côtoyé pour la première fois Jean-Pierre Beltoise. Il ne courait pas encore, mais on se tirait la bourre tous les samedis sur le routier. Et puis, j'ai dû faire mon service militaire. A l'époque, c'étaient trente-deux mois, généralement en Algérie. J'ai eu de la chance, je l'ai fait à Madagascar, où il me restait quelques amis. En rentrant, j'ai trouvé un job de vendeur dans une concession Renault à Deuil-la-Barre.

Comment êtes-vous passé au volant ?

Un jour de 1963, j'achète *Sport Auto* avec le sujet « Devenez pilote automobile ! », expliquant que l'école de pilotage Winfield venait de s'installer à Magny-Cours. J'ai donc vendu la Dauphine Gordini, avec laquelle j'avais disputé un rallye, afin de m'inscrire au stage de pilotage. La monoplace était vraiment ce qui m'attirait. J'ai été choisi pour la finale du Volant Shell, mais le jour J, j'étais carrément à côté de mes pompes ! J'ai terminé 2^e en 1964. Ça m'a permis de trouver un volant chez l'importateur Triumph. Pour les courses sur circuit, il y avait une Spitfire en alu avec une culasse 4 soupapes. Une voiture fantastique qui avait participé aux 24 Heures du Mans. Pour les rallyes, il y avait une Spitfire à coque acier. Je me suis fait embaucher au service après-vente. Ça m'a donné la possibilité de débiter en compétition. On se tirait souvent la bourre avec des Alpine. C'est comme ça que je me suis fait remarquer par Cheinisse, qui m'a proposé de m'engager en tant que vendeur dans le nouveau centre d'Epinay. Je me disais que ce serait un moyen d'avoir un pied dans la maison... A l'époque, Larrousse et Andruet aussi étaient vendeurs. On écoulait des voitures la semaine, et le week-end, on courait. J'étais heureux comme un roi. J'ai donc commencé chez Alpine le 1^{er} mars 1968 à Epinay.

Comment était Jean Rédélé, le fondateur d'Alpine ?

C'était un homme fantastique, passionné. On avait le contact facile parce qu'il était également pilote. On parlait le même langage. Il était toujours avec nous pour nous féliciter, nous encourager. C'était vraiment un type qui se mettait à la portée des gens. Il était apprécié de tous. Tout le monde était sur un pied d'égalité avec lui. Il y avait une ambiance super, le tout dirigé par Cheinisse.

Avez-vous réussi à vous glisser dans le baquet d'une Alpine de course ?

Oui. Au mois de septembre, Cheinisse m'appelle dans son bureau : « *Tu fais Le Mans avec nous ! Monte à Dieppe te faire faire un baquet.* » Je n'y croyais pas ! Pour moi, les 24 Heures, auxquelles j'avais assisté gamin, c'était un monument. C'était ma première grande course et la première pour Alpine. Je partageais le volant d'une petite 1 500 cm³ avec Alain Le Guellec. Je m'en suis tenu au tableau de marche, et nous avons terminé 9^e au scratch et 2^e de notre catégorie. L'année suivante, Alpine a engagé 4 voitures à moteur V8 3 litres, une 1 500 cm³ et une 1 000 cm³ que je partageais avec Christian Ethuin. Les autres pilotes de l'équipe se moquaient de nous : « *T'inquiète pas, à 20 heures, tu seras au lit ! Ton moteur aura explosé avant.* » Et puis, finalement, c'est la seule Alpine qui ait tenu jusqu'au bout. Toutes les autres ont cassé leur moteur. Nous avons même gagné notre classe ainsi que l'indice de performance. C'était génial pour Alpine car à l'époque, l'indice était très important pour les constructeurs. Nous étions en bagarre avec la Porsche de Herrmann-Larrousse. C'était très serré !

Après cette performance, Alpine vous offre bientôt une autre opportunité...

Je voulais absolument courir en monoplace, et Cheinisse m'a prêté une ancienne Formule Renault A340 inutilisée. J'avais trouvé un petit budget pour la faire courir. J'ai gagné une course à Clermont-Ferrand. Ensuite, j'ai fini 2^e du championnat en 1971 avant de passer en F3 en 1972. On a raflé le championnat d'Europe par équipe avec Leclère et Guitteny. L'année suivante, j'ai remporté la course inaugurale sur le grand Nürburgring, où je roulais pour la première fois. J'avais arpenté le circuit à pied pendant deux jours en enregistrant sur un magnétophone des notes comme en Rallye ! Il y avait 50 voitures au départ. Après avoir signé la pole, j'ai gagné la course. Une grosse bagarre ! J'ai aussi fini 2^e au championnat et à Monaco, derrière Jacques Laffite. En 1974, je suis passé en F2 sur une Elf 2. Un vrai désastre : j'ai dû finir deux ou trois courses seulement à cause du moteur.

La saison 1974 vous a-t-elle apporté quelques compensations ?

Oui. Un samedi matin, André de Cortanze m'appelle : « *Prends ton casque et ta combinaison, on t'attend à Clermont-Ferrand pour courir sur un proto A441 !* » Je suis arrivé l'après-midi, de justesse pour la deuxième séance d'essais. Je n'avais jamais conduit cette auto. J'ai fini 2^e de la course. C'était une voiture fantastique, vraiment bien équilibrée, assez facile à conduire, qui avait une bonne aéro par rapport au premier modèle A440. C'était un châssis qui était plus rigide avec un moteur V6 atmo porteur. C'était le moteur qui a servi de base au fameux moteur turbo. En fin de saison, j'ai remporté le championnat d'Europe 2 litres ! Alpine avait tout gagné. C'était important car Renault attendait de voir ce que valait ce moteur avant d'aller plus loin. Et donc, ils ont ajouté un turbo. On connaît la suite...

La montée en puissance de Renault au sein d'Alpine a-t-elle changé la donne pour vous ?

Fin 1974, Cheinisse m'a dit qu'il n'était pas sûr de pouvoir me confier un volant car il n'y aurait qu'une voiture. Un mois après, il m'a proposé de remplacer Mauro Bianchi en tant que metteur au point. Ça tombait bien : la mise au point m'intéressait autant que la conduite. J'ai accepté même si ça impliquait de ne plus courir. Je me suis installé à Dieppe en février 1975 et j'y suis resté depuis. Je travaillais pour



24 H du Mans 1969 (Alpine A210)

Formule 3 (1972)

Le Mans Classic (Alpine A443)

Motorsport-images/LAT/Panoramic

Photos : DPPi

C'est par les 24 Heures du Mans qu'Alain Serpaggi a commencé sa carrière chez Alpine (à gauche) avant de la continuer en monoplace. Il est aujourd'hui un retraité très actif qui prend souvent le volant des voitures de Renault Classic, dont l'A443.

le Berex (Bureau des études et recherches exploratoires) de Renault. J'avais la responsabilité de la mise au point dynamique des protos avant la mise en série. Ça concernait surtout les voitures de route mais aussi un peu les versions compétition. J'ai développé l'A310 V6, la 5 Alpine, la 5 Alpine Turbo, la 5 GT, la Clio Williams, la 5 Turbo, la GTA V6, l'A610, etc., leurs versions « Coupe », Groupe 4 et Groupe B. J'ai même réalisé des tests F1 !

Qu'est-ce qui vous a le plus intéressé dans votre travail de metteur au point ?

Le développement de la R5 Turbo, parce que là, on est vraiment parti d'une feuille blanche. Au départ, il s'agissait seulement d'une voiture de course à moteur central arrière. Et puis après, les gens du produit se sont dit : « Pourquoi pas en faire une version de route ? Ce serait une belle carte de visite... » On a donc travaillé aussi sur une version civilisée. Pour le premier proto, on avait coupé une R5 et soudé un faux châssis à l'arrière sur lequel était installé un moteur. C'était vraiment un véhicule probatoire pour voir si c'était possible. Un jour, on me dit que Bernard Hanon, le P.-D.G. de Renault, veut faire un essai de cette voiture. Me voilà donc parti sur l'autoroute à 1 heure du matin avec le président de Renault comme passager ! La voiture était brute, pas très stable. Même fenêtres ouvertes, il faisait une chaleur de dingue. Le bruit était horrible. Après le test, je coupe le moteur. Le président me demande : « Vous pensez qu'on pourra vendre ça ? » En même temps que je répondais : « Pas de problème, monsieur », je me représentais la somme de ce qui restait à accomplir... Nous avons eu beaucoup de travail. Les plus gros soucis se situaient au niveau thermique. Au début, nous avons tout « cramé ». A l'époque, les accessoiristes n'étaient pas encore habitués à travailler avec la chaleur des moteurs turbo. Nous avons exploré une voie que personne ne connaissait, en fait.

C'est d'ailleurs avec cette R5 Turbo que vous avez renoué avec la compétition...

Exact. Le directeur des achats d'Alpine, un blagueur, me disait toujours : « Alors, pilote, quand est-ce que tu recours ? » Et puis un jour, il m'annonce : « J'ai un petit budget pour toi pour faire du Rallye. » J'ai racheté au Berex une R5 Turbo qui avait servi à l'homologation et ai recommencé comme ça en 1983. Voyant que je marchais bien, j'ai trouvé un budget un peu plus important, suis passé à une Groupe B et ai remporté le championnat de France de deuxième division en 1985. C'était sympa de gagner sur une voiture dont j'avais fait tout le développement !

Avez-vous travaillé sur des protos qui n'ont jamais été mis en production ?

Oui. Nous avons œuvré sur la Renault Jeepsy, une petite Jeep très légère, 4 roues motrices, avec un moteur transversal. C'était assez génial. Malheureusement, elle n'a pas vu le jour. Et puis aussi le projet

“Un beau jour, on me dit que Bernard Hanon veut faire un essai du mulet de la R5 Turbo. Me voilà donc parti à 1 heure du matin avec le P.-D.G. de Renault, qui me demande : « Vous pensez qu'on pourra vendre ça ? »”

Alpine W71, un petit coupé en tôle au début des années 90. Le cahier des charges indiquait 150 ch, 150 000 francs, 850 kg, moteur arrière. Nous avons également travaillé sur une GTA 4 roues motrices, mais au commerce, ils ont dit : « On n'en vendra pas. » C'est tombé à l'eau. Dommage, c'était super-efficace !

Vous êtes ensuite devenu un retraité très actif...

A la fermeture du Berex de Dieppe en 1995, ils m'ont proposé une retraite anticipée intéressante que j'ai acceptée. Depuis, je conduis souvent pour Renault Classic. Vu mon précédent job, chaque fois qu'ils restaurent une voiture, ils m'appellent pour la valider. J'ai tous les réglages en tête : voitures de Rallye, protos, F1... Finalement, tout le monde est content ! Je roule aussi régulièrement au volant de l'A443. J'ai fait plusieurs fois Le Mans Classic à son volant.

Quelle est celle qui vous a procuré le plus de sensations ?

La Williams avec laquelle Villeneuve a été champion du monde avec le V10 3 litres. J'ai fait deux week-ends à son volant. C'était génial ! Vraiment un autre monde. C'était sympa de découvrir ça à plus de 80 ans ! J'ai fait modifier quelques détails parce que, à la demande de Villeneuve, l'accélérateur, c'était tout ou rien ! Avec l'antipatinage, il estimait que ce n'était pas la peine de doser. En plus, il avait inversé les vitesses. J'ai demandé à avoir la descente des rapports à gauche et la montée à droite.

Quel regard portez-vous sur la relance de la marque Alpine ?

Déjà, André Désaubry, un ancien mécano, avait monté l'Amicale des anciens d'Alpine pour garder le nom Alpine en haut de l'affiche. Nous avons organisé de nombreuses manifestations qui attiraient beaucoup de monde. On s'est aperçu qu'il y avait un potentiel de clients. C'est venu aux oreilles de Renault. Quand Carlos Tavares a vu ce que le nom Alpine représentait, il a décidé de relancer la marque. Il s'est bagarré pour ça, et on peut lui dire merci.

Que pensez-vous de la nouvelle A110 ?

C'est une chose de surfer sur une cote de popularité, mais après, il faut faire un produit qui tienne la route. Ils ne se sont pas ratés. J'en ai eu trois déjà ! Je vais peut-être en acheter une quatrième... Franchement, ils ont fait un bon truc. C'est efficace et bien équilibré. C'est une voiture facile à utiliser, qu'on peut mettre dans toutes les mains et qu'on peut employer tous les jours sans problème.

Comment percevez-vous l'engagement de la marque en compétition ?

Très bien. J'ai été étonné que l'équipe Renault ait été rebaptisée « Alpine ». Je suis sidéré par ce revirement !

Quel regard portez-vous sur la perspective d'avoir une gamme élargie 100 % électrique ?

Alors là, je ne sais pas comment ça va marcher. Moi, j'ai un peu un doute sur le tout-électrique. Je pense que personne ne sait ce que ça va donner. Les batteries, c'est une masse terrible. ●

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



DOSSIER PORSCHE RS

Malgré la marche forcée vers l'électricité, le naturel de Porsche revient au galop avec l'inimitable flat 6 atmo, à qui nous consacrons ce numéro : 911 GT3 RS, S/T ou 718 Spyder RS... Voici trois pépites pour en profiter, pendant qu'il est encore temps.

32

MATCH

Porsche 911 GT3 RS
vs 911 S/T

42

GRAND FORMAT

Porsche 718
Spyder RS

52

RETOUR AUX SOURCES

Porsche 911 Carrera RS
(Type 993 de 1995)



24

Lamborghini
Huracán STO

Greg



58

Land Rover Range Rover
Sport SV Edition One

Nick Dimbleby/Range Rover



62

Honda Civic Type R
vs MG MG4 XPower

Clément Choulot



Avec une météo à ne pas mettre une roue dehors, l'Huracán STO demande énormément d'humilité. Ses larges gommes la rendent particulièrement sensible à l'aquaplaning, malgré les rainures des pneumatiques Bridgestone Potenza Sport. Un travers qu'elle partage avec ses concurrentes directes. Châssis radical et grosse empreinte au sol ne font pas bon ménage avec les trombes d'eau !





EXTRA VERTIE

Son V10 qui aboie dans le dos rend hystérique. Son châssis sans concession incite aux pires folies et sa ligne à mi-chemin entre celle d'un chasseur furtif et celle d'une bête de circuit émerveille. **La plus radicale des Lamborghini Huracán affole les sens et donne des envies irrépessibles de Supertest au Vigant. Même quand il pleut sans discontinuer.**

Par Jacques Warnery Photos Greg

L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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



Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 15 virages ■ Largeur de piste : environ 11 m
- Conditions de piste : humide, 17 °C, 14 km/h de vent
- Pneus : Michelin Pilot Sport Cup 2 en bon état

Christophe entre tout de suite dans le vif du sujet : « Malgré des Bridgestone Potenza Sport autrement moins efficaces qu'un vrai pneu pluie sur cette piste grasse et humide, le temps à 20" de celui de la Ferrari 296 laisse présager d'un bon potentiel. Vu que ça freine tôt et qu'il est impossible de garder de la vitesse, je m'attendais à un plus gros écart. Je lâche beaucoup de temps dans le S du sanglier. » Le V10 reçoit son lot de louanges : « Le moteur a une mélodie exceptionnelle et il est plein du début à la fin. Son couple généreux permet de rester en troisième ou en quatrième dans ces conditions glissantes et l'étagement court de la boîte ne descend jamais sous les 5 000 tr/mn. Au-delà de ce régime, cela pousse sans cesse jusqu'à 8 600 tr/mn. C'est vraiment sympa ! » Les disques carbone-céramique à la technologie spécifique sont à la hauteur : « Ils ont l'air absolument diaboliques. Je monte sur les freins à 120 m en bout de ligne droite, sous la pluie, alors que je déboule tout de même à 262 km/h. L'attaque rassure et ils ne bronchent pas. »

Christophe reconnaît s'être aidé de l'électronique pour calmer une partie de la vivacité du châssis : « J'ai laissé l'ESP pour faire un chrono. Il m'a donné un peu plus de confiance et ça ne pénalise pas trop. J'étais sur le mode de conduite Trofeo, le plus radical, avec cette fameuse béquille. Elle tient l'arrière de la voiture en entrée et autorise à garder un peu de vitesse sur l'ABS. Si je l'enlève, je me retrouve avec du survirage en entrée qui rend l'auto plus instable. En sortie, l'ESP me permet d'être un peu plus généreux sur la remise des gaz. Il n'est pas hyper-restrictif et laisse un peu de patinage, surtout quand les roues sont droites. Lorsque tu ouvres le volant, il te libère de la puissance. » Avant de tempérer quelque peu son propos : « Les aides électroniques offrent légèrement plus d'efficacité, mais elles laissent un brin trop de latitude dans le mode de conduite le plus sportif. L'ESP se déclenche un peu tard et engendre quelques à-coups lors de la remise des gaz.

L'électronique de conduite des Ferrari apparaît en comparaison plus fluide, mieux gérée et infiniment plus discrète. »



Temps au tour

1'57"40

Hors classement
(piste humide).

"Les disques carbone-céramique à la technologie spécifique ont l'air absolument diaboliques. L'attaque rassure et les freins ne bronchent pas."

Christophe Tinseau



Impossible de relever les vitesses de passage en courbes. Réalisé sur une piste humide, le chrono de 1'57"40 ne veut pas dire grand-chose, même si la STO tourne plus vite dans ces conditions qu'une Hyundai i20N sur le sec. La facilité de conduite en moins.

SUPERTEST Lamborghini Huracán STO



bord de l'Huracán STO, la route prend une saveur délicieusement épicée qui donne envie d'en profiter sans modération. Sa façon bien à elle de vous inviter à hausser le ton, à la manière d'un petit diabolin qui vous exhorte à goûter au fruit défendu, devient vite addictive. Son train avant pratiquement aussi tranchant qu'un scalpel et son freinage dont l'attaque rappelle celui d'une voiture de course sont des incitations aux plaisirs interdits. Et puis, il y a surtout ce fameux V10 qui

tire aujourd'hui sa révérence. Un V10 qui hurle dans le dos avec véhémence et vous supplie d'aller chercher un nirvana perché à 8 600 tr/mn. Comment rester raisonnable à bord d'une des sportives plus communicatives du moment ? Avec un tel pousse-au-crime, la séance de Supertest au Vigeant avec l'ami Christophe s'annonce aussi inoubliable que palpitante. Pas de chance, la pluie s'invite à la fête quelques minutes avant que le feu vert n'éclaire la sortie des stands de la piste. L'équipe Lamborghini présente sur place troque les semi-slicks Potenza Race pour leurs homologues Sport dont les sculptures supplémentaires rassurent davantage dans ces conditions. Les nuages gris et la piste détremée donnent tout le temps de s'attarder sur notre Huracán STO dont les lignes d'avion furtif taillé à la serpe en font des caisses pour mériter la prestigieuse appellation ! « STO » comme « Super Trofeo Omologato », soit la version routière des modèles qui disputent le trophée monomarque sur circuit, rien que ça !

Signes extérieurs de vitesse

Toute la partie avant comprenant capot, bouclier et ailes est réalisée en une seule pièce baptisée « cofango ». Cet ensemble bascule vers l'avant comme celui de la glorieuse Miura et a recours à une multitude de conduits et déflecteurs pour canaliser le flux d'air afin d'optimiser la déportance et le refroidissement. Dans toute cette usine à gaz, il ne reste qu'un tout petit espace pour installer un casque. Le capot arrière, dont les persiennes généreusement ajourées rappellent les Lamborghini les plus sauvages, l'utilise également pour dévoiler son merveilleux V10 qui récupère un peu de fraîcheur à travers une prise d'air intégrée au sommet du toit. La panoplie aérodynamique arrière y ajoute une aile de requin et un aileron dont la partie inférieure est réglable selon trois positions. De quoi offrir un appui de 324 à 420 kg à 280 km/h en fonction du réglage choisi. Pas mal, même si la toute dernière GT3 RS va bien plus loin encore, avec 860 kg de charge à 285 km/h.

La traque aux kilos superflus participe à la performance générale.

La STO commence par se débarrasser de son pont avant pour devenir une pure propulsion. Elle utilise le carbone sur 75 % de sa carrosserie, ●●●

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"80 BMW M2

12^e 1'47"88 Alpine A110 R *

13^e 1'48"34 BMW M4 Competition

14^e 1'49"16 Alpine A110 S

15^e 1'49"54 Aston Martin Vantage F1 Edition

16^e 1'50"48 Audi R8 Performance RWD

17^e 1'51"55 Audi RS 3

18^e 1'51"94 Caterham Seven 340 R

19^e 1'52"97 Cupra Leon VZ 300

20^e 1'53"10 Honda Civic Type R

21^e 1'53"19 Volkswagen Golf R 20 ans *

22^e 1'53"53 Ford Mustang Mach 1

23^e 1'53"60 Mercedes-AMG CLA 45 S Shooting Brake

24^e 1'55"05 Volkswagen Golf GTI Clubsport

25^e 1'55"70 BMW M240i

26^e 1'55"81 Toyota GR Yaris

27^e 1'57"80 Hyundai i20 N

28^e 2'00"40 Toyota GR86

29^e 2'01"19 Ford Fiesta ST

Hors classement

* 1'57"40 Lamborghini Huracán STO (Temps réalisé sur piste humide)

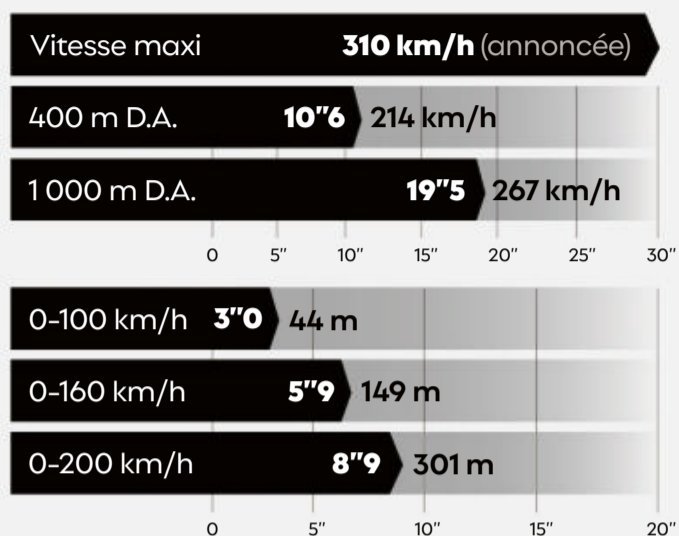
* Mesures réalisées avec des pneus Michelin Sport Cup 2 R ou Pirelli PZero Trofeo R.

Dans l'impossibilité de signer un chrono représentatif, Christophe a pu s'adonner aux joies de la glisse. Plus facile à écrire qu'à réaliser quand on n'a pas le talent de Maître Tisseau, tant les réactions sont brutales.

NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Mortefontaine (Ceram)

EN PISTE



REPRISES

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

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h **129 m (4"6/1,2 G)**

CONSOMMATION

Autonomie **265 km**

En conduite extrême **env. 30 l/100 km**

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

Avec un roulis contenu, le châssis radical est davantage adapté à une météo sèche. Dans ces conditions spécifiques, la progressivité du V10 atmosphérique reste un atout par rapport à une mécanique suralimentée, mais son accélérateur très réactif demande un minimum de dosage.

VITESSE MAXI

1 L'Huracán STO annonce **310 km/h**. La piste de Mortefontaine ne permettant pas de mesurer cette valeur en stabilisé, il nous faut croire Lamborghini sur parole. Malgré une puissance moteur identique, la STO rend 15 km/h à la version Tecnica à cause de sa panoplie aérodynamique qui génère de l'appui et freine la voiture à haute vitesse.

ACCÉLÉRATIONS

2 Avec **3"0** pour avaler le 0 à 100 km/h et moins de **9"9** pour atteindre les 200 km/h, la STO est explosive, c'est le moins qu'on puisse dire. En revanche, les valeurs ne se distinguent pas de celles d'une Huracán EVO.

FREINAGES

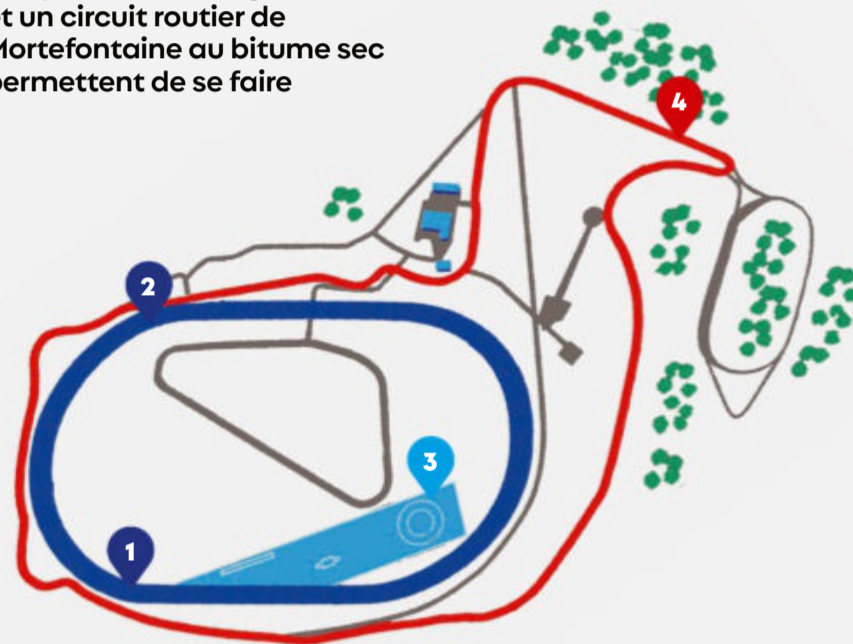
3 Le système en **carbone-céramique** lui confère des capacités exceptionnelles. Le niveau des décélérations et la faculté à les reproduire sans perte d'efficacité due à l'échauffement sont remarquables.

COMPORTEMENT

4 Une météo clémente pour aller au Vigeant et un circuit routier de Mortefontaine au bitume sec permettent de se faire

une idée suffisamment claire du châssis de l'Huracán STO. Son typage ultra-rigide et son amortissement piloté sans concession font qu'il est plus à l'aise sur piste que sur une route bosselée. Son train avant tranchant qui mord les cordes avec gourmandise, le grip de ses pneumatiques et la précision rendent la STO particulièrement affûtée.

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



SUPERTEST Lamborghini Huracán STO

à condition de mettre la main au portefeuille. Les ailes arrière ont également droit à la précieuse matière dont la construction en sandwich permettrait d'en économiser 25 %, tout en conservant la même rigidité structurelle. L'allègement concerne presque tous les postes. Le pare-brise 20 % moins lourd que celui des autres Huracán et les jantes magnésium apportent leur pierre à l'édifice. Le résultat ? 1 339 kg à sec selon Lamborghini et 1 528 kg mesurés sur notre balance de Mortefontaine. Vu que le réservoir engloutit 80 litres de sans-plomb et non pas 200 litres, un bon quintal s'est perdu en chemin par rapport aux promesses du constructeur. Sacrés Italiens ! Le châssis profite d'un recalibrage de l'amortissement piloté, de bagues de suspension plus rigides et de barres antiroulis spécifiques. Les disques de frein carbone-céramique réalisés par Brembo emploient ici une technologie CCM-R offrant une résistance accrue de 60 %, une puissance de freinage 25 % supérieure et une décélération longitudinale raccourcie de 7 % en comparaison avec le système traditionnel utilisé sur les autres Huracán.

Pied de velours

Un tel apanage met forcément en appétit l'ami Christophe, qui s'élanche pour une première session : « C'est une véritable patinoire ! Les importantes coulées d'eau dans la ligne droite engendrent de l'aquaplaning qui m'oblige à soulager à de nombreux endroits. Je suis même contraint de conserver l'ESP. » C'est dire si les conditions météo sont compliquées ! La position de conduite lui convient : « On est très bien installé, avec cette impression immédiate de faire corps avec la voiture. J'inclinerais peut-être un peu plus le siège pour que tout soit parfait, mais ce n'est pas possible avec ce baquet dont l'assise est fixe. En revanche, il est plutôt raide. Une petite mousse supplémentaire ne serait pas de trop pour absorber les imperfections de la piste ! » Un court trajet suffit amplement à se rendre compte que l'amortissement piloté ne fait pas dans la tendresse. Au point de rendre le toucher de route des Corvette Z06 et Ferrari 296 GTS Assetto Fiorano infiniment plus conciliant en comparaison ! En l'absence de possibilité de chronométrage sur le sec, notre pilote facétieux s'affranchit de la béquille électronique pour mieux distraire les photographes : « La poupe de la STO pivote en fin de freinage. Il suffit ensuite de remettre les gaz pour pouvoir entretenir de belles glisses. » Dans ces conditions, la transalpine exige un pied droit de velours à l'accélération, sous ●●●

LE V10 VOUS SUPPLIE AVEC TOUJOURS LA MÊME VÉHÉMENTE D'ALLER CHERCHER UN NIRVANA PERCHÉ À 8 600 TR/MN. ET DIRE QUE C'EST LA DERNIÈRE FOIS QU'IL CHANTE !

BANC DE PUISSANCE

LE TEST VÉRITÉ PAR... DM Performance



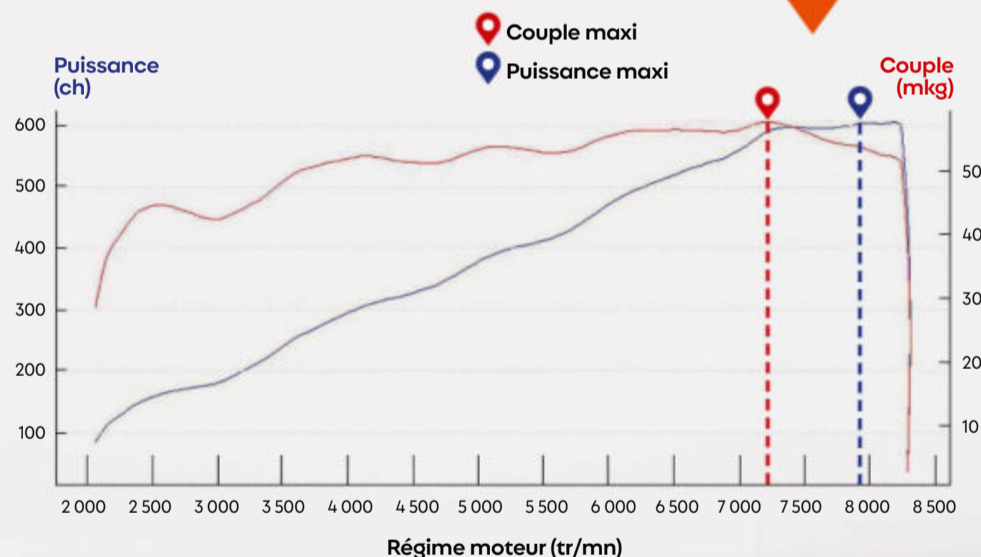
PUISSANCE ANNONCÉE

640 ch
à 8 000 tr/mn

PUISSANCE MESURÉE

605,1 ch
à 8 250 tr/mn


Le passage au banc des moteurs atmosphériques génère parfois des déceptions. Le V10 ne délivre peut-être pas tous les chevaux annoncés, mais il en conserve tout de même 605. La baisse de 5,5 % par rapport à la fiche technique initiale reste donc tout à fait raisonnable pour ce type de moteur. Il va chercher sa valeur maximale vers 8 250 tr/mn, mais la quasi-intégralité de sa puissance est déjà disponible 1 000 tr/mn plus tôt. Le couple maxi gagne un petit mkg (soit 58,6 mkg au total) à 7 250 tr/mn. Les courbes qui marquent une légère inflexion peu avant 6 000 tr/mn démontrent un regain de vitalité après.



Mesures effectuées sur banc Superflow Windyn 2 ou 4 roues motrices, capable d'encaisser jusqu'à 1200 ch par essieu. Après le calcul des pertes de transmission, les mesures sont réalisées en freinant les rouleaux et en les accélérant. C'est donc la force nécessaire à leur ralentissement et à leur accélération qui détermine le couple puis la puissance maxi.

■ www.dmpformance.fr ■ 01.34.84.64.77





La planche de bord prend un petit coup de vieux par rapport à la concurrence, et les baquets aussi fins que du papier à cigarette rendent les longs trajets éprouvants. Mais quelle importance dans cet habitacle qui permet de faire corps avec une des machines les plus sensationnelles du moment ?



TECHNIQUE

Moteur : **V10, 40 S** Position : **centrale, longitudinale** Cylindrée : **5 204 cm³**
Alésage x course : **84,5 x 92,8 mm** Rapport volumétrique : **12,7**
Régime maxi : **8 700 tr/mn** Puissance maxi : **640 ch à 8 000 tr/mn**
Puissance au litre : **123 ch/l** Couple maxi : **57,6 mkg à 6 500 tr/mn**
Couple au litre : **11 mkg/l** Transmission : **roues AR, 7 rapports robotisés à double embrayage** Autobloquant : **de série**
Antipatinage : **de série + correcteur de trajectoire déconnectable**
Suspension AV/AR : **double triangulation, amortisseurs hydrauliques pilotés avec commande électromagnétique + ressorts**
Direction : **crémaillère, assistance électrique**
Tours de volant/diamètre de braquage : **2,2 tours/11,5 m**
Freins AV/AR : **disques ventilés en carbone-céramique (380 x 34 mm, étriers 6 pistons/360 x 28 mm, étriers 4 pistons)**
Antiblocage : **de série**
Poids constructeur/contrôlé : **1 339/1 528 kg** Répartition AV/AR : **41/59 %**
Rapport poids/puissance : **2,39 kg/ch**
L - l - h : **4 547 - 1 945 - 1 220 mm** Empattement : **2 620 mm**
Voies AV/AR : **1 688/1 647 mm** Réservoir : **80 l**
Roues AV & AR : **8,5J & 11J x 20**
Pneumatiques AV & AR : **245/30 & 305/30 R 20**
Prix de base : **299 294 €** Options/malus : **128 040/60 000 €**
Prix du modèle essayé : **487 334 €** (malus compris)



SUPERTEST Lamborghini Huracán STO

peine de tête-à-queue immédiat ou de sauvetage en catastrophe. Le manque de progressivité des décrochages et les reprises d'adhérence brusques n'arrangent rien. Même notre pilote le reconnaît : « *La voiture réagit brutalement dans ce cas. L'empatement court la rend vive et il faut être particulièrement rapide sur le contrebraquage. Les réglages des programmes de conduite au volant sont mal placés au moment de s'adonner aux plaisirs du drift. Il arrive de changer de mode de manière involontaire, en contrebraquant, et dans ce cas, l'ESP se réactive !* »

La STO conserve aussi ce merveilleux V10 atmosphérique dont les jours sont comptés. Alors certes, les mécaniques suralimentées marchent bien plus fort, en distribuant swing et uppercuts à mi-régime. Mais aucune d'entre elles n'offre une telle ivresse. Sa façon progressive de délivrer sa puissance, sa poussée constante, son caractère ombrageux au-delà de 6 000 tr/mn et son incomparable rage à 8 600 tr/mn en font un des moteurs les plus addictifs de la planète. Impossible de résister au timbre rauque qui s'échappe de ses sorties Akrapovic, dont les clapets ouvrent les grandes orgues à 4 800 tr/mn dans le mode STO ou à 3 800 tr/mn sur les deux autres programmes. Sa manière unique de vous aboyer dans le dos entre chaque coup de palette d'une boîte à double embrayage suffit à faire perdre la raison. Nos mesures d'accélération font état d'un 0 à 100 km/h avalé en 3"0 tout pile et d'un 0 à 200 km/h expédié en 8"9. Le 400 m D.A. est franchi en 10"6 et le 1 000 m D.A. est abattu en 19"5 seulement.

Complément d'enquête

La pluie qui cesse en fin de journée donne envie de sortir le chrono, juste pour voir. Avec un tour signé en 1'57"40, sur une piste encore largement humide. Impossible pour autant d'en tirer la moindre conclusion, même si Christophe a sa petite idée de la chose : « *Le châssis semble rigide, même si je n'ai évidemment pas pu mettre suffisamment d'énergie dedans. Un peu paresseux dans nos conditions de piste spécifiques, le train avant devrait se montrer plus tranchant sur le sec. Si l'arrière suit, la voiture promet d'être vraiment efficace. La bonne motricité prouve que cela devrait être le cas.* » Quoi qu'il en soit, la STO implique comme

aucune autre concurrente son pilote sur cette piste rapide. A l'exception d'une direction peut-être un peu légère, la transalpine communique à travers ses baquets ultra-fins la plus infime des vibrations de son V10 et la présence de chaque grain de bitume ou morceau de vibreur constituant la piste du Vigeant. Au point de rendre une Porsche 911 GT3 plus aseptisée en comparaison.

Ce caractère incroyablement extraverti et cette capacité unique à mettre son pilote au centre des débats en font l'une des plus démonstratives des sportives. La STO ne dispose pas d'un châssis aussi efficace que celui de la dernière Porsche 911 GT3 RS, se fait déposer en ligne droite par la F296 GTS Assetto Fiorano et n'apparaît pas aussi aboutie qu'une Corvette Z06. C'est pourtant bel et bien celle qui comblera le plus les amateurs de frissons. Au point même d'affoler le sonomètre à près de 105 dB et d'imposer une sourdine pour participer à de nombreux track days. De toute façon, il est bien trop tard pour passer commande puisque les STO sont toutes vendues depuis belle lurette, alors que la gamme classique quitte progressivement le catalogue. C'est sûr, ce merveilleux V10 va cruellement nous manquer. ●



L'avis de Jacques Warnery

Avec de telles conditions météo, impossible de connaître l'intégralité du potentiel de cette STO. Toujours est-il qu'elle apparaît bien plus communicative que ses rivales directes, avec son châssis sans concession et son V10 addictif. La plus radicale des Huracán fait partie de ces autos extraverties qui parlent avec les mains et vous font perdre la raison.



L'HURACÁN STO
COMMUNIQUE À TRAVERS
SES BAQUETS ULTRA-FINS
LA PLUS INFIME DES
VIBRATIONS DE SON V10.



D O S S I E R
P O R S C H E
RS



Dossier réalisé par
Laurent Chevalier, Jacques Warnery
& Sylvain Vétaux

MATCH
Porsche 911 GT3 RS vs 911 S/T

EXTRAITS D'ESSENCE

A l'heure du tout-électrique, un moteur avec un rupteur à 9 000 tr/mn n'est pas en odeur de sainteté. **Sauf chez nous... où c'est une divinité ! Visite de deux chapelles qui lui sont consacrées.**

Par Laurent Chevalier
Photos Laurent Villaron





Cette GT3 RS, équipée du pack Weissach, qui allège le poids de 20 kg, et des freins en carbone-céramique, accuse 1 503 kg sur la balance. La S/T demeure plus légère avec 1 434 kg vérifiés tous pleins faits.



A 8 000 TR/MN, IL Y A DE QUOI ENTRER
EN TRANSE : **500 TOURS D'EUPHORIE**
AVANT LA PUISSANCE MAXI PUIS
500 TOURS D'EXTASE AVANT LE RUPTEUR.



Quand on a grandi à *Sport Auto*, la 911, c'est un peu comme une seconde maison. Toutes générations, toutes versions, toutes conditions. Depuis les boulevards périphériques parisiens englués jusqu'aux plaines désertiques du Nord de l'Australie au temps béni où la vitesse y était encore illimitée. Sans parler d'une bonne partie des circuits de France et de Navarre, en passant par Kyalami en Afrique du Sud ou bien Willow Springs en Californie. Ce n'est

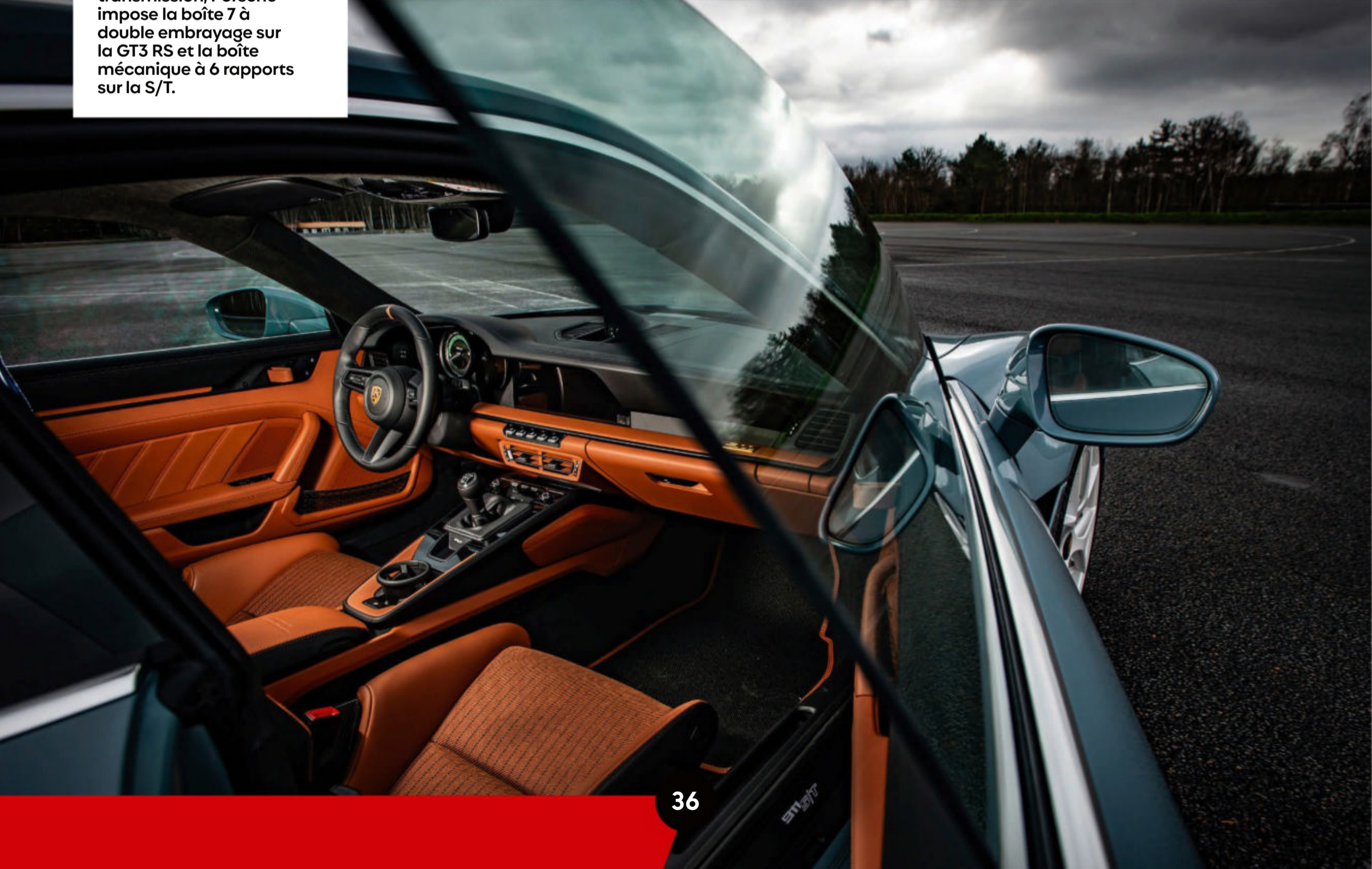
pas pour fanfaronner, mais pour préciser que ce qui va suivre est étayé d'une tonne d'expériences accumulées au cours de ces vingt-cinq dernières années. Un quart de siècle pendant lequel les planètes n'ont jamais été aussi alignées qu'aujourd'hui. En effet, nous vivons dans une fenêtre – plutôt une lucarne et demain une tête d'épingle – dans laquelle s'expriment des ingénieurs piqués à vif par l'avènement des voitures électriques, dont la triste perspective les fait redoubler d'inspiration. Une sorte de dernier récital avant de couper le son. C'est pourquoi les 992 GT3 RS et S/T transpirent littéralement la passion. Au point de se propulser, d'emblée, tout en haut du Top 50 de Weissach.

Supercar du grand tourisme

On ne le dira jamais assez, la 911 S/T est une pépite. Côté pile, une vraie GT dans laquelle vous pouvez envisager de longs parcours et qui pourrait aussi se plier à une utilisation quotidienne. Côté face, une dose d'exclusivité si débordante qu'elle rend chaque tour de roues extraordinaire. Avec une multitude de détails, tous plus irrésistibles les uns que les autres. Un exemple ? Je crois que c'est la première fois de ma vie que je tombe amoureux d'un embrayage. Si, si ! Certains diront que ●●●



Rien à voir en matière d'atmosphère intérieure, mais les deux ambiances sont tout aussi suggestives et irréprochables. Côté transmission, Porsche impose la boîte 7 à double embrayage sur la GT3 RS et la boîte mécanique à 6 rapports sur la S/T.



CES DEUX 911 NE SONT PAS SEULEMENT DES AVIONS DE CHASSE.
CE SONT DES Puits DE SENSATIONS.



Porsche 911 GT3 RS

TECHNIQUE

Moteur : **flat 6 atmosphérique, 24 S**
 Cylindrée : **3 996 cm³**
 Puissance maxi : **525 ch à 8 500 tr/mn**
 Couple maxi : **47,4 mkg à 6 300 tr/mn**
 Transmission : **roues AR, 7 rapports à double embrayage**
 Poids annoncé/contrôlé : **1 450/1 503 kg**
 Rapport poids/puissance : **2,9 kg/ch**
 L - l - h : **4 572 - 1 900 - 1 322 mm**
 Empattement : **2 457 mm**
 Pneus AV & AR : **275/35 ZR 20 & 335/30 ZR 21**
 Capacité du réservoir : **64 l (90 l en option)**
 Prix de base : **234 977 €**
 Prix des options/malus : **70 608/60 000 €**
 Prix du modèle essayé : **365 585 € (malus compris)**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **296 km/h** 0 à 100 km/h : **3"2**
 0 à 160 km/h : **6"9** 0 à 200 km/h : **10"6**



Porsche 911 S/T

TECHNIQUE

Moteur : **flat 6 atmosphérique, 24 S**
 Cylindrée : **3 996 cm³**
 Puissance maxi : **525 ch à 8 500 tr/mn**
 Couple maxi : **47,4 mkg à 6 300 tr/mn**
 Transmission : **roues AR, 6 rapports mécaniques**
 Poids annoncé/contrôlé : **1 380/1 434 kg**
 Rapport poids/puissance : **2,7 kg/ch**
 L - l - h : **4 573 - 1 852 - 1 279 mm**
 Empattement : **2 457 mm**
 Pneus AV & AR : **255/35 ZR 20 & 315/30 ZR 21**
 Capacité du réservoir : **64 l (90 l en option)**
 Prix de base : **308 976 €**
 Prix des options/malus : **39 282/60 000 €**
 Prix du modèle essayé : **408 258 € (malus compris)**
(limitée à 1 963 exemplaires)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **300 km/h** 0 à 100 km/h : **3"7**
 0 à 160 km/h : **7"5** 0 à 200 km/h : **11"2**

celui de la S/T fait un bruit de casserole et qu'il manque de progressivité, moi j'en redemande, et ceux qui ont ça dans le sang me comprendront. Ça me rappelle les embrayages à carter ajouré des Ducati. Ce concert de disques métalliques qui s'entrechoquent et qui varie lorsque vous tendez le câble pour débrayer. J'ai toujours adoré ce bruit et je ne pensais pas qu'on puisse le retrouver aujourd'hui. Quant au dosage de ladite pédale, il évoque un peu la Carrera GT, en moins caricatural. Mais quand même, il faut un coup de main pour ne pas caler au démarrage. Si quelqu'un d'étanche aux plaisirs automobiles en sera probablement agacé, ça installe une sorte de connivence avec la machine. Un côté brut de décoffrage qui exige de connaître l'auto pour l'utiliser. Tout le contraire d'une Toyota lambda sur un parking de location, par exemple. La S/T se mérite, et les saveurs qu'elle propose à qui saura les apprécier sont d'autant plus extraordinaires. Surtout dans la période actuelle où tout devient surassisté au point d'annihiler les sensations. A propos d'émotions, le flat 6 en connaît un rayon. Mais avant d'entrer dans le détail, une précision s'impose : notre balance de Mortefontaine

atteste de 1 434 kg pour la S/T avec le réservoir optionnel de 90 litres rempli à ras bord, tandis que la GT3 RS accuse 1 503 kg, tous pleins faits, soit 70 kg à l'avantage de la S/T. Ce n'est pas rien quand on connaît la nature même du flat 6 atmosphérique et son couple à bas régime (47,4 mkg seulement, à 6 300 tr/mn). La 911 S/T permet d'en prendre la pleine mesure. En configuration 525 ch et avec du poids en moins, le 4 litres est une merveille. Il résonne avec une progressivité qui se répand comme une vague de chaleur. Rien à voir avec les uppercuts instantanés d'une McLaren Artura ou d'une Ferrari 296 GTB. La S/T prend les moteurs turbo à revers avec une allonge d'athlète au souffle inépuisable. A 3 000 tr/mn, le flat 6 balance entre rondeur et torpeur. A 4 000 tr/mn, alors que la plupart de ses congénères froncent déjà les sourcils, il commence tout juste à respirer. A 5 000 tr/mn, il change de registre en matière de sonorité mais aussi de caractère. A 6 000 tr/mn, la S/T vous relève les poils des bras et vous prend aux tripes. A 7 000 tr/mn, le son strident de l'échappement devient envoûtant. A 8 000 tr/mn, ça se prolonge et il y a de quoi entrer en transe : 500 tours de pur bonheur avant la puissance maxi, et ●●●



Avec le flat 6 atmo et les deux roues motrices, Porsche fait renaître des émotions de la grande époque. Dans des registres très différents, chacune à sa manière.



L'EMBRAYAGE DE LA S/T RAPPELLE CELUI D'UNE DUCATI, ET SON LEVIER DE VITESSES FERAIT PASSER UNE CIVIC TYPE R POUR UN BUS SCOLAIRE. QUEL PIED !



La motricité de la S/T est exemplaire, mais son autobloquant mécanique n'a rien contre une dérive de temps en temps. Quelles que soient les conditions, sa stabilité est remarquable et ses réactions sont saines.



500 autres avant le rupteur... que vous aurez anticipé en prenant soin de décomposer le mouvement pour enclencher le rapport supérieur. Dans le mouvement fluide d'un levier de vitesses dont les faibles débattements feraient passer une Civic Type R pour un bus scolaire. En clair : il n'y a rien de plus grisant. L'accélération ? Graduelle, progressive puis explosive ! Non pas qu'elle soit parmi les plus spectaculaires sur l'échelle de Richter, mais sa durée, sa sonorité, son allonge et sa progressivité sont à se relever la nuit. Une insomnie ? Tant mieux ! Vous aurez une bonne excuse pour sortir votre S/T. Rien de plus simple : démarrez, appuyez sur l'échappement Sport et le double débrayage automatique et le tour est joué. Quant à ceux qui lui reprocheront de ne pas trancher avec le 0 à 100 km/h d'une Carrera S à boîte PDK (3"7 dans les deux cas), ils s'égareront. Primo, on ne mesure pas le bonheur avec des dixièmes, et secundo, la boîte mécanique perd en temps ce qu'elle gagne en plaisir. Idem pour ce qui est de l'efficacité, là où une Carrera 4 GTS avec la suspension PASM passera aussi vite. Peu importe, la S/T, avec son statut de pure propulsion à autobloquant mécanique, dépasse le stade de la comparaison. Son comportement routier n'est pas seulement exemplaire, il est carrément extraordinaire, dans le sens où ce n'est qu'une succession de plaisirs, avec des réactions saines et plus progressives que les 992 Carrera. La S/T se place entre une 911 GTS à 2 roues motrices mais en plus précis, une GT3 Touring en plus exclusif et une GT3 RS en moins radical. Ajoutez à ça un train avant à la précision diabolique, mais sans la tendance à vous guider dès la moindre saignée. J'oubliais le train arrière à la motricité exemplaire, mais avec des blocages de différentiels que l'on soupçonne d'avoir été réglés par des amateurs de glisse. Que du naturel, rien de superflu ! A ce propos, l'absence de roues arrière directrices ne pose aucun problème. Les roues fixes de la S/T autorisent même davantage de stabilité lors des changements de cap à haute vitesse ●●●

que sur la GT3 RS. Logique, étant donné son positionnement routier. Ce n'est pas du compromis mais bien plutôt de la magie. La S/T ne se contente pas de cocher toutes les cases. Elle a du relief, elle vit, elle vibre et vous remue les tripes avec justesse, sans en faire des tonnes. Ce dosage ultra-précis est aussi savant que savoureux.

Jusqu'au-boutiste et au-delà

Le coup de foudre avec la GT3 RS est immédiat. Même si certains diront qu'elle n'est pas facile à assumer dans la circulation, avec son profil de lézard à crête et son aileron arrière démesuré. Peu importe : dès l'installation à bord, cette 992 vouée à la piste vous projette dans un univers où l'efficacité devient la seule et unique obsession. Avant même de démarrer le flat 6, ça transpire la passion jusqu'au moindre boulon, avec une forêt de boutons pour retarder le freinage, plonger à la corde ou aller chercher les derniers kilomètres-heure en ligne droite. Non pas qu'il faille être un pilote professionnel pour en profiter, au contraire. La GT3 RS rend accessible un monde jusque-là réservé à une poignée de funambules surdoués. Dire qu'il s'agit d'une authentique voiture de course est un euphémisme. C'est un manifeste dans lequel Porsche repousse les limites comme jamais.

Les possibilités infinies de réglage de la GT3 RS en font une arme absolue, sur simple pression de boutons. Du tarage des amortisseurs avant ou arrière en détente et en compression jusqu'au blocage du différentiel à l'accélération ou au lever de pied (*lire page de droite*), en passant par le DRS, pour ne citer que la partie émergée de l'iceberg. Le tout avec la simplicité d'un jeu d'enfant et une boîte à musique au refrain envoûtant. Même si le timbre du 4 litres paraît étouffé par rapport à celui d'une 991 GT3 RS, il chante juste.

A vrai dire, son châssis est si verrouillé au sol que la puissance aurait pu être supérieure, mais ça aurait perturbé l'équilibre de cette version et sûrement réduit son homogénéité. Cette dernière installe une confiance immédiate et

une connexion à la route sans précédent. Rien à voir avec une McLaren 765 LT ou encore une Ferrari 812 Competizione, dont le tempérament mécanique plus bestial rend les limites moins faciles à cerner. Tout le contraire de la GT3 RS, dont le flat 6 atmo distribue ses coups avec une consistance qui se développe à mi-régime avant d'exploser dans les tours. Plus on approche du rupteur et plus le 4 litres donne l'impression d'être comme un poisson dans l'eau. C'est très différent, par exemple, de ces autos qui obligent à en garder sous le pied pour ne pas les voir déborder.

En résumé, si vous me passez l'expression, la GT3 RS laisse penser qu'on peut taper dedans et qu'elle est vraiment faite pour ça. Le moindre enchaînement de virages laisse apparaître sa précision et son agilité démoniaques. Sa direction ultra-directe et d'énormes pneus avant présentent le parfait équilibre entre réactivité et remontée d'informations, avec un toucher de route très typé et un point milieu qui contraint à rester concentré sous peine de faire des embardées. En Sport Cup 2, même pas R, c'est une sangsue indéboulonnable. Avec un train avant précis comme un saphir et costaud comme du béton armé, une motricité qui permet de remettre la louche sans arrière-pensée et un freinage indestructible, la GT3 RS survole les débats. Mais s'il fallait répondre à la question du meilleur écrin pour déguster le flat 6 atmosphérique, j'aurais quand même tendance à désigner la S/T. C'est dans cette configuration qu'on tire la quintessence du 4 litres, avec les 525 ch et la boîte mécanique qui fait gagner en émotion ce qu'elle perd en dixièmes. Même motif, même punition pour le duo Cayman GT4 RS/Spyder RS, uniquement disponibles en boîte à double embrayage. D'autant que s'ils sont plus communicatifs sur le plan sonore, leurs trains roulants moins performants ne permettent pas d'en profiter jusqu'au dernier tour par minute. Bref, c'est bien la S/T qui tire le meilleur parti du 4 litres. Mais ça ne suffit pas à la départager de la GT3 RS, tellement réussie qu'elle est tout aussi marquante et irrésistible. Une fois n'est pas coutume : égalité. ●



L'avis de Laurent Chevalier

Désolé, je botte en touche : impossible de départager la 911 S/T de la GT3 RS. C'est comme choisir entre une paire de Church's ou des baskets, ça dépend de ce que vous en faites. La S/T vous envoûte avec des sensations qu'on croyait disparues, authentiques mais réactualisées, tandis que la GT3 RS est addictive dès le premier virage. Ces deux façons de déguster le même cocktail mécanique sont très complémentaires.





Par Yves Maroselli

PTV Plus Comme en course

Après avoir sélectionné le menu PTV Plus (pour Porsche Torque Vectoring Plus) en appuyant sur le bouton au centre de cette molette, le conducteur peut ensuite la tourner pour choisir parmi 9 niveaux de blocage du différentiel, aussi bien au lever de pied ("Coast") qu'à l'accélération ("Power").

Porsche 911 GT3 RS

Le différentiel à blocage réglable

Pour la première fois sur une voiture de série, la 911 GT3 RS permet de moduler le niveau de blocage de son différentiel en roulant, d'une simple rotation d'un potentiomètre.

À QUOI ÇA SERT ?

Faire varier le blocage d'un différentiel à glissement limité est un réglage courant et très utile sur une voiture de course.

Jouer sur ce paramètre permet notamment d'optimiser la motricité en fonction de l'état du revêtement. Typiquement, ce niveau de blocage pourra être augmenté de manière proportionnelle au niveau d'adhérence, élevé sur asphalt sec, mais graduellement réduit sur piste poussiéreuse, humide, voire totalement détrempée. En effet, un blocage trop important sur chaussée glissante aura tendance à réduire l'agilité en entrée de virage et la stabilité en sortie. Car ce paramètre a aussi une influence directe sur le comportement, et permet d'adapter l'équilibre au type de tracé pratiqué, rapide ou sinueux, ou plus prosaïquement aux préférences du pilote afin que celui-ci puisse gagner en sérénité, et donc en performance. Un fort niveau de blocage autorise un transfert du couple important vers la roue la plus adhérente, soit la roue motrice extérieure au virage, ce qui aide la voiture à tourner à la réaccélération en sortie de virage. Inversement, le transfert d'un couple négatif lorsque le conducteur lève le pied de l'accélérateur aura pour effet de stabiliser la voiture, ce qui peut s'avérer très utile en

courbe rapide. Mais alors qu'un différentiel autobloquant classique (à rampes et disques de friction) voit son niveau de blocage principalement déterminé par le couple provenant du moteur (positif à l'accélération, négatif au lever de pied), la GT3 RS dispose d'un différentiel à blocage actif, dont le réglage peut être modulé directement via les molettes disposées à gauche du moyeu du volant.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Le circuit hydraulique de commande de la boîte PDK de la 911 GT3 RS est mis à contribution pour actionner un embrayage multidisque intégré au différentiel afin d'en moduler le niveau de blocage. Ce système étant actif, il n'intervient que quand la centrale de calcul de la voiture l'estime nécessaire (en fonction de paramètres tels que la vitesse, le braquage du volant ou l'enfoncement de la pédale d'accélérateur), évitant ainsi le blocage précontraint d'un autobloquant mécanique passif qui peut s'avérer potentiellement préjudiciable sur le plan de l'agilité. L'amplitude de réglages proposée laisse le choix entre neuf niveaux de blocage à l'accélération et autant à la décélération, et ce, d'une simple action sur une molette,

alors qu'il aurait fallu démonter le différentiel d'une voiture de course traditionnelle pour changer l'angle des rampes déterminant l'effet du couple moteur sur les disques de friction, et par là le niveau de blocage du différentiel.

VONT-ILS TROP LOIN ?

Le nombre de combinaisons de réglages (aérodynamique, tarage d'amortisseurs, antipatinage, blocage de différentiel, etc.) proposé par la 911 GT3 RS dépasse le demi-million, ce qui peut paraître franchement intimidant, même si Porsche assure avoir conçu l'amplitude de ces réglages pour qu'aucune de ces combinaisons ne puisse devenir dangereuse pour ses clients. ●

NOTRE AVIS

Qu'il s'agisse d'aérodynamique, d'amortissement ou de blocage de différentiel, la 911 GT3 RS est l'outil rêvé pour comprendre le fonctionnement d'une voiture de course, même si elle est homologuée sur route !



DOSSIER

PORSCHE

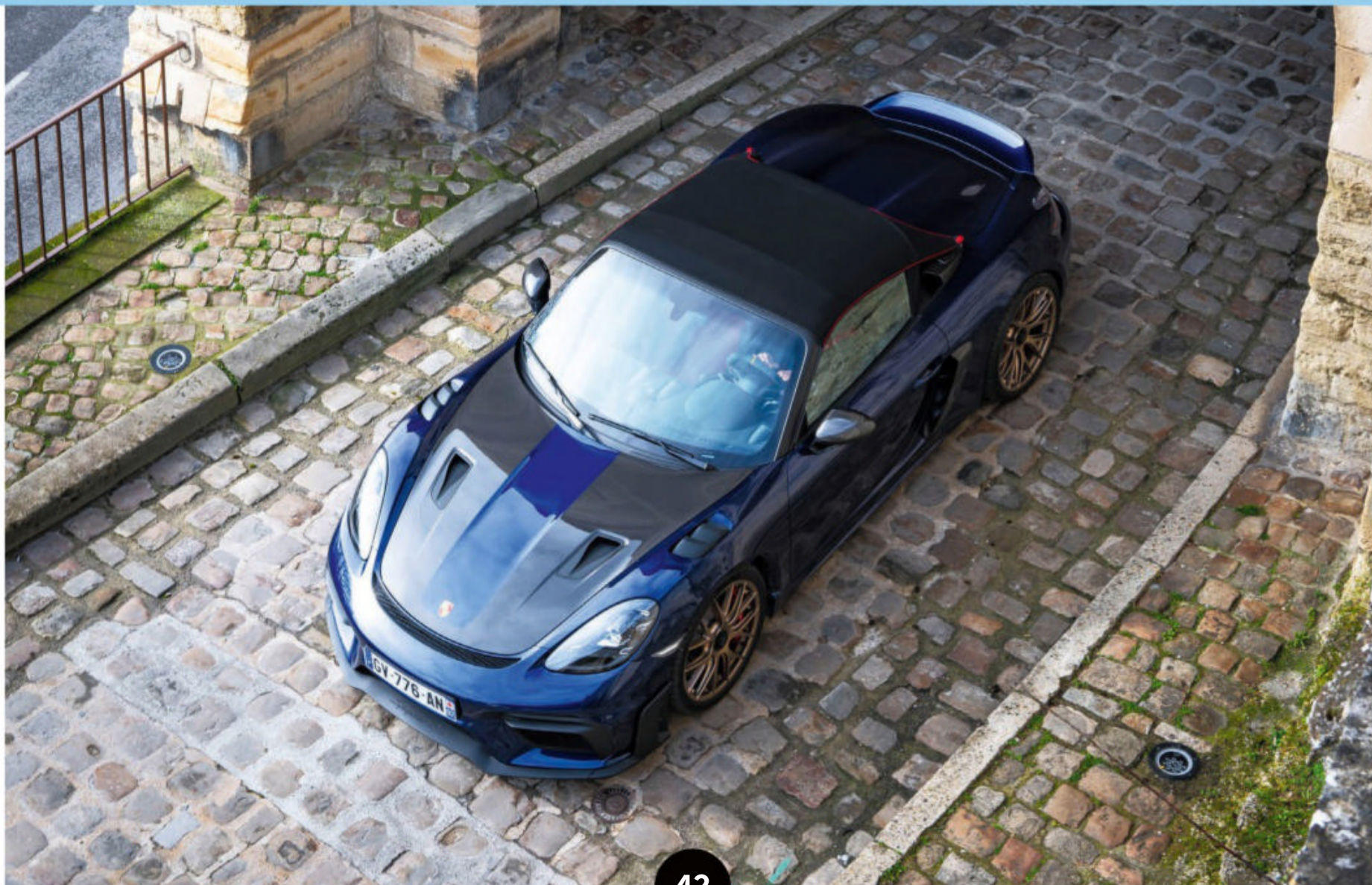
RS

GRAND FORMAT Porsche 718 Spyder RS

ULTIMA RÉCITAL

Avec son flat 6 qui chante à 9 000 tr/mn et loge ses conduits d'admission au plus près des oreilles, le 718 RS est la plus musicale des Porsche. **Jusqu'ici, sa version coupé GT4 RS proposait un concert en salle. Aujourd'hui, le Spyder RS le joue à ciel ouvert pour une dernière tournée avant de disparaître.**

Par Jacques Warnery Photos Laurent Villaron





Progression prudente dans la cité de Laon, tout en montées étroites. Le pack Weissach, facturé la bagatelle de 12 066 €, permet de s'offrir ces jantes en magnésium qui ajoutent 15 000 € à l'addition finale. Ce serait dommage de les rayer contre un trottoir médiéval.

GRAND FORMAT Porsche 718 Spyder RS



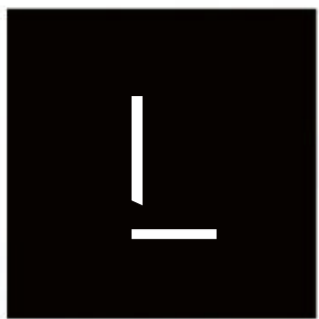
Le château de Raray est encore dans l'obscurité à cette heure bien matinale. C'est une excellente occasion de vérifier l'efficacité des phares à LED, dont la fonction Dynamic Light revient à 1 428 €. Ces évolutions nocturnes méritent bien un petit-déjeuner à Senlis.





LA RÉSONANCE ÉMISE PAR LE FLAT 6 ENTRE 8 500 TR/MN ET LA ZONE ROUGE **PROVOQUE CHEZ LE CONDUCTEUR UNE TENSION, COMME UNE IDÉE QU'IL VA DÉSINTÉGRER LA MÉCANIQUE.**





e 718 Spyder RS s'offre un couvre-chef en toile, rien que pour lui qui traque les kilos superflus. Avec un poids de 18,3 kg, mécanisme compris, l'ensemble permet d'économiser 16,3 kg par rapport au système tout électrique du 718 Boxster, et 7,6 kg sur celui du 718 Spyder dont la manipulation exige également patience et huile de coude ! A capote inédite, roadster inédit, puisque le RS Spyder n'est ni plus ni moins que la déclinaison découvrable du radical

Cayman GT4 RS, dont les vocalises du flat 6 atmosphérique en font la plus musicale des Porsche. Le Spyder ajoute au concert en salle la possibilité d'en profiter aussi à ciel ouvert. Au moment de déposer les bagages dans les deux coffres, les espaces de chargement avant et arrière de respectivement 125 et 120 litres imposent de voyager léger. S'installer dans ses baquets intégraux montés de série annonce tout de suite la couleur, même s'ils ont le bon goût de vous épargner de multiples contorsions comme à bord d'une Lotus Elise. Ils sont certes un peu plus rembourrés que les planches de fakir d'une Lamborghini Huracán STO, mais tout de même suffisamment fermes pour vous rappeler qu'un 718 Spyder RS est du genre intégriste.

Le ripage des roues avant en manœuvre dû à leur importante largeur et à une géométrie affûtée promet du sport derrière le volant débarrassé du moindre satellite et de la moindre fonction. A l'instar du coupé GT4 RS, son homologue découvrable n'oblige pas son pilote à se plonger dans une multitude de réglages pour en extraire la substantifique moelle. Seuls l'amortissement piloté PASM, l'échappement ou la boîte PDK ont droit à deux positions (Normal et Sport), actionnables à travers une constellation de boutons nichés sur la console centrale. Notre RS Spyder fait dans la simplicité et c'est très bien ainsi, même s'il est toujours possible de

déconnecter l'ESP tout en gardant ou non l'antipatinage. Au moment de laisser la région parisienne dans l'obscurité totale, le toucher de route apparaît direct comme pour toute Porsche portant l'estampille « RS ». Direct certes, mais un poil plus conciliant tout de même qu'à bord d'un GT4 RS, encore plus bout de bois. Par rapport au coupé dont le typage châssis est davantage orienté circuit, l'amortissement est ici légèrement moins extrême. Sur la courte portion d'autoroute A1 qui nous mène vers le nord, le flat 6 qui ronronne à un peu plus de 3 500 tr/mn aux allures usuelles est un passager présent, mais jamais envahissant. En revanche, les bruits d'air à partir de 130 km/h rappellent que la capote est plutôt du genre sommaire. Nous quittons la voie rapide par la sortie n° 8, mais le château de Raray, toujours dans la pénombre, demeure invisible. L'éclairage du village riche d'une architecture en pierre claire permet tout de même à Laurent d'emmagasiner un premier cliché nocturne. La lumière grisâtre au moment où le soleil daigne se lever incite à un menu crochet vers une ville de Senlis qui prend vie. Petit passage devant la cathédrale Notre-Dame de style gothique après un petit-déjeuner roboratif et cap vers Laon. A quelques kilomètres seulement de notre point de départ, une ruine interpelle l'œil du professionnel, sur l'ennuyeuse D1324. Si le donjon du château de Montépilloy observable de la route n'a pas entièrement résisté aux outrages du temps, la porte fortifiée reste encore en l'état. Crépy-en-Valois et Villers-Cotterêts sont traversés puis nous rejoignons la N2.

Musique, maestro !

Sur ces longues lignes droites, le flat 6 parvient à briser la monotonie du trajet d'un simple coup d'accélérateur. Le visage de mon passager pourtant peu porté sur la chose s'illumine d'un coup : « Ah oui, le son est vraiment sympa ! » Même s'il y a débat sur ce point, le Cayman GT4 RS demeure l'une des Porsche les plus musicales. L'absence de toute assistance respiratoire, la zone rouge à 9 000 tr/mn en sont

Rouler avec ce qu'il reste de cheveux au vent implique une manipulation fastidieuse de la capote, mais le jeu en vaut largement la chandelle ! Outre la position de conduite qui donne tout de suite l'impression de faire corps avec la machine, les exclamations du flat 6 à l'air libre à 9 000 tr/mn valent tout l'or du monde !





LE TOUCHER DE ROUTE
APPARAÎT DIRECT, **COMME
POUR TOUTE PORSCHE
PORTANT L'ESTAMPILLE "RS"**.



Petit passage à Fère-en-Tardenois avant de retrouver la capitale. Le Spyder RS donne envie de profiter intensément du temps qui passe puisqu'il est le dernier de la lignée. La prochaine Porsche de type 718 sera électrique. Les performances y gagneront ce que l'émotion mécanique y perdra.



TECHNIQUE

Moteur : **flat 6, atmo, 24 S** Cylindrée : **3 996 cm³**
Puissance maxi : **500 ch à 8 400 tr/mn**
Couple maxi : **45,9 mkg à 6 750 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 7 rapports à double embrayage (PDK)**
Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/de série + contrôle de trajectoire** Poids annoncé : **1 410 kg**
Rapport poids/puissance : **2,8 kg/ch**
L - l - h : **4 418 - 1 822 - 1 252 mm** Empattement : **2 482 mm**
Pneus AV & AR : **245/35 & 295/30 ZR 20**
Réservoir : **54 l (90 l en option)**
Prix de base : **159 052 €** Prix des options/malus : **44 016/60 000 €**
Prix du modèle essayé : **263 068 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **308 km/h** 0 à 100 km/h : **3"4**
0 à 200 km/h : **10"9**



les principales causes. L'architecture à moteur central qui loge les conduits d'admission tout près des oreilles, aussi. Alors que le coupé les installe à la place des vitres latérales pour alimenter le moteur en air, cette version découvrable les niche derrière les arceaux.

Le résultat ? Une extase auditive comparable qui ajoute la possibilité d'en profiter en plein air. L'ascension du compte-tours mériterait à elle seule un chapitre. Dès les plus bas régimes, le râle provoqué par ces fameux bruits de succion au moment où le flat 6 avale goulument ce précieux air dans ses chambres de combustion fait frissonner l'échine. Les infra-basses et sa tessiture grave sous 3 000 tr/mn en font un savoureux baryton.

Ensuite, le timbre devient de plus en plus aigu et sauvage au fur et à mesure de sa montée en effort. Sa manière unique de vous prendre aux tripes incite machinalement à presser la palette de droite à partir de 6 000 tr/mn pour enclencher le rapport supérieur. Fatale erreur, tant la suite vaut son pesant d'or. 7 000 tr/mn, 8 000 tr/mn : le hurlement féroce intimide et impressionne, mais l'extase ultime intervient sur les 1 000 derniers tours par minute. Le flat 6 semble alors pris d'hystérie avant de rentrer dans une transe incontrôlable sur les 500 derniers tours. La résonance terrifiante qu'il émet entre 8 500 et sa zone rouge fixée à 9 000 tr/mn provoque chez le conducteur une tension, comme une idée qu'il va désintégrer la mécanique. C'est à se demander si les pistons plus larges encore que des palets bretons ne sont pas sortis des culasses !

La sonorité rend l'expérience inoubliable, addictive et unique. Elle rappelle celle d'une 991 GT3 en plus intense et avec cette impression d'avoir monté le volume du son. La boîte PDK dont les passages de rapports

cinglent comme des coups de fouet participe à ces sensations mécaniques extraordinaires. Et il s'agit d'en profiter pleinement puisque sa remplaçante sera entièrement électrique. Comprenez par là que le 718 RS Spyder est la toute dernière Porsche à moteur central à bénéficier des vertus d'un flat 6 atmosphérique.

Laissez le charme agir...

Aux abords de la nationale 2, l'abbaye de Longpont, autrefois occupée par des moines cisterciens, justifie une rallonge de quelques kilomètres. Les ruines de l'abbatiale dont la construction débuta en 1131 et une partie de sa rosace toujours bien visible sont un superbe exemple de l'architecture gothique. La ville de Soissons constitue une tout aussi jolie étape, même si sa sucrerie avec son ambiance bien plus industrielle inspire davantage le photographe, qui engrange quelques clichés. Une grosse trentaine de kilomètres plus tard, la ville haute de Laon trône devant nous sur une butte d'une centaine de mètres de haut, dominant la région alentour. La montée vers cette citée ancienne ressemble pratiquement à une route de montagne, bien que l'environnement urbain impose un rythme de sénateur. Une fois en haut, nous constatons que l'architecture médiévale et la richesse du patrimoine, qui comprend selon la Mairie plus de 80 monuments historiques, méritent amplement le détour. Les ruelles étroites et pavées et les vieilles pierres deviennent un bien charmant décor. Encore faut-il prendre suffisamment de distance avec les trottoirs pas spécialement amicaux pour les jantes magnésium optionnelles de 20 pouces. A 15 000 € la coquetterie, cela fait cher la rayure pour économiser 10 kg (et s'en tenir à 1 410 kg), après avoir obligatoirement ●●●

À CAPOTE INÉDITE, ROADSTER INÉDIT.
**LA DÉCAPSULER SE MÉRITE, MAIS
LE RÉSULTAT VAUT LE SACRIFICE.**



LE RÂLE ÉMIS LORSQUE LE FLAT 6 AVALE GOULÛMENT CE PRÉCIEUX AIR FAIT FRISSONNER L'ÉCHINE.



coché l'option pack Weissach, facturée 12 066 € ! Mais elle le vaut bien. A ce prix, les capot avant, garnitures de rétroviseurs, de prises d'air latérales ou de l'arceau ainsi que la petite lame arrière de type « flap Gurney » arborent une finition carbone. S'y joignent une garniture de sortie d'échappement en titane, une partie supérieure de tableau de bord en tissu Race-Tex, un badge sur le porte-gobelet ainsi qu'un logo « Weissach RS » sur la capote ou les appuie-tête... Ce fameux pack en rajoute peut-être, mais ne justifie pas à lui seul l'incroyable magnétisme que notre monture exerce sur les passants du centre de Laon. Jeunes, seniors, hommes, femmes et j'en passe : tous ou presque se retournent, dégainent leur smartphone et s'émerveillent devant la ligne du roadster allemand. Notre découvreur a beau troquer l'aileron du coupé contre un plus discret becquet façon queue de canard ou raccourcir l'imposante lame avant du GT4 RS afin de conserver l'équilibre de sa balance aéro, ses signes extérieurs de vitesse suffisent amplement à exciter les rétines.

Toile de maître

Le soleil qui sort de sa torpeur en ce début d'après-midi incite à décapoter. Une fois le moment d'appréhension passé, l'affaire est pliée en une petite dizaine de minutes, voire moins avec l'habitude. Inutile de vous dire que la manipulation est beaucoup plus facile à deux que seul ! Décapsuler la première Porsche RS découvrable se mérite, mais le résultat vaut amplement le sacrifice. Sa silhouette qui gagne une pointe de pureté devient bien plus désirable encore. Au point d'attirer l'attention d'Hadrien, irrémédiablement séduit par la sonorité et le style de notre monture qui pose devant une ancienne sucrerie de la banlieue de Laon. La discussion s'engage rapidement et le courant passe. Ce jeune passionné d'automobile connaît la région et nous conseille de nous diriger au sud vers le plan d'eau de l'Ailette, près du village de Chamouille : « *Le coin est sympa et la route comprend quelques virages.* » A bord du plus sportif des Spyder, la moindre escapade cheveux au vent prend vite des allures de chevauchée fantastique. Evidemment, ce fameux flat 6 qui donne un premier coup de collier vers 4 500 tr/mn puis un second vers 6 500 tr/mn y est pour beaucoup, mais le châssis participe également à la fête. Le feeling procuré par la direction permet de sentir sans aucun filtre le niveau d'adhérence du train avant. Il n'est certes pas aussi tranchant que celui des 911 GT3, mais largement assez costaud pour ne pas en voir le bout sur une route ouverte plutôt étroite. La petite pointe de sous-virage dans les passages plus serrés se compense en chargeant la proue, avec un peu de frein jusqu'au point de corde. Ensuite, la progressivité du flat 6, l'importante empreinte des pneus au sol et la bonne motricité autorisent à remettre les gaz sans trop se

poser de questions. La frustration de ne pas toujours exploiter le grip des Michelin Sport Cup 2 dans ces conditions s'efface vite avec un toucher de route aussi raffiné. Sa manière bien à lui de vous communiquer l'état du revêtement dans les reins et dans la jante du volant en Race-Tex incite à vider d'une traite les 90 litres du réservoir optionnel. Le crachin qui nous accueille à l'hôtel du golf près de Chamouille me sort de ma rêverie et me prouve que mon compère photographe a eu le nez fin de recapoter quelques kilomètres avant.

Ce fameux crachin persiste tout au long du lendemain. Pas de quoi troubler la quiétude d'un duo de hérons à l'affût sur l'important plan d'eau de l'Ailette, qui comprend un espace vacances dont les habitations singent les maisons nordistes. Ce décor proche de celui d'un plateau de cinéma tranche avec le paysage sauvage de la route communale qui nous mène au Chemin des Dames, célèbre pour ses batailles lors de la Première Guerre mondiale. Sur cette courte et minuscule portion humide où deux voitures peinent à se croiser, notre Spyder RS sait faire patte de velours. Les semi-slicks Sport Cup 2 offrent un grip convenable sans se jouer une scène du *Salaire de la peur*, même si une propulsion de 500 ch impose un minimum de circonspection dans ces conditions. Ce sont surtout les bosses du revêtement qui perturbent alors la motricité et la précision de conduite. La raideur du châssis préfère un joli billard à un champ de mines, bien que l'effet apparaisse tout de même moins marqué que sur le coupé. Les lignes droites du Chemin des Dames vers la caverne du Dragon, puis le retour dans la capitale via Fère-en-Tardenois et la N2 permettent une dernière fois de jouer de ce merveilleux instrument à six fûts sur une Porsche à moteur central. Une toute dernière fois, hélas. ●



L'avis de Jacques Warnery

La pureté des sensations que ce collector distille au creux des reins et une simple ascension à 9 000 tr/mn suffisent à oublier son côté radical. Le concert à ciel ouvert donne d'autant plus envie d'en profiter intensément qu'il ne propose aucun rappel. Carpe diem.



C'EST PARTI POUR LA SAISON 2024 !



Sport
auto
EXPERIENCE

**TRACK
DAY**

**18
MARS**

**MAGNY-
COURS GP**

**18
MAI**

NOUVEAU!

**LE VIGEANT
AVEC TINSEAU TEST DAY**

**4
SEPTEMBRE**

**BUGATTI
LE MANS**



NEWSLETTER

<https://bit.ly/SportAutoExperience>

Restez informé
des événements



BILLETTERIES

<https://bit.ly/BilletwebSAE>

Portail unique
des billetteries





DOSSIER
PORSCHE
RS

RETOUR AUX SOURCES Porsche 911 Carrera RS

(Type 993 de 1995)

C.R.S.

Pour le quidam, ce sont les compagnies républicaines de sécurité, ce corps de la police qui n'a pas toujours bonne presse. Les membres de ces brigades sont là pour faire respecter quelques règles élémentaires du bien vivre ensemble. **Mais "C.R.S.", c'est aussi Carrera Rennsport. Et à bien des égards, cette 993 radicalisée est aussi là pour nous rappeler quelques bonnes manières.**



Par Sylvain Vétaux Photos Adrien Cortesi



“ T

'as les boules, t'as les glandes, t'as les crottes de nez qui pendent ! » Pourquoi pensé-je à cette ritournelle de cour de récré à cet instant ? Aucune idée, à part peut-être celle signifiant une certaine appréhension. Pourtant, j'ai conduit plus puissant. Pourtant, j'ai conduit plus cher. Pourtant, j'ai conduit plus extravagant. Pourtant, je vais arrêter de rêvasser et rassembler mes esprits.

Pour beaucoup, c'est le Graal. Dernière 911 refroidie par air, modèle atmosphérique le plus sportif de la génération 993, poids réduit, plastique outrageuse, appendices de la version Turbo mais roues arrière motrices : la Carrera RS est une licorne. Seulement deux millésimes (1995 et 1996) furent commercialisés. Pour la reconnaître, ce n'est guère compliqué : c'est celle qui a l'air méchante (aileron ressemblant à celui de la Turbo) ou très méchante (pack Clubsport, comme sur la nôtre). La RS, c'est 100 kg de moins que la Carrera. Le capot avant en aluminium : voilà déjà pour les premiers 7,5 kg. Le vitrage aminci : - 5 kg. Les filaments de désembuage : dégagés ! Idem pour l'isolation et les lave-glaces. Dedans, c'est *roots* : la coque à nu sous les fesses, des baquets monocoques, pas de GPS, pas de volant multifonction et, bien sûr, pas de boîte automatique. Dans une 993, le conducteur se sert de ses deux jambes. Et celle de gauche est particulièrement sollicitée, la faute à un embrayage costaud, collant bien haut. La RS était vendue en pack Touring (comme celle-ci) ou bien avec le pack Clubsport intérieur qui ajoutait un arceau-cage, des harnais, un coupe-circuit et un extincteur et retirait le pare-soleil du passager. J'écrivais que je suis déjà monté à bord d'engins plus excentriques, mais cette 993 m'intimide. Le fait qu'elle n'ait été produite qu'à un millier d'exemplaires dans le monde joue probablement. ●●●

Je suis déjà monté
à bord d'engins
plus excentriques,
**mais cette
993 m'intimide.**

RETOUR AUX SOURCES

Porsche 911 Carrera RS (Type 993 de 1995)



TECHNIQUE

Années de production : **1994-1995** Exemplaires produits : **1 014 (dont 227 avec le pack Clubsport)**
Moteur : **flat 6, 12 S** Cylindrée : **3 746 cm³** Puissance maxi : **300 ch à 6 500 tr/mn** Couple maxi : **36,2 mkg à 5 400 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels** Suspension AV/AR : **MacPherson, barre antiroulis/multibras, barre antiroulis**
Poids : **1 270 kg** L - l - h : **4 245 - 1 735 - 1 270 mm** Empattement : **2 272 mm** Roues AV & AR : **8 & 10 x 18**
Pneus AV & AR : **225/40 & 265/35 ZR 18** Prix à l'époque : **496 400 F** Cote actuelle : **environ 300 000 €**
V. max. : **277 km/h** 0 à 100 km/h : **5"0**



Le fait qu'elle n'ait que 53 000 km d'origine a son importance. Le fait qu'elle soit dans un état concours finit de placer le curseur du trouillomètre dans la zone rouge. Allez : il n'y a plus qu'à...

Je suis quelqu'un de nostalgique, tendance rétrograde. Une voiture, surtout une Porsche, qui plus est une RS, doit me procurer un torrent de sensations. Evidemment, rendre plus accessibles des engins aux prestations dynamiques phénoménales est louable. Après tout, il s'agit de permettre à un plus grand nombre de toucher du doigt la quintessence automobile. Et comme mes talents de pilote sont proches de ceux de Oui-Oui, j'y trouve mon compte. Mais j'attends d'une sportive qu'elle m'implique, me contraigne à rester concentré, m'oblige à respecter un cahier des charges, à ne pas sauter de page dans la notice d'utilisation. « *Stay focus* », disent-ils de l'autre côté de la Manche. C'est exactement ce que fait la 993 RS. Faut-il des aptitudes particulières pour la conduire ? *Nein*. Son architecture en « sac à dos de randonnée bien chargé » la rend-elle délicate ? *Re-kein*. Peut-on l'emmener tambour battant sans se poser de question ? *Re-re-kein* ! Loin dans notre dos, un 3,7 litres qui se fait appeler « 3.8 ». En augmentant la taille des pistons de 10 à 10,2 cm (la course de 7,64 cm est conservée), le 3.6 d'origine affiche désormais 3 746 cm³. La puissance de 300 ch est obtenue à 6 500 tr/mn, contre 6 100 tr/mn sur une Carrera standard. Le couple grimpe de 33,6 mkg (à 5 000 tr/mn) à 36,2 mkg (à 5 400 tr/mn). Le flat 6 étrenne surtout le Varioram, qui sera ensuite généralisé sur les autres 993. C'est quoi donc ? Un système d'admission ajustable. Pour faire bref, on trouve avant les conduits coiffant les culasses un module composé de deux clapets. Le câble d'accélérateur commande ce duo, mais à bas et mi-régime, seule la soupape du haut s'entrouvre. L'air est alors canalisé dans des tubulures légèrement plus alambiquées que celles du bas (avec un diamètre plus serré), le but étant d'augmenter le couple lorsque le 3,7 litres est peu sollicité ou à régime constant. A mesure que la pédale de droite s'enfonçe, le clapet du bas s'ouvre à son tour, et un actuateur

vient commander, à l'intérieur des plénums d'admission, des espèces de trompettes qui montent plus ou moins grâce à un levier en forme de fourche. Le résultat est le suivant : plus l'accélérateur est utilisé, plus les trompettes grimpent, plus la quantité d'air envoyée est importante, favorisant la puissance à haut régime. Et puisque vous aimez les infos techniques, sachez que les soupapes, que ce soit à l'admission ou à l'échappement, sont plus larges que sur le 3,6 litres avec un diamètre respectif de 51,5 et 43 mm. Sous ses airs rustiques, c'est une véritable usine à gaz, ce boxer. La 993 RS, à la commande, pouvait avoir deux transmissions, toutes deux manuelles, toutes deux à 6 rapports, mais la version Clubsport recevait des pignons de 5^e et 6^e raccourcissant l'étagement. C'est fort logique, ce modèle étant avant tout disposé à écumer les circuits. Notre exemplaire Rouge Indien de 1995 est équipé du pack Touring, le destinant à abattre des kilomètres. Je ne demande que ça, malgré la cacophonie qui règne à bord, mais nos amis de Moteur & Sens, sans lesquels ce sujet n'aurait pu se faire, me font confiance pour ne pas trop faire grimper le totaliseur.

Saveurs d'antan

C'est une 993, donc, en plus de son moteur ne comptant que sur l'air pour réduire la température de la salle des machines, cette 911 dispose d'un pédalier articulé par le bas. Il faut s'y faire au début, mais ça entretient la souplesse des chevilles. Il y a l'ABS et un différentiel mécanique (blocage de 40 % à l'accélération, 65 % au lever de pied). Aucune raison d'appréhender alors, mais rien n'y fait. Elle ne me veut pourtant pas de mal. Si les commandes sont fermes, la direction assistée (hydrauliquement) ne rend pas les manœuvres insurmontables. En ville, la rétrovision laisse à désirer, la faute à cet énorme aileron biplan, et les ralentisseurs sont abordés avec une circonspection caricaturale. Mais comme le ridicule ne tue pas, tant pis si l'on s'impatiente derrière moi. La position de conduite est... frustrante. Je ressemble à



La RS a bientôt 30 ans, mais son habitacle ne souffre d'aucune lacune. Les baquets sont profonds, la boîte de vitesses est parfaitement guidée, et le freinage est puissant. Sur la boîte à gants de cet exemplaire unique, la signature de Walter Röhrl.



Notre exemplaire Rouge Indien de 1995 est équipé du pack Touring, le destinant à abattre des kilomètres. **Je ne demande que ça, malgré la cacophonie qui règne à bord.**



Ce qu'en disait Sport Auto

Sport Auto n° 402. Juillet 1995

Par Alain Bernardet

"Plus dure, plus pure, on ne sait pas faire plus chez Porsche comme ailleurs : une bête de course en habits de ville. Surbaissée, elle semble raser le bitume, bien campée sur ses énormes pneus. Impressionnante avec ses appuis aérodynamiques bien travaillés, ainsi qu'en témoignent l'aile arrière mais surtout le bouclier avant, avec ses petites moustaches qui remontent. Sur la bascule, la Carrera RS s'affirme comme étant la plus légère des 911, rendant déjà 100 kg à une Carrera standard et 225 à une 911 Turbo. Le son métallique du moteur est absolument magnifique. Il répond promptement à la moindre pression sur l'accélérateur. Mais si l'on ne se lasse pas de son boxer envoûtant, on ne peut pas

dire que la RS offre un confort de référence. Les bruits mécaniques finissent par devenir envahissants, et le rembourrage des baquets reste symbolique. Mais surtout, la suspension est très rude, accusant la plus petite aspérité de la route. Avec son poids réduit, ses freins monstrueux et sa suspension de voiture de course, la Carrera RS affiche des arguments persuasifs... sur la piste. Sur le circuit du Mas du Clos, la plainte métallique de son moteur résonne sur les collines avoisinantes. L'auto est légère, agile. Surtout, elle recule spectaculairement les points de freinage, et son comportement apparaît plus vif, plus précis et sans inertie. On voudrait 50, voire 100 ch de plus tant le châssis semble surdimensionné et l'adhérence phénoménale ! »

Par respect pour cette légende, nous l'avons conduite en bon père de famille. Cela a suffi pour nous rendre compte que, même à allure (quasi) légale, la 993 RS déverse un torrent de sensations. Précision et grip sont phénoménaux, et l'auto supporterait sans peine une centaine de chevaux supplémentaires !



Ce qu'en dit Sport Auto

Avril 2024

Dépouillée, extravagante, rarissime : la 993 RS n'est pas l'engin le plus extrême de tous les temps, mais elle est l'une des pierres apportées à l'édifice de Porsche, qui voue un culte aux sensations plus qu'aux performances. J'ai trouvé mon cadeau de départ à la retraite...

RETOUR AUX SOURCES
Porsche 911 Carrera RS (Type 993 de 1995)

D'abord, le champ de vision est génial, pas gêné par je ne sais quel écran interactif ou affichage tête haute. **Ensuite, ses proportions intimidantes depuis l'extérieur ont disparu une fois à bord.**



un crapaud sur une pelle chaude, avec les genoux à 10 h 10, les coudes tout pareils et l'occiput dans le ciel de toit. Adrien, photographe de son état, me fait remarquer : « *Encore une qui n'est pas pour toi.* » Je lui réponds que je ne veux pourtant qu'elle. Loin de l'image que je m'en faisais, la 993 RS est une ballerine. Déjà, son champ de vision est génial, pas gêné par je ne sais quel écran interactif, 14^e airbag de sourcil gauche ou affichage tête haute. Ensuite, ses proportions intimidantes depuis l'extérieur ont disparu une fois à bord. Même les hanches sensuelles paraissent bien timides dans les deux rétroviseurs obus, pourtant au fort pouvoir déformant. La RS serpente, saute de file en file dans les bouchons, braque court. Et comme son moteur, coupleux à souhait, accepte de reprendre sans hoqueter, on se découvre des talents de chauffeur de taxi...

30 ans et très vite

... avant de s'apercevoir que le « RS » sur le capot moteur n'est pas un coup marketing. La poussée n'est pas brutale : elle est tout juste sportive. Mais elle s'orchestre avec vibratos, envolées métalliques et catapultage qui va crescendo. Par respect pour cet exemplaire en état concours, pas de zone rouge, mais à 6 000 tr/mn, il y a déjà de quoi rester baba. Béat. Depuis le temps qu'on vous le dit : nous ne réclamons pas de chevaux par milliers dans nos souliers. Ce qui importe, c'est cette sensation de dresser une bête sauvage. Il faut composer avec le train avant qui se soulève, notamment dans les longues courbes. A la bonne heure ! C'est une 911, une vraie, pas une GT insipide qui vous donne l'impression de rouler sur une moquette en mohair. La RS se cabre en pleine charge et pique du nez sur le transfert. Comme la direction, pas trop démultipliée

(2,7 tours), est consistante, le placement à la corde est progressif, pas incisif. Attention de ne pas trop la chahuter car l'empattement riquiqui (2,27 m) génère quelques mouvements surprenants. Les freins réclament de la pression, mais leur dosage est facile et leur puissance rassurante, surtout lorsque cet énergumène patenté décide de bifurquer à gauche sans prévenir. En dépit de ses presque 30 ans, on va très vite en 993 RS, et comme la partie supérieure du volant cache le tachymètre, il n'est pas idiot de lancer Waze, même pour chercher le pain. Le moteur n'est pas explosif mais il cause beaucoup. Il n'est pas hystérique comme le 4 litres d'une GT3, mais on lui prête une oreille attentive passé les 4 000 tr/mn. La motricité est sans faille, et même si l'on ne glisse pas un cheveu entre les pneus et les passages de roue, le confort est étonnant. Adrien me fait remarquer que c'est un peu bringuebalant en ville. Je lui réponds que bien des sportives devraient prendre exemple sur cette symbiose probante entre filtrage et maintien : vous ressentez les irrégularités sans les subir. Et pour parachever cette union sacrée entre l'homme et la machine, il me faut louer les mérites de la boîte de vitesses. Guidage précis, verrouillage ferme, étagement parfait : jouer de ce levier, c'est le pied. La RS me faisait peur, un peu. Je pensais la dompter, vraiment. Mais encore eût-il fallu qu'elle soit une sportive féroce. Elle l'est, quand on en a saisi toutes les subtilités dans ses transferts de charge ou ses régimes moteur optimaux. Mais elle est aussi, presque surtout, un engin qui m'a permis, pendant un trop bref instant, de retrouver des sensations que je croyais disparues. ●

Remerciements : sans la gentillesse et la disponibilité des équipes de Moteur & Sens, ce sujet n'aurait pas été possible. Cette splendide 993 RS est en vente chez ce spécialiste de l'occasion haut de gamme.

ESSAI Land Rover Range Rover Sport SV Edition One

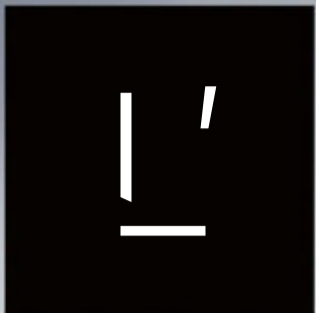
DANS LE RANG

Plus mature et plus efficace que l'ancien SVR, le nouveau Range Rover Sport SV propose un esprit plus Range, et moins gangster endimanché. Quitte à en rendre certains nostalgiques. **Mais que sa discrétion et son flegme ne vous trompent pas, il redouble de puissance.**

Par Walid Bouarab

Photos Nick Dimbleby/Range Rover





ex-circuit de F1 de Portimão, au Portugal, est un curieux endroit pour présenter un nouveau Range Rover. Ce tracé est réputé pour son dénivelé, ses longues courbes en appui, enchaînant grosses compressions et détentes, et sa visibilité compromise par la topographie de la région. Mais les équipes de Range Rover savent très bien ce qu'elles font. Parmi les innovations proposées sur cette nouvelle version sportive du SUV anglais, la marque

est très fière de nous présenter son système 6D Dynamics. Pour espérer révolutionner le genre, les metteurs au point ont développé en interne une nouvelle suspension hydraulique, avec amortisseurs interconnectés. Le Range se passe ainsi de barres antirollis actives, pour maîtriser aussi bien son tangage que les effets de cabrage ou de plongeon à l'accélération et au freinage. Sur le principe, ce système est déjà connu. McLaren avait opté pour une idée similaire pour sa 720S, tout comme Citroën voilà près de soixante-dix ans. Chauvins, nous ? Ici donc, pas de système alimenté électriquement (hormis pour les valves de régulation), le fluide est naturellement mis sous pression lors des contraintes, voyageant de la chambre de compression de l'amortisseur avant droit, par exemple, jusqu'à la chambre de détente de son homologue arrière gauche. Les quatre coins étant reliés entre eux par ces vases communicants, les forces s'annulent donc mutuellement, permettant de conserver une assiette plane en virage ou lors des changements de rythme. Les équipes nous précisent également les économies réalisées en matière de coût et de poids (moins 8 kg face à une barre antirollis classique). Les autres avantages seraient nombreux, avec une résistance à l'effort deux fois plus importante, une motricité accrue, une gestion du confort optimale et des capacités en franchissement conservées. Nous reviendrons sur ces deux derniers points, mais pour le moment, faisons mumuse à Portimão. En bout de ligne droite des stands, à plus de 200 km/h, le point de freinage est encore loin. Mais mon moniteur est visiblement frileux, d'autant plus que le relief plonge à l'arrivée du premier droite. Tant pis. En prenant les freins, le mufler de mon SV ne bronche pas, et son bouclier ajouré se rapproche à peine du bitume. De quoi sereinement aller chercher un point de corde facile à atteindre. Mais ensuite, les choses se compliquent. Sans les directives de mon passager,

je ne saurais vraiment pas où aller... Alors faisons confiance, et allons-y gaiement. L'enchaînement suivant implique une position peu naturelle en milieu du virage, mais la colline que je m'appête à gravir cache effectivement une trajectoire surprenante. Sortie de virage au sommet, puis plongeon sur une pente qui dessine un long gauche qui repart en ascension. Des montagnes russes qui permettent de mettre en exergue le travail efficace de cette suspension hydraulique. Les grosses compressions en virage ne perturbent pratiquement pas ce SV, d'une stabilité impériale. Le grip en profite, même s'il faut garder dans un coin de la tête l'énorme masse déplacée. Les changements d'appui induisent l'inertie inhérente à ce genre de véhicule, mais ils s'effectuent avec un certain flegme. Voilà qui permet d'y voir plus clair, avec une direction bien calibrée mais avare en informations. Même aux limites, tout semble être sous contrôle (aides électroniques conservées). Mais surtout, le système 6D Dynamics révèle là son véritable atout. Lorsque les barres antirollis (souvent alimentées en 48 volts sur ce type d'engin) arrivent à leur limite (environ 1 400 Nm), le système n'est plus capable de contrer les énormes charges, et des mouvements parasites de pompage apparaissent. Ce qui n'est pas le cas ici, avec une force disponible deux fois supérieure, selon les équipes Range Rover. Dans ces conditions donc, beau travail. Information primordiale ? Probablement pas, la probabilité de voir apparaître un SV lors d'un track day étant proche de zéro. Mais cette balade fut fort instructive.

Un certain penchant

Qu'en est-il alors en utilisation quotidienne ? Avec un tel amortissement et une suspension pneumatique préservée, les attentes en matière de confort étaient forcément très grandes. Déception. Pas tant en ce qui concerne les filtrations, plus que convaincantes malgré la monte des 23 pouces et les capacités du modèle, mais davantage en matière de mouvements transversaux. Plus un véhicule est haut, plus les barres antirollis sont costaudes. Un élément mécanique qui a traditionnellement tendance à occasionner des va-et-vient gauche-droite particulièrement déplaisants. A ma grande surprise, ils sont ici très sensibles, secouant les passagers à la moindre ondulation de la route. De l'aveu même des ingénieurs, la clé tiendrait dans l'anticipation, ce système 6D Dynamics ne faisant que réagir à des mouvements déjà amorcés. Range Rover propose également, en option et en première mondiale, des jantes en carbone de 23 pouces et des freins carbone-céramique inédits sur un Range. De quoi réduire ●●●





LE RANGE SV ÉTRENNE UN SYSTÈME MULTIMÉDIA QUI N'A ÉTÉ MIS À JOUR QUE POUR RENDRE LES COMMANDES DE CLIMATISATION INVISIBLES. **SANS SURPRISE, C'EST UNE TRÈS MAUVAISE IDÉE.**

Pas de surenchère pour l'habitacle de ce SV. Les nouveaux sièges sont beaux mais manquent de maintien, et quelques détails comme le bouton SV ou les palettes translucides viennent relever l'ambiance. Quant à l'ergonomie, on y perd... En revanche, c'est un sans-faute côté présentation et finition. Le levier de vitesses, par exemple, est en céramique.



TECHNIQUE

Moteur : **V8, biturbo, 32 S**
Cylindrée : **4 395 cm³**
Puissance maxi : **635 ch à 6 000 tr/mn**
Couple maxi : **76,5 mkg à 1 800 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 8 rapports auto**
Antipatinage/autobloquant : **de série/arrière**
Poids annoncé : **2 560 kg**
Rapport poids/puissance : **4 kg/ch**
L - l - h : **4 946 - 2 047 - 1 820 mm**
Empattement : **2 997 mm**
Voies AV & AR : **1 702 & 1 704 mm**
Réservoir : **72 l**
Prix de base : **209 100 € (Edition One)**
Prix des options/malus : **24 933/60 000 €**
Prix du modèle essayé : **294 033 € (malus compris)**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **290 km/h**
0 à 100 km/h : **3"8**



ESSAI Land Rover Range Rover Sport SV Edition One

le poids de 76 kg, qui plus est sur des masses non suspendues. Plus que l'inertie réduite que cela implique, le confort y gagne, notamment sur des irrégularités rencontrées en appui. La différence est flagrante. Ça cogne moins fort, moins bruyamment, et la stabilité permet de survoler les nids-de-poule avec brio.

Pour hausser le rythme, les modes de conduite Dynamic et SV optimisent la calibration de tous les autres (réponse du moteur, assistance de direction, réactivité de la transmission à 8 rapports et différentiel arrière à glissement limité). Nos modèles étaient équipés, pour la route, de pneus quatre saisons, un choix étrange pour un véhicule aussi performant. En mode Dynamic, les réglages semblent un peu timides : il est très facile de saturer le train avant, qui a certes fort à faire malgré des roues arrière directrices salvatrices, et le tempo du mariage moteur/boîte goûte peu aux changements de rythme incessants. C'est mieux en mode SV (via un bouton bien mis en évidence sur le volant). Les palettes s'illuminent en rouge, et le Range Rover Sport SV retrouve là une belle efficacité sans être caricatural. La transmission maintient une aiguille haut perchée sur le compte-tours, rendant l'exploitation des performances du V8 d'origine BMW plus évidentes. Ce 4.4 biturbo, emprunté à la M5 CS, développe ici 635 ch et un couple colossal de 76,5 mkg. Son caractère est très linéaire, surtout si on le compare au bestial V8 Supercharged de l'ancien SVR. Mais les chronos ont parlé, ce nouveau SV est nettement plus performant (3"8 pour atteindre les 100 km/h, contre 4"5 auparavant), avec une bien meilleure allonge. On regrettera juste son caractère plus « raz de marée » et moins « catapulte ».

Polyvalence préservée

Dans les enchaînements effectués sur petites routes, le flegme britannique est omniprésent. Facile à appréhender, le SV se montre efficace et peut à nouveau se reposer sur son système hydraulique pour afficher une stabilité remarquable en appui au profit de la précision.

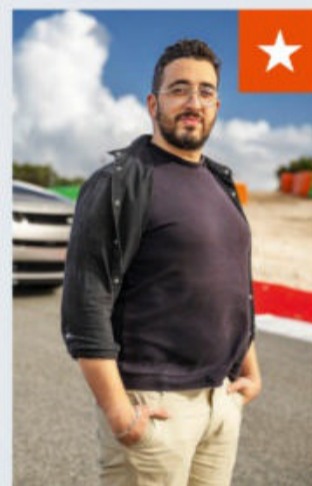
La transmission, typée propulsion, autorise même à pivoter sur les gaz pour une conduite plus ludique. Dommage que la direction ne se montre pas plus informative. Côté freinage, notre rapide virée à Portimão ne nous a pas permis de jauger l'endurance du système (8 pistons mordant des assiettes de 440 mm à l'avant), pas plus que notre balade routière. Mais le feeling naturel de la pédale autorise néanmoins un dosage précis, malgré une technologie by-wire.

Ce Range Rover Sport SV ne lance aucun pavé dans la mare.

Si la synthèse est bonne, il ne revendique la place de premier de la classe dans aucune matière. Le raffinement et le confort reviendraient au Bentayga Speed de Bentley, tandis que la palme de l'efficacité serait attribuée au Lamborghini Urus S ou à Ferrari avec le Purosangue.

Quant aux sensations de conduite, l'Aston Martin DBX 707, pour sa part, est un petit bijou. Il reste alors au SV la polyvalence, avec des capacités en franchissement à peine entamées. Certes, il doit désormais se passer de boîte courte pour permettre une vitesse de pointe de 290 km/h (le différentiel placé à l'arrière ne supporterait pas de telles contraintes de transmission), mais en bon Range, il arrive encore une fois à se mettre dans des positions plus que délicates avec élégance. La marque incite toutefois à démonter la lèvre inférieure du bouclier avant pour ne pas égratigner l'onéreuse lame en carbone. Mais encore une fois, qui s'y aventurerait ?

Globalement, le gain en maturité est flagrant. Alors que l'ancien SVR jouait les gangsters endimanchés avec un caractère mécanique tonitruant, une sonorité et une rigueur sur la route très personnelles, sa succession est finalement plus « Range » dans l'esprit. La ligne se veut plus discrète également. Il faudra bien analyser le bouclier avant, la présence des étriers de frein possiblement fluo, la quadruple sortie d'échappement ou le carrossage des roues arrière pour s'en rendre compte. A bord, c'est encore et toujours d'un goût divin. Simple et recherché à la fois. Les sièges spécifiques sont de bonne facture, mais le maintien est léger, et la finition tutoie réellement les standards du luxe. Ce SV étrenne en revanche un nouveau système multimédia Pivi Pro4, qui n'a été mis à jour que pour intégrer les commandes de climatisation, qui ont désormais disparu. Sans surprise, c'est une très mauvaise idée. L'ergonomie du système, autrefois plébiscitée, perd tout sens sur l'autel du design qui n'y gagne, lui, pas grand-chose. Enfin, notez qu'il s'agit désormais du seul Range Rover Sport V8 de la gamme, l'ancien P530 étant désormais remplacé par ce nouveau venu, avec un surcoût d'environ 80 000 €. L'inflation, on vous dit. ●



L'avis de Walid Bouarab

Trois feux verts, ça peut paraître sévère, mais je m'explique. Nos attentes exigeaient peut-être un miracle. Mais hormis aux limites sur circuit ou sur revêtement très dégradé, le Range Rover Sport SV ne chamboule pas la concurrence, qui fait souvent mieux sur le plan dynamique. Quant à l'intérêt en matière de confort, il est discutable.



MATCH
Honda Civic Type R vs MG MG4 XPower

OUVERTURE DU BAL




Elles sont partout. Vendent monts et merveilles.
Et deviendront obligatoires dès 2035.

Elles, ce sont les autos électriques, et vous savez déjà ce que nous en pensons. Mais nous nous devons d'être objectifs. De peser le pour et le contre. Sans ménager la chèvre et le chou.

Alors, comme le constructeur chinois MG, avec sa MG4 XPower, prétend commercialiser l'une des meilleures compactes sportives, nous avons décidé de lui faire affronter l'une de nos références dans ce domaine, la Honda Civic Type R.

Par Sylvain Vétaux
Photos Clément Choulot



Il ne faut pas se fier aux apparences. Sous ses airs taillés à serpe mais quelconques, la MG humilie la Type R en matière de performances pures. Mais la japonaise se rattrape ailleurs et prouve, une fois encore, que la débauche de puissance ne fait pas tout.

MATCH
Honda Civic Type R vs MG MG4 XPower



Honnêtement, la présentation est sérieuse et les matériaux sont plutôt flatteurs. Reste que, dans la XPower, le conducteur n'a pas du tout le sentiment d'être à bord d'une voiture de caractère. Et quand on prétend révolutionner le segment des GTi, c'est dommage. De plus, certaines aides à la conduite sont trop intrusives.

LA MG EST LAIDE À FAIRE RATER
UNE COUVÉE DE SINGES, MAIS **POUR QUI
CHERCHE À ENRHUMER TOUT CE
QUI ROULE, ÇA PEUT FAIRE LA BLAGUE.**



P

our 36 490 €, ça va être difficile de trouver mieux. Voire impossible. Sur le papier, la MG4 XPower est plus que l'affaire du siècle : c'est une aubaine dont il faudrait être crétin de se détourner. Pour 36 490 € (merci à la prime MG de 4 000 €), sans bonus écologique puisqu'elle n'y a pas droit, vous avez 4 roues motrices, de la place à bord, un équipement donnant le tournis et, accessoirement, 435 ch qui vous permettent de fusiller le 0 à 100 km/h en 3"8.

Alors O.K., la chinoise est laide à faire rater une couvée de singes, mais avouez que pour qui cherche à enrhumé tout ce qui roule, à moindre coût, avec la famille à bord, ça peut faire la blague. Une qui ne se marre pas, c'est la Honda Civic Type R. Déjà, elle exige presque 20 000 € de plus, auxquels viennent s'ajouter les 35 346 € du malus qui sauve les bébés phoques. Soit plus de 90 000 € la berline compacte de 329 ch, dont les performances font rire sa rivale du jour. Pliez les gaules ! La XPower gagne par K.-O. La MG est plus véloce, la MG est moins chère, la MG est plus vertueuse, la MG est plus polyvalente, la MG est la meilleure. Eh bien non !

L'habitacle de la MG présente bien. C'est gai comme un dimanche de fin novembre à Rouperroux-le-Coquet, mais les assemblages ne bringuebalent pas. La position de conduite est à l'image du dessin extérieur : sans panache. Comprenez par là que le conducteur est bien installé pour abattre des kilomètres, mais dès que la route devient un enchaînement de petits virages, il se retrouve ballotté faute de maintien des sièges, à cramponner le volant. Ce dernier est presque rond et l'infographie lisible : c'est déjà pas si mal, certains constructeurs n'arrivant à faire ni l'un ni l'autre. L'absence de tunnel central confère cette sensation d'espace propre aux voitures électriques. A titre perso, j'ai l'impression qu'il manque quelque chose à bord.

Deux salles, deux ambiances

Heureusement que la Civic Type R est là pour me reconforter. Le rouge omniprésent et criard agresse les yeux, les baquets, à la fois confortables et très enveloppants, garantissent une position exemplaire, et le conducteur est ravi que le petit pommeau de vitesses soit si facilement accessible. La Honda est tout sauf spartiate, avec sa ribambelle de programmes et de commandes, mais je comprends que, pour qui aime vivre dans un appartement témoin Ikea, cette ambiance « Y en a un peu plus, on vous le laisse » soit perturbante. Chacun (parmi tout un fatras de proverbes ineptes) voit midi à sa porte et évite de vendre la peau de l'ours avant de l'avoir zigouillé, mais puisqu'il s'agit d'un match et qu'il faut un vainqueur, j'ose l'écrire : la Civic donne bien plus envie d'abattre ●●●





MG MG4 XPower

Moteurs : **2 électriques synchrones à aimants permanents**
 Puissance AV/AR : **204/245 ch**
 Puissance cumulée : **435 ch**
 Couple cumulé : **61,2 mkg**
 Transmission : **intégrale, monorapport**
 Antipatinage : **de série déconnectable**
 Autobloquant : **piloté XDS**
 Poids annoncé/contrôlé : **1 800/1 836 kg**
 Rapport poids/puissance : **4,2 kg/ch**
 L - l - h : **4 287 - 1 836 - 1 516 mm**
 Empattement : **2 705 mm**
 Pneus : **235/45 R 18**
 Prix de base : **36 490 € (prime constructeur déduite)**
 Prix des options/bonus : **650/0 €**
 Prix du modèle essayé : **37 140 €**
 V. max. : **200 km/h (limitée)**
 0 à 100 km/h : **3"8**



Honda Civic Type R

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S**
 Cylindrée : **1 996 cm³**
 Puissance maxi : **329 ch à 6 500 tr/mn**
 Couple maxi : **42,8 mkg à 2 400 tr/mn**
 Transmission : **roues AV, 6 rapports manuels**
 Antipatinage : **de série déconnectable**
 Autobloquant : **de série mécanique**
 Poids annoncé/contrôlé : **1 429/1 429,5 kg**
 Rapport poids/puissance : **4,3 kg/ch**
 L - l - h : **4 594 - 1 890 - 1 407 mm**
 Empattement : **2 735 mm**
 Pneus : **265/30 ZR 19**
 Prix de base : **57 220 €**
 Prix des options/malus : **650/35 346 €**
 Prix du modèle essayé : **93 216 € (malus compris)**
 V. max. : **275 km/h**
 0 à 100 km/h : **5"4**



MES A PRIORI SUR LA MG4 ÉTAIENT NOMBREUX.
 SOUS CES AIRS DE CONGÉLATEUR DE CANTINE
 MAL DESSINÉ SE CACHE **UNE VOITURE PLUS PLAISANTE
 À CONDUIRE QUE JE NE L'ESCOMPTAIS.**

MATCH Honda Civic Type R vs MG MG4 XPower

des kilomètres que sa rivale. Même si cette dernière les expédie à vitesse grand V. Avec 4 roues motrices et un moteur par essieu, pas de quoi s'en étonner. Les batteries sont logées dans le plancher. Faisant appel à du nickel, du manganèse et du cobalt (que des matériaux dont l'extraction est vertueuse, c'est bien connu), elles offrent une capacité brute de 64 kWh. MG promet une recharge de 10 à 80 % en vingt-six minutes. C'est bien, c'est peu, mais si comme moi vous êtes de l'ancienne école, vous préférez repartir de la station avec le plein. Et là, bizarrement, le constructeur communique beaucoup moins. C'est pourquoi nous avons essayé. Bilan : près d'une heure d'attente pour récupérer les 100 % alors qu'il restait encore presque 20 % dans les accus au moment de brancher l'auto. La plateforme sur laquelle repose la XPower est baptisée « MSP » (Modular Scale Platform). Entre les deux roues de 18 pouces frontales, un moteur électrique synchrone à aimants permanents de 204 ch. Entre les deux roues de 18 pouces postérieures, tout pareil sauf qu'il développe 245 ch. Je sais, la somme théorique est de 449 ch, mais il faut se contenter de 435 ch dans la vraie vie. Et ça suffit. Quatre modes sont proposés, mais par conscience professionnelle, c'est en Sport que l'essai se fera. Pied au plancher, les catapultages sont brutaux, et en ville, emplafonner la voiture de devant doit arriver fréquemment. Ça pourrait se calmer après la vitesse légale, mais non. Les reprises depuis 50, 80 ou 110 km/h sont punitives. Est-ce plaisant ? Non. Est-ce véloce et réconfortant ? Assurément. Autre bon point, la récupération de l'énergie est très efficace, avec une sensation de frein moteur qui satisfera les vieux de la vieille, notamment en mode One Pedal, disponible dès que l'autonomie chute en deçà de 85 %.

Honda, ce motoriste

Avec son 0 à 100 km/h annoncé en 5"4, la Type R est très à la traîne. Ses pneus Michelin Sport 4 S ne sont pas en cause, mais faute de transmission intégrale et en raison d'un départ souffreteux, notre ninja en tenue d'apparat ne déguerpit pas fissa. La MG est loin devant, puis la japonaise s'en rapproche de plus en plus... avant de la dépasser au son de ce râle rauque du moteur turbo. La XPower plafonne à 200 km/h. Pour un usage quotidien, c'est suffisant, mais puisque le plaisir est aussi dans l'interdit, comprenez que cette bride a de quoi froisser. Surtout lorsqu'on revendique que « *la XPower séduira une clientèle à la recherche de performances de premier ordre mais qui soient aux antipodes des berlines traditionnellement bruyantes* ». O.K., MG, mais étant donné que vous mettez en avant d'excellents chiffres, permettez que nous en fassions autant avec un aspect totalement absent de la XPower : l'agrément mécanique. Normal : pas de bras, pas de chocolat. Pas de moteur, pas d'agrément. Le 2 litres VTEC souffre d'un manque de niaque à bas régime, mais ensuite, il souffle fort et longtemps. Sa sonorité, relayée par les enceintes à bord, n'est pas de celles qui réveilleront la maisonnée

au petit matin, mais comme la MG est aphone, la manche est pour la Type R. Petit aparté : merci à MG de ne pas avoir imposé cette bande-son factice dont sont fêrus bien des constructeurs, y compris des prestigieux. Si je voulais que ma voiture fasse le bruit du *Faucon Millenium*, j'attendrais qu'il soit en vente sur Leboncoin. Retour dans la Honda. Le 4 cylindres est marié à une transmission manuelle à 6 rapports. Pas de suspense : il y a moins bien, mais c'est plus cher. Cette boîte est parfaite. La fonction Rev Match donne le coup de gaz sans que le conducteur ait à le faire (même si le pédalier est admirablement disposé à cet effet), et le guidage est tellement précis et rapide qu'on se surprend à envoyer valdinguer l'ogive métallique d'avant en arrière, juste pour le plaisir. Ce dernier est plus restreint dans la MG : il se résume à tourner une molette à gauche ou à droite pour passer de la marche arrière à la marche avant. La Type R se dit que le combat est joué, mais tout doux bijou ! Si la chinoise est indéniablement plus véloce que sa rivale, si elle est plus logeable que sa concurrente, elle est surtout, de très loin, bien plus polyvalente que la Honda. MG annonce un raidissement des liaisons au sol par rapport à la MG4 normale, mais la XPower est bien plus confortable que le Schtroumpf costaud. Confortable mais pas mollassonne, ce qui, pour une auto de 1 836 kg vérifiés, est une sacrée gageure. Certes, le roulis est plus palpable que dans la Type R, mais cette dernière, au comportement dynamique bien mieux verrouillé, est d'un inconfort notable, malgré sa suspension pilotée, quel que soit le programme sélectionné. Le mode Confort usurpe totalement son appellation, et le R+ est parfait pour hypertrophier une hernie discale naissante. Avec 400 kg de moins, la nipponne est plus agile et précise en virage. Mais il faut vanter les mérites conjoints des 4 roues motrices de la XPower et des pneus Michelin Pilot Sport 5, à la limite d'adhérence très lointaine sur sol sec et pourtant suffisamment accrocheurs sous la pluie.

Mes a priori étaient nombreux. Trop, probablement, pour un journaliste. Force est de reconnaître que cette MG fait plus que de la figuration. Son compromis entre tenue de route et dynamisme (merci au centre de gravité bas) est surprenant, et, je dois l'admettre, sous ces airs de congélateur de cantine mal dessiné se cache une voiture plus plaisante à conduire que je ne l'escomptais. Plaisante et rapide. Et sportive ? Eh bien non. La direction électrique de la MG ne dit pas grand-chose de ce qui se passe sous les roues, surtout en mode Sport. La mise en contrainte est quasi imperceptible. Les mains braquent mais ne ressentent pas cet effort. La MG ne refuse pas l'obstacle : elle garde juste sous silence qu'il y en avait un. La Civic Type R, avec son véritable autobloquant mécanique, se jette à la corde comme un épagneul pistant un lapin. Ce dernier change de direction au dernier moment ? La messe est déjà dite : il n'échappera pas à la morsure, sauf si la chasse s'opère par temps de pluie. Au final, nos deux protagonistes ne sont pas les autos les plus drôles à conduire. ●●●



MATCH
Honda Civic Type R vs MG MG4 XPower



OK, c'est très rouge, mais s'asseoir à bord de la Type R stimule les sens. Les baquets offrent confort et maintien sans faille. Le volant commande un train avant qui fait office de référence chez les compactes sportives, et le pommeau de vitesses est jouissif dans sa préhension et son guidage. OK, c'est rouge, mais qu'est-ce qu'on est bien à bord de cette Honda !

LA COPIE RENDUE PAR MG EST PROMETTEUSE. **CELLE DE HONDA EST QUASI PARFAITE.**



Comme le train arrière de la XPower subit les assauts d'un moteur électrique, il se montre plus joueur. Le fessier de la Type R est mieux éduqué. Est-ce dû au vilain aileron, qui le chargerait plus que de raison ? Probablement pas. Mais l'éducation a parfois du bon, car si la Honda ne gigote pas des hanches, celles-ci ont le bon goût de ne pas forcer le train avant à quitter sa trajectoire. Il n'y a pas ce tempérament surviveur de la Mégane R.S., mais la poupe de la Honda sait se placer idéalement pour optimiser la sortie de courbe.

Pour résumer, s'affrontent aujourd'hui une voiture rapide et une sportive. La MG4 XPower comblera les besoins, voire les désirs, d'une majorité d'amateurs. Elle va vite, le fait de façon rassurante, transforme les épingles en toboggans, garantit des prestations de premier ordre par météo pluvieuse, fait preuve d'un équilibre étonnant compte tenu de son poids et emmène la famille dans un confort de bon aloi sans pour autant que l'efficacité soit sacrifiée sur l'autel de cette polyvalence. Mais en face, il y a la GTi des temps modernes, celle à bord de laquelle les émotions et les sensations passent avant tout le reste. Il n'y a bien que dans le secteur du freinage (celui de la MG est très mordant) que la Honda Civic doit concéder l'égalité. Et celui des performances ! Je vous ai déjà dit que ce dernier n'est pas décisif selon nous, sauf en cas de tie-break, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. La copie rendue par MG est prometteuse. Celle de Honda est quasi parfaite. Son costume de Goldorak ne plaira pas à tout le monde, pas plus que le malus dont elle est victime. Soyons honnêtes : celui-ci n'est pas de son ressort mais de celui d'une administration qui veut nous persuader que l'électrique est la seule solution de mobilité viable pour la planète. Et comme il y a débat sur ce sujet et que je préfère attendre qu'il soit tranché, permettez-moi de faire gagner celle qui me donne le plus de plaisir à son volant. Et tant qu'à fâcher définitivement les plus écolos, sachez que j'ai, à rythme identique, parcouru davantage de kilomètres à bord de la japonaise... ●



L'avis de Sylvain Vétaux

Ce n'est pas un K.-O. car la MG a révélé des talents insoupçonnés. Mais c'est une confirmation. Nous aimons les autos de caractère, celles dont les vibrations parcourent les doigts, les reins, l'échine, qui donnent l'impression de vous améliorer. La Type R répond à ce cahier des charges, tandis que la MG est plutôt un lance-pierre efficace, compatible avec le courant ambiant.

VICTOIRE : Honda



PASSAGE EN FORCE

Pour déplacer un corps, il faut de l'énergie. Plus ce corps est lourd, plus le besoin énergétique est important. Les voitures sont de plus en plus en lourdes, donc davantage de puissance est nécessaire. Mais plus de puissance, c'est également plus de poids. C'est le cercle vicieux. Et pour qui aime le dynamisme, c'est la tuile. Mais Porsche a peut-être trouvé la solution. **On vous emmène pour quelques tours du circuit Montebianco à bord de la Panamera Turbo E-Hybrid avec son étonnante suspension Active Ride.**

Par Sylvain Vétaux Photos Adrien Cortesi





ous sommes calés à 50 km/h. Devant nous, deux rangées de bosses (une à gauche, l'autre à droite) simulant un goudron défoncé sur une cinquantaine de mètres. Près de trente nids-de-poule factices. Au volant, ça secoue. Un peu. Mais de l'extérieur, l'expérience vaut tous les discours. La Panamera Turbo E-Hybrid conserve une assiette parfaitement parallèle au sol. La carrosserie ne bouge pas d'un iota. Je viens d'expérimenter le Porsche

Active Ride, amortissement révolutionnaire combinant pneumatique et hydraulique, et dont l'ami Yves Maroselli vous a déjà dévoilé tous les secrets (SA n° 744). Pour résumer, chaque amortisseur est relié à une pompe commandée électriquement qui permet, en un éclair, de faire varier le volume dans la chambre du ressort en fonction des besoins et de la route. Comme d'autres, me direz-vous ? A un degré que je n'avais jamais vu. La pression générée par la pompe est instantanée (35 millisecondes), et hauteur de caisse, détente et compression sont ajustées en temps réel. C'est comme si la Panamera n'était plus assujettie aux lois de la physique.

Bon, tout n'est pas rose. L'Active Ride est hélas une option (8 154 €) dont nous n'avons pas pu vérifier la pertinence lors d'un essai routier. Paradoxalement, Porsche a en effet préféré nous cantonner sur le très joli tracé de Montebianco, pas très loin de Séville, pour

attester des capacités dynamiques de sa Turbo E-Hybrid. Quelle est la proportion de propriétaires de Panamera qui ira sur circuit avec sa familiale ? Probablement encore moins que ce à quoi l'on pense...

En attendant la S

Lors du briefing, Thomas Friemuth, vice-président de la gamme Panamera, le révèle : « *Il y aura quatre modèles hybrides.* » Comme Porsche vient d'annoncer les 4 (470 ch) et 4S E-Hybrid (544 ch), cela fait donc, avec la Turbo (680 ch) à l'essai, les trois quarts des sièges occupés. Nul doute qu'une Turbo S, dont la puissance devrait s'établir autour de 750 ch, verra bientôt le jour.

« *Interdiction de déconnecter le PSM* », prévient d'emblée le chef de piste. Le râleur râle, prétextant que c'est bien la peine de venir ici pour se retrouver bridé par l'électronique. Le raisonneur se raisonne en songeant à l'embarquée dont peut être capable une baleine comme la Panamera, une fois que ses pneus et ses garde-fous ont rendu les armes. Pour les gommes, c'est pourtant du très bon qui a été choisi : des Michelin Pilot Sport S 5, dans des tailles « raisonnables » (275 et 325 de large). L'un des nombreux points forts de l'Active Ride est de permettre, outre une filtration quasi parfaite, de faire légèrement varier le carrossage pour que la bande de roulement soit le plus en contact possible avec le sol. L'usure prématurée serait retardée. En théorie. Car une fois à l'attaque des près de 4 km de la piste concoctée aujourd'hui, les gommes crient leur agonie. Mais n'allez pas croire que la Porsche se comporte comme une ●●●

HAUTEUR DE CAISSE, DÉTENTE ET COMPRESSION
SONT AJUSTÉES EN TEMPS RÉEL. **C'EST COMME SI LA PANAMERA
N'ÉTAIT PLUS ASSUJETTIE AUX LOIS DE LA PHYSIQUE.**



LE COUPLE V8/ÉLECTRIQUE PROCURE DE L'AGRÉMENT MÉCANIQUE, C'EST INDÉNIABLE, MAIS IL MANQUE DE CARACTÈRE. LES MONTÉES EN RÉGIME DU THERMIQUE NE PROVOQUENT AUCUN FRISSON.



TECHNIQUE

Moteurs : **V8, biturbo, 32 S + 1 électrique**
 Cylindrée : **3 996 cm³**
 Puissance thermique : **519 ch à 6 000 tr/mn**
 Couple thermique : **78,5 mkg à 2 330 tr/mn**
 Puissance électrique : **190 ch**
 Couple électrique : **45,9 mkg**
 Puissance cumulée : **680 ch**
 Couple cumulé : **94,8 mkg**
 Transmission : **intégrale, 8 rapports à double embrayage**
 Antipatinage : **de série, déconnectable**
 Autobloquant : **piloté PTV+ (en option)**
 L - l - h : **5 054 - 1 937 - 1 421 mm**
 Empattement : **2 950 mm**
 Poids annoncé : **2 360 kg**
 Pneus AV & AR : **275/35 & 325/30 ZR 21**
 Prix de base : **194 833 €**
 Prix des options/malus : **50 934/0 €**
 Prix du modèle essayé : **245 767 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **315 km/h** 0 à 100 km/h : **3"2**
 0 à 200 km/h : **11"3**



2

3

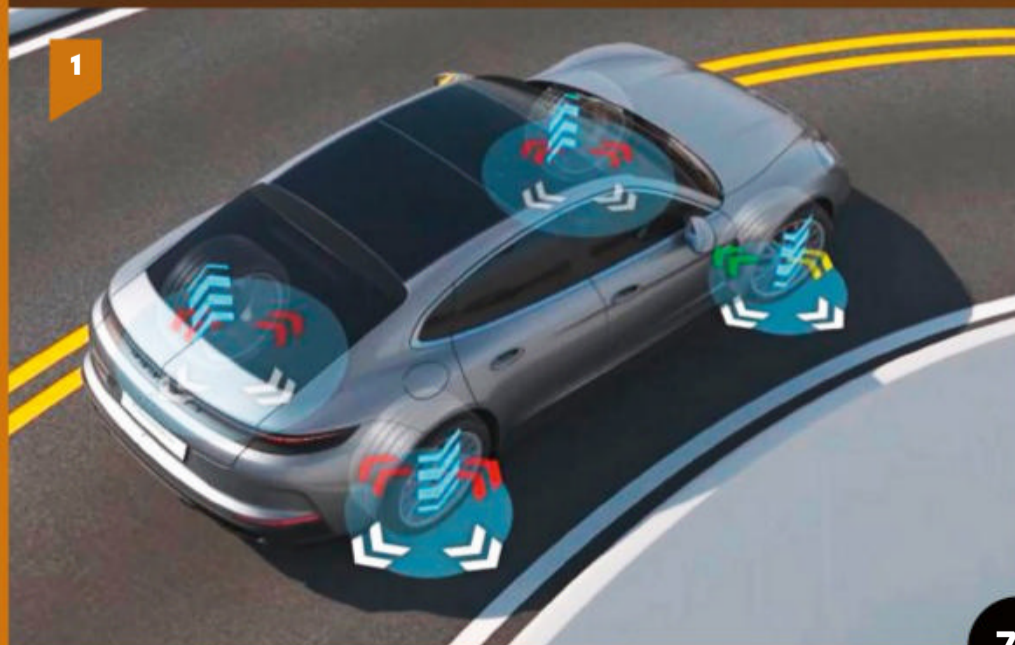


L'Active Ride en bref...

Le Porsche Active Ride associe les bienfaits du pneumatique et de l'hydraulique. Le système permet notamment de répartir les charges (1) sur chacune des roues et d'appliquer par exemple une pression à l'intérieur du virage afin de permettre à la Panamera de se coucher et de lutter contre

la force centrifuge l'attirant vers l'extérieur. L'Active Ride autorise aussi, sur les contraintes longitudinales, de « sur-compenser ». Ainsi, en phase d'accélération, le nez s'écrase (2) alors que sur les freinages, l'arrière s'affaisse (3). Bref, la Porsche se comporte de façon contraire à ce que les lois de la physique suggèrent...

1



ESSAI Porsche Panamera Turbo E-Hybrid

Chrysler 300C. En mode Sport Plus, l'Active Ride permet à la Turbo E-Hybrid de virer totalement à plat, en abaissant son centre de gravité et en compensant le roulis, le cabrage et la plongée. Associé aux roues arrière directrices, le système ne peut que subjuguier. Les Michelin crient leur désapprobation, mais le dynamisme dont fait preuve ce paquebot impressionne. La Panamera ne refuse jamais l'obstacle, même lorsque le jockey lui réclame davantage de directionnel. La masse est sensible mais le sous-virage contenu. Toutefois, le plus bizarre reste à venir, car basculer sur le mode Hybride donne le droit de cocher deux cases supplémentaires : Active Pitch Control et Active Tilt Control.

Le planté de bâton

L'Active Ride ne compense plus les forces subies mais pousse le curseur encore plus loin. Explications. Lors d'une accélération franche, les lois de la physique nous apprennent que l'avant se déleste et l'arrière s'assied. En Sport Plus, les deux extrémités conservent leur assiette. Une fois en Hybride, l'avant plonge légèrement. Ce lourd museau, dissimulant un gros V8 biturbo, défie donc dame nature en piquant vers le sol afin de limiter les G encaissés. Idem sur les gros freinages, où l'inverse se produit, avec une poupe qui s'assied comme Obélix après un bon gueuleton. Au volant, la sensation est déconcertante, et le cerveau (du moins le mien) peine à faire le tri entre des impressions contradictoires. La Panamera pique sur les Launch Control, se cabre sur les freinages et se couche sur ses appuis... mais sur le flanc intérieur au virage. N'y voyez aucun sous-entendu esthétique, mais cela me fait penser au cours de ski de Jean-Claude Dusse, dans *Les Bronzés font du ski*, quand son insupportable moniteur lui réclame de bien planter le bâton pour l'aider à tourner. De façon moins caricaturale, Porsche évoque une Panamera se comportant un peu à la façon d'un motard dans les courbes.

Clôtons le chapitre comportement en résumant les choses de la sorte : la Panamera Turbo E-Hybrid équipée de l'amortissement Active Ride est la grosse berline la plus dynamique qui ait jamais existé. Est-elle aussi la plus véloce ? Non, mais on ne bâille pas aux corneilles non plus. Le V8 4 litres biturbo est reconduit. Reconduit, mais retouché. Les deux turbos Twin-Scroll dégagent et laissent leur place à des modèles Mono-Scroll. On pourrait penser qu'il s'agit d'une régression technique, mais le constructeur nous apprend que ces turbines permettent aux catalyseurs de chauffer plus rapidement et de fonctionner à leur plein potentiel plus vite. Autre bizarrerie : la désactivation des cylindres disparaît, remplacée par un calage très pointu des arbres à cames, optimisant les rejets en

CO₂. Enfin, le moteur électrique prend désormais place dans le carter de la boîte de vitesses (les batteries sont sous le coffre). Il n'est dorénavant plus refroidi par eau mais par huile, et sa faculté à emmagasiner de l'électricité sur les phases de récupération d'énergie cinétique passe de 69 à 88 kW. La Turbo E-Hybrid serait en mesure de rouler en tout électrique sur 91 km, grâce à ses accus d'une capacité de 25,9 kWh. Serait, car vous vous en doutez, je ne l'ai absolument pas vérifié à Montebianco. En revanche, conscience professionnelle oblige, j'atteste que les 3"2 pour pulvériser le 0 à 100 km/h sont tout à fait réalistes. Plus que les 680 ch, ce sont les près de 95 mkg qui, combinés aux effets spectaculaires de l'Active Ride, font de chaque virage une rampe de lancement. La transmission PDK ne claque pas comme son homologue de chez Ferrari, mais les passages sont prompts et, dans l'ensemble, toujours suivis d'effet. Dans l'ensemble, car étant donné que la PDK refuse tout rétrogradage anticipé pour sauvegarder les pignons, il faut parfois réitérer l'ordre via la palette de gauche. Le couple V8/électrique procure de l'agrément mécanique, c'est indéniable, mais il manque de caractère. Les montées en régime du thermique ne provoquent aucun frisson, malgré l'échappement sport. Et les freins ? C'est comme pour *Qui veut gagner des millions* ? : faut choisir le 50/50. Pour deux tours à fond, faites-en autant afin de refroidir les plaquettes et de calmer l'ébullition du liquide de frein. Les freins carbone-céramique (9 012 €), aux dimensions de paraboles de télé (440 et 410 mm), mordus par des étriers à 10 et 4 pistons, vivent un calvaire pour stopper Moby Dick. ●



L'avis de Sylvain Vétoux

Qu'une lourde familiale hybride de 680 ch vous aplatisse l'occiput à chaque accélération, on s'y attendait. Qu'une Panamera vous accueille dans un écran technologique tiré à quatre épingles, on l'escomptait. Mais qu'un engin de près de 2,5 tonnes (avec les passagers) se couche en virage, se joue de la force centrifuge et fasse preuve d'un tel comportement dynamique, ça, c'est très étonnant.



E
C
N
A
R
F

ICON

**MADS
MIKKELSEN**
by John Balsom

les hommes et le style

le nouveau magazine

EN VRAI

90

PETITES ANNONCES

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

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

Greg

76

C'EST LA MIENNE...

Alpine A110 R



78

À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos



80

ACHETER UNE OCCASION

BMW M4



84

GUIDE D'ACHAT

Notre sélection de sportives

Thomas Rioud

C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal
Photos Greg



Amateur de voitures efficaces, Charles attendait l'arrivée de l'**Alpine A110 R** avec impatience, pour son exclusivité et son look plus agressif.

P

Pourquoi j'ai craqué

J'ai toujours apprécié les voitures sportives, surtout celles conçues sur le site des Ulis

(berceau des Renault Sport et aujourd'hui des Alpine, NDLR). En 1999 et 2000, j'ai été copilote sur une Mégane en championnat de France des rallyes, grâce au DTI Racing qui faisait rouler une Mégane diesel. Après avoir eu deux Clio 3 R.S., j'ai également été possesseur d'une Mégane 3 R.S. Trophy 275. J'ai hélas dû faire une pause de quelques années dans l'achat de sportives... En 2022, Alpine a annoncé l'arrivée future d'une série allégée... l'A110 R. Allégée grâce aux nombreux éléments en carbone à l'extérieur (lame avant, capot, toit, persienne, aileron, diffuseur, jantes) et avec un amortissement spécifique réglable, des écopes de frein, un échappement différent, de magnifiques sièges carbone et des harnais... Cette A110 R était faite pour moi, à condition de pouvoir la réserver le jour de l'ouverture des commandes, le 5 octobre 2022. Et j'ai eu la chance de faire partie des quelques heureux élus.

Le jour où je l'ai vue

La livraison s'est faite au Studio Alpine de Boulogne, en présence d'une partie du staff

et de mon épouse. Un moment magique... Ils ont tout fait pour que ce soit un moment réussi. J'ai ensuite rapidement commencé le rodage, étape importante quand on compte faire de la piste, et je suis parti pour un road trip en Belgique afin de la montrer à une collègue et amie, puis aux Pays-Bas pour saluer un camarade et possible futur acquéreur de R. Le rodage étant maintenant terminé, j'ai hâte de passer aux choses sérieuses.

Si c'était à refaire

J'attendais cette voiture, une Alpine dimensionnée pour les track days, et je suis clairement impatient d'aller la faire rouler sur piste pour tenter d'en exploiter une petite partie. Au programme, roulage au Mans, puis à Spa avec Tinseau Test Days, des moments de partage avec diverses associations, dont Le Rallye du Cœur (où je porterai le n° 110...), des rallyes routiers, le Mas du Clos avec l'équipe d'Alpine Boulogne... Je me réjouis de retrouver la piste avec ma R après toutes ces années d'inactivité sur circuit. J'ai envie de me faire plaisir, mais avec discernement. C'est pourquoi j'ai acheté quatre jantes alu GT Race Wheel (celles qui équipent aujourd'hui la R Turini) pour ne pas abîmer les jantes en carbone (qui coûtent 4 000 € l'unité, NDLR), histoire de rouler l'esprit plus libre...

Et si je la remplaçais...

Je suis passionné de voitures en général, mais je ne me tournerais pas forcément vers une sportive pour remplacer mon A110 ou la garer à côté. Alors, bien sûr, j'apprécie beaucoup la R5 Turbo, les Porsche en Targa ou GT3, mais pourquoi pas aussi m'orienter vers quelque chose de vraiment différent. J'ai un chien, un leonberg, et je pense qu'il serait très à l'aise à l'arrière d'un nouveau Defender, et moi aussi d'ailleurs, derrière son volant (rires...) : j'adore cette voiture. Sinon, si c'était une belle ancienne, et parce qu'on a le droit de rêver, je me tournerais sûrement vers une Aston DB5, dont la pureté de la ligne me laisse sans voix, tout comme le charme de son habitacle, avec ses compteurs chromés d'un autre temps. ●

NOTRE AVIS

L'Alpine A110 R, c'est un peu la 911 GT3 à la française, faite pour rouler sur piste mais en y allant par la route. La puissance, limitée sur le papier, permet déjà des performances étincelantes, et la légèreté du châssis fait des merveilles également sur parcours sélectif. L'Alpine à collectionner.

"Je suis impatient d'aller la faire rouler sur piste pour tenter d'en exploiter une petite partie."



Alpine A110 R

Année : 2023 Kilométrage : 3 000 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **4 cyl. en ligne, turbo, 16 S** Cylindrée : **1 798 cm³**
 Puissance maxi : **300 ch à 6 300 tr/mn**
 Couple maxi : **34,7 mkg de 2 400 à 6 000 tr/mn**
 Transmission : **propulsion, 7 rapports à double embrayage**
 Poids : **1 101 kg * V. max. : 285 km/h**
 0 à 100 km/h : **4"1 * 1 000 m D.A. : 22"2 ***

BUDGET

Prix du neuf : **112 000 €**
 (hors options et carte grise)
 Prix de la voiture actuellement : **125 000 €**
 Prix le plus bas pour ce modèle : **122 000 €**
 Coût d'une révision : **500 € (tarif révision 20 000 km ou 1 an)**
 Coût de 4 pneus : **800 € (Michelin Pilot Sport Cup 2)**

* Mesures Sport Auto.



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

Question de génération

Comme disait (presque) Shakespeare : était-ce mieux avant ? C'est là la question...
 Je suis désolé mais je pense que oui. Sans doute est-ce une question de génération. Je suis la Formule 1 et suis abonné à *Sport Auto* depuis 1968. J'ai par exemple assisté au Grand Prix d'Italie 1969, et à cette époque, avec un billet de tribune (Lesmo), on avait accès au parc de ravitaillement et l'on côtoyait les pilotes. Je me souviens avoir déjeuné sur le circuit, et à une table proche, il y avait Jochen Rindt et Piers Courage qui mangeaient ensemble. Imaginez cela aujourd'hui : les « gladiateurs de la F1 » sont enfermés dans des hyper-bus de luxe. Vous vous demandez qui va contester la suprématie de Max Verstappen. Mais ce n'est pas la bonne question, car ce n'est pas lui, le champion du monde, ni même Red Bull, c'est uniquement Adrian Newey. Tout ce que l'on peut voir dans ce championnat, c'est que Verstappen est plus rapide que Pérez. Mais les pauvres Hamilton, Leclerc ou Alonso et sans doute quelques autres n'ont pas la possibilité de démontrer leurs talents. Cela me fait un peu penser

à une époque où Ivan Capelli et Mauricio Gugelmin faisaient des miracles avec leur Leyton House. Mais c'était la voiture qui en faisait, pas eux.
Franck Montagnana

Trop de technologie

Votre édito de mars dit fort bien les choses et, faisant partie des rôleurs patentés, je sais m'y reconnaître. Mais je ne souscris pas à votre conclusion : ce n'est pas « en référence à » que la saison 2023 (et quelques précédentes) ne suscite pas l'enthousiasme. C'est parce que la technologie domine tout et que l'émotion ne peut pas être au rendez-vous. Pour simplifier avec une analogie qui court tout au long de vos pages, la F1 actuelle, c'est comme une voiture électrique de 1 000 ch qui ne vaudra jamais une V12 de 500.
Philippe Jeancard

Il y a du vrai dans vos remarques. Bien sûr, la technologie de la F1 nous fascine. Sinon, il y a longtemps qu'elle ressemblerait à l'IndyCar, avec une forte contrainte sur le développement et la différenciation des monoplaces. Mais ce qui nous passionne avant tout, ce sont



les pilotes, leurs exploits, leurs coups de génie (ou leurs loupés magnifiques). Or depuis des années, le degré de maîtrise technique de chaque élément de la performance, validé par des heures de simulateurs générés par des ordinateurs surpuissants, laisse peu de place au coup d'éclat individuel. Il faut une confrontation directe, comme cela a été le cas en 2021 entre Hamilton et Verstappen, pour que l'aspect humain reprenne le dessus et que notre rythme cardiaque s'emballé.

Propos choquants

Je vous écris au sujet de votre article sur la Lotus Elise S2 dans le n° 745 de *Sport Auto*. J'ai été profondément choquée par les propos suivants de votre journaliste : « Les rondeurs émoustillantes de l'adolescence ont cédé leur place à des lignes plus élancées. L'Elise a gagné en maturité. » D'autant plus que cette phrase est reprise et mise en avant p. 81, donnant le sentiment que ça a été relu sans poser problème à personne. Il me paraît inacceptable de sexualiser publiquement dans un article – et ce, même au travers d'une métaphore qui a pour but de décrire une voiture – l'adolescence et par extension les personnes adolescentes. Ce genre de propos décomplexé participe à une culture de sexualisation des jeunes filles qui doit cesser. L'adolescence n'est pas l'âge adulte. Si ce passage me semble le plus grave, il intervient dans toute une section où la métaphore filée de la fille-femme/voiture (peu originale) nous donne un bon exemple de sexisme à l'ancienne. Ma passion pour l'automobile ne devrait pas être en conflit avec les notions de féminisme les plus élémentaires. Sans attendre ni vouloir de votre part un contenu « féministe », ne pas vouloir être confrontée à ce



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.



Pagani Zonda Anija

Au détour d'une ruelle tokyoïte, j'ai fait la rencontre de cet ovni « Anija », qui fait penser à une Pagani tunée avec mauvais goût. Avez-vous des infos ? **Pierre Leroux** Anija est la marque d'un préparateur japonais, M. Yamada, à l'origine d'un club de supercars modifiées. Cette Zonda est sa voiture personnelle.



genre de propos en ouvrant votre magazine me semble normal. Une lectrice passionnée d'automobile

Votre courrier nous a interpellés, lançant une réflexion sur nos pratiques et les frontières de l'acceptable dans ce que nous publions. La première de ces réflexions est que si cette métaphore vous a personnellement choquée, ce que nous regrettons évidemment, alors cela nécessite de regarder de plus près. La deuxième, c'est que, en effet, cette phrase n'avait pas soulevé chez ceux qui l'ont relue de questions particulières. Avons-nous tous eu tort de la laisser passer sans nous interroger ? Est-elle le résultat de décennies d'usage de ces métaphores associant automobile et séduction féminine, que nous n'interrogeons plus tant elles nous semblent banales ? Pourtant, les lignes de certaines voitures de sport relèvent clairement du registre de la sensualité. Doit-on désormais s'interdire d'y faire référence ? Cependant, en relisant soigneusement votre réaction, c'est clairement l'association à l'adolescence qui pose problème. Nous pouvons imaginer que sans l'adjectif « émoustillantes », cette phrase n'aurait pas suscité votre réaction, et la métaphore aurait

conservé son sens. Ce simple adjectif fait en effet basculer l'image dans une zone trouble, où l'attrance à l'égard des adolescents ne semble pas poser question, voire relève d'une forme de connivence partagée entre l'auteur et les lecteurs. Ce n'était évidemment pas l'intention, mais l'effet est là. Voilà qui nous emmène bien loin de nos domaines de compétences. Votre vive mise en garde doit nous inciter à relever notre niveau de vigilance sur ces sujets.

Grand écart

Abonné à *Sport Auto* depuis plus de quinze ans – sans compter les numéros que j'empruntais à mon père –, c'est avec un brin d'amertume que je vous écris. J'avoue ne plus comprendre votre ligne directrice qui se lamente sur la disparition des V12 atmosphériques, de l'esprit GT ou sur la prise de poids des autos, tout en consacrant une part importante aux essais de voitures certes puissantes mais dont l'esprit sportif est discutable, comme tous ces SUV dépassant allègrement les 2,5 tonnes ou ces berlines allemandes taillées pour l'autoroute. En suivant cette philosophie, à quand un essai du dernier Scania V8 ? Cette

dissonance cognitive provient-elle de votre business plan qui doit ménager les constructeurs et une (grosse ? infime ?) partie de vos abonnés ? A moins qu'il n'y ait un malentendu sur la définition même de ce qu'est le sport auto. La « course » à la surpuissance et au surpoids n'a rien d'une course automobile. Que Porsche doive vendre des Cayenne diesel pour développer des GT3 RS ne vous oblige pas à en tester toutes les versions. Conscient qu'en France l'esprit du sport automobile est constamment attaqué, je vous souhaite néanmoins de continuer à nous faire rêver avec vos articles d'une qualité rare. F. Forges

Les annonceurs ne sont pour rien dans cet apparent paradoxe.

Mais tout en nous efforçant de privilégier les sportives selon notre goût, nous sommes contraints de nous plier à la réalité de l'offre disponible, même si l'orientation qu'elle prend ne nous réjouit pas toujours. Les constructeurs, motivés à la fois par les contraintes réglementaires et les demandes des clients, sont responsables de cette dérive. Pour autant, le sujet n'est pas pour nous de les ménager mais d'essayer des voitures qui existent réellement dans leurs catalogues, qui se réduisent de mois en mois au rayon des pures sportives. Gardons l'espoir qu'il s'agisse d'un effet de cycle, en cette période d'incertitude pour l'industrie automobile, et que de nouvelles pépites jailliront bientôt.

www.facebook.com/sportautomag

Le retour d'Alpine ?
Je veux faire confiance à l'écurie Alpine F1. Je rêve du jour où elle reviendra au top de la compétition. Elle a du potentiel et les vrais supporters pourront se vanter d'avoir été là dès le début. Allez Alpine !
Antoine Cuny

DPPI



Aston Martin DB4

J'ai surpris, au détour d'une rue du centre de Deauville, cette rutilante Aston Martin, digne de James Bond.
Alain Dauguet



KTM X-Bow GT-XR

Voici une photo de la très rare KTM X-Bow GT-XR, très rare car limitée à 100 exemplaires. Je l'ai croisée au Mans sous un ciel très maussade.
Agathe Gauvin

ACHETER UNE OCCASION

Texte & Photos
Thomas Riaud

BMW M4

De 2013 à 2020 A partir de 55 000 €

A partir de 2013, BMW multiplie les gammes et passe à la Série 4, un modèle qui est décliné en berline Gran Coupé, en cabriolet et en coupé. **Ces dernières versions ont goûté à la potion magique M...**

Il n'y a pas si longtemps, les choses étaient simples chez BMW avec une petite gamme de SUV et les Série 3, 5 et 7.

Mais face à l'explosion de modèles chez la concurrence, BMW n'a cessé de développer son offre. A partir de fin 2013, les traditionnelles variantes coupé et cabriolet Série 3 génération F30, identifiables à leurs phares touchant la calandre, sont ainsi devenues des Série 4. Pour réduire les coûts de production, les M3 et M4 ont les mêmes éléments mécaniques, se partageant un 6 cylindres en ligne de 3 litres, épaulé par deux turbos et capable d'envolées vertigineuses jusqu'à 7 600 tr/mn avant de buter sur le rupteur. Avec 431 ch délivrés dès 5 500 tr/mn, ce bloc ne manque de rien, mais sa bande-son est quelque peu étouffée. Dans tous les cas, il se voit accouplé à une boîte DKG à 7 rapports ou, mieux encore, à l'excellente boîte manuelle à 6 vitesses, forcément moins rapide mais plus

plaisante à manier. Malgré l'ablation des portes arrière, ce coupé reste assez lourd – 1 626 kg mesurés par nos soins –, une masse qui passe à 1 825 kg pour la version cabriolet. Une exception toutefois : la radicale et exclusive GTS (700 exemplaires) lancée en mars 2016, poussée à 500 ch et pesant 1 510 kg à vide. Après le léger restylage de 2017, BMW sort une variante Competition Sport qui est réservée au coupé en 2020, plus abordable et polyvalente que la GTS. La masse chute à seulement 1 604 kg grâce à une cure de carbone, tandis que le 6 cylindres, poussé à 460 ch, retrouve des vocalises avec sa ligne d'échappement spécifique. Ses performances progressent à peine, mais cette version se montre bien plus attachante à l'usage. Plus chère aussi, puisqu'il faut compter encore 120 000 € pour s'offrir un modèle de 2020 affichant 50 000 km. En revanche, pour une M4 de 2016 totalisant seulement 40 000 km, le prix redescend à 65 000 €.

Les essais de Sport Auto

- N° 629 (06/14) **Essai** M4 coupé
- N° 632 (09/14) **Comparatif** M4 coupé vs Mercedes C 63 AMG 507 Edition vs Porsche 911 Carrera S
- N° 633 (10/14) **Contact** M4 coupé
- N° 643 (08/15) **Comparatif** Lexus RCF vs Mercedes C 63 S AMG vs BMW M4 coupé
- N° 645 (10/15) **Supertest** M4 coupé
- N° 656 (09/16) **Spécial BMW Match** Corvette Z06 vs Porsche 911 GT3 RS vs BMW M4 GTS



LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE & STRUCTURE

La M4 reprend à son compte la coque autoporteuse en acier de la Série 4 normale, mais elle s'en démarque en recevant de nombreux éléments spécifiques, comme les ailes élargies mais aussi des boucliers retravaillés. A noter que le capot et les ailes avant sont en aluminium et que sur les CS et GTS, le toit est en carbone. Vérifiez bien l'état du vernis recouvrant le carbone, qui peut parfois cloquer. Bien sûr, ces éléments étant exclusifs, ils coûtent chacun une fortune : gare au moindre accrochage ! Cette M4 présente une qualité de peinture et des ajustages impeccables. Dans le cas contraire, méfiance : vous êtes en présence d'une auto qui a été accidentée et mal réparée.

02. TRANSMISSION

Cette propulsion laisse le choix entre une boîte à double embrayage DKG à 7 rapports, fluide et rapide, et une manuelle à 6 vitesses. Dans les deux cas, la fiabilité et l'agrément sont au rendez-vous, mais la boîte manuelle réclame un changement d'embrayage tous les 150 000 km environ, ce qui revient à 1 110 € dans le réseau. Enfin, il y a eu une campagne de rappel en juillet 2016 pour remplacer préventivement un axe de différentiel arrière.

03. IDENTIFICATION

Au-delà des nombreuses spécificités dont elle bénéficie, la M4 reçoit à côté du bol d'amortisseur avant gauche son numéro de série, présent aussi sur un autocollant constructeur visible dans l'embrasure de la porte côté passager. Ce numéro doit bien sûr correspondre à celui présent sur la carte grise.

04. ENTRETIEN

Rouler en M4 n'est certes pas donné mais reste abordable, du moins tant que l'on ne flambe pas les périssables ! Comptez 2 100 € environ pour parcourir 10 000 km.

05. INTÉRIEUR

Si la M4 reprend l'habitacle de la Série 3, elle bénéficie de nombreux éléments spécifiques qui renforcent son aspect sportif, en disposant selon les options retenues de sublimes sièges baquets siglés « M », de seuils de porte spéciaux, d'un volant sport en cuir ou en Alcantara ou encore d'inserts en carbone sur le mobilier. Sachez que le cuir du volant peut s'abîmer, surtout si vous portez des bagues ou une alliance. Sinon, tous ces éléments semblent parfaitement bien vieillir, mais le bourrelet extérieur du siège conducteur, exposé à des frottements répétés, peut s'user de façon plus prématurée. Enfin, il est possible que certains bugs affectent le système multimédia. Un problème aléatoire qui se règle par une reprogrammation en atelier.



ROULER EN M4 RESTE RELATIVEMENT ACCESSIBLE **TANT QUE L'ON NE FLAMBE PAS LES PÉRISSABLES !**



ATTENTION AUX FREINS EN CÉRAMIQUE : LE REMPLACEMENT DES DISQUES COÛTE 12 300 € POUR LE SEUL TRAIN AVANT !

06.

MOTEUR

Chez BMW, le 6 cylindres en ligne 3.0 est une institution. Même si sa fiabilité est avérée, ce bloc à distribution par chaîne réclame un minimum d'attention, dont une révision à faire tous les deux ans dans la limite de 30 000 km. Il faut impérativement mettre une huile de qualité 5W30 préconisée par BMW. Dans la limite de 30 000 km, il faut procéder à une révision plus importante comptant notamment le changement des bougies, ce qui coûte 1 600 €. En cas d'utilisation intensive sur circuit, l'ordinateur de bord réduira cette fréquence et vous le signalera. Le seul souci récurrent concerne une faiblesse de la poulie Damper, son remplacement revenant à près de 1 400 € pièces et main-d'œuvre. Avant d'acheter, effectuez dans le réseau une « Vehicle Verification », cette procédure facturée 350 € permettant de s'assurer que le moteur n'a pas subi de modification pouvant altérer son bon fonctionnement. Sachez qu'une reprogrammation moteur peut endommager la poulie de vilebrequin et occasionner des dégâts qui ne seront pas pris en charge par BMW.

07.

TRAINS ROULANTS

Cette M4 n'échappe pas à l'augmentation du poids, même si elle hérite de nombreux éléments en aluminium au niveau des trains (bras de suspension, porte-moyeux et supports d'essieu) et d'un arbre de transmission en carbone. Si la Competition Sport limite la masse à 1 604 kg, la version normale grimpe à 1 626 kg, tandis que le cabriolet explose les scores à 1 825 kg ! Cette surcharge pondérale n'est pas sans conséquence sur les périssables, mais BMW a enfin dimensionné correctement les freins. Il faudra prévoir environ 1 000 € pour remplacer les disques avant et 840 € pour les disques arrière s'ils sont en acier, et bien plus s'ils sont en céramique : comptez 12 300 € pour le seul train avant et 7 900 € pour le train arrière. Du coup, les 1 216 € réclamés pour changer les plaquettes paraissent presque cadeau ! En acier ou en céramique, pensez à remplacer le liquide de frein tous les deux ans, ce qui coûte 100 €. Et tous les 80 000 km, il faudra vidanger le pont arrière, une opération facturée environ 200 €. Quant aux prix des pneus, ils sont dans la moyenne : comptez 490 € pour le train avant et 780 € pour l'arrière. Comme sur toutes les sportives de ce calibre, les jantes sont très exposées au moindre choc contre un trottoir. Enfin, sachez que les GTS et CS reçoivent de série une suspension pilotée.



LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« La première M4 est un modèle bien né qui jouit de toute l'expertise de BMW Motorsport. Sous réserve que la voiture ait bénéficié d'une bonne huile moteur et d'un entretien suivi dans le réseau, ce véhicule est fiable. Mais de nombreux exemplaires ont été victimes de préparations plus ou moins sérieuses. Pour profiter de la garantie BMW, visez un modèle resté d'origine. Sachez que le réseau peut fournir un certificat attestant de sa conformité et de son bon suivi, ce qui coûte 350 €. »

Romain Loubatière,
conseiller technique BMW France



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Avec près de 250 concessions en France, le réseau est une bonne piste pour qui recherche un exemplaire irréprochable, garanti et révisé... et qui en a les moyens, car ce confort d'achat vous sera facturé au prix fort.

Les spécialistes du haut de gamme

Cette M4 a toute sa place chez ces pros du haut de gamme. Les prix étant généralement élevés, sélectionnez une maison sérieuse qui a de l'ancienneté et exigez une garantie totale ne se limitant pas au moteur et à la boîte.

Les particuliers

C'est une bonne piste pour acheter au meilleur prix, mais gare aux exemplaires à la provenance douteuse ou qui ont pu être modifiés par une préparation. Choisissez un modèle resté d'origine, avec un historique clair et un entretien suivi par le réseau.

Le club

Le **BMW M Club France** (450 membres), spécialisé dans les BMW signées Motorsport, est incontournable pour récolter des infos sur ce modèle très exclusif et peut-être rencontrer un vendeur ! Contact sur **m-club.fr**.

Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses précieux conseils, à BMW France pour les prix communiqués et à Thibault P. pour la mise à disposition de sa M4 CS.

Les prochains dossiers seront consacrés à la **Mini GP (Mk III)** puis à la **Mercedes E 63 AMG (W213)**.

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 15 mars pour la Mini et le 15 avril pour la Mercedes.

BUDGET

Prix : environ 70 000 €

Les anciennes M4 sont les plus abordables, en commençant à 55 000 € pour les plus kilométrées, l'essentiel de l'offre se situant autour de 70 000 €. Il faudra compter 15 000 € de plus pour accéder à une CS, et beaucoup plus pour acquérir une exclusive GTS, héritière de la lointaine CSL produite à seulement 700 exemplaires : comptez de 125 000 à 177 000 € selon le kilométrage !

Coût des pièces

Pneus AV/AR : **490/780 € (Hankook) vers 20 000 km**
Amortisseurs AV/AR : **930/600 € par train vers 110 000 km**
Disques AV/AR : **966/840 € (acier) vers 50 000 km**
Plaquettes AV : **1 216 € le jeu vers 15 000 km**
Embrayage : **1 110 € vers 150 000 km**
Echappement (silencieux) : **1 498 € à plus de 180 000 km**
Révision petit service : **570 € tous les 30 000 km/2 ans**
Révision grand service : **1 600 € tous les 60 000 km**

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise

Coût de l'assurance

Cas d'une BMW M4 de 35 000 km, année 2016, valeur 67 000 €

■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Le Croisic.
Cotisation annuelle : 1 448 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 1 340 €)

■ CONDUCTEUR B

Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Le Croisic.
Cotisation annuelle : 872 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 1 340 €)

Tarifs : Jeanne d'Arc Assurances
Tél. : 02.38.53.05.36

LE CHOIX DE SPORT AUTO

Entre une M4 un peu étouffée en sonorité et une GTS radicale, rare et très chère, le bon compromis est une CS... ou une M4 avec une ligne d'échappement en inox, ce qui revient moins cher. Dans tous les cas, il est impératif de viser un exemplaire d'origine, avec un historique limpide.



Les versions

M4 2016 à 2020

Moteur : **6 en ligne, biturbo, 24 S, 2 979 cm³, 431 ch à 5 500 tr/mn**
Transmission : **7 rapports robotisés ou BVM6**
Poids : **1 626 kg**
V. max. : **250 km/h (limitée)**

M4 GTS 2016 à 2017

Moteur : **6 en ligne, biturbo, 24 S, 2 979 cm³, 500 ch à 5 500 tr/mn**
Transmission : **7 rapports robotisés**
Poids : **1 510 kg à vide**
V. max. : **305 km/h**

M4 CS 2020

Moteur : **6 en ligne, biturbo, 24 S, 2 979 cm³, 460 ch à 6 250 tr/mn**
Transmission : **7 rapports robotisés ou BVM6**
Poids : **1 604 kg**
V. max. : **250 km/h (limitée)**

VERDICT

Cette première M4 brille par sa remarquable polyvalence, au point de pouvoir se frotter à d'authentiques GT. De plus, cette génération a le bon goût d'offrir une boîte mécanique. Autant de saveurs d'antan que l'on va bientôt regretter.

LES ATOUTS

- Style
- Performances
- Comportement
- Qualité de construction
- Polyvalence (sauf GTS)

LES FAIBLESSES

- Sonorité étouffée (sauf CS et GTS)
- Usure pneus et freins
- Chère en bel état



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 nombre d'étoiles est décerné en fonction du segment et de la concurrence directe de chacun des modèles. **CO₂** : émissions de gaz carbonique en grammes par kilomètre (g/km). **Malus** : majoration du prix du véhicule à l'achat en fonction des émissions de CO₂ maximum et de la masse en ordre de marche. **Prix** : tarif de base hors options et malus. **NC** : non communiqué. * Donnée constructeur. ** Véhicules uniquement disponibles sur stock.

LE COUP DE CŒUR DU MOIS

BMW M3 Competition M xDrive Touring

■ 6 cyl. en ligne, biturbo ■ 2 993 cm³ ■ 510 ch ■ Poids : 1 828 kg ■ V. max. : 250 km/h *
■ 0 à 100 km/h : 3"6 * ■ CO₂ : 235 g/km ■ Prix : 116 650 € ■ Malus : 60 000 € ■ SA n° 746

Un gros kart, si l'on compare cette M3 en version break à ses concurrentes, à savoir la trop neutre Audi RS4 Avant et la trop lourde Mercedes-AMG C 63 S Break. Du train avant étonnamment incisif, s'agissant d'un véhicule de cette nature, jusqu'aux mouvements de caisse jugulés avec autorité, la M3 Touring ne trahit en aucun cas son blason. Et c'est sans parler du 6 en ligne fort de son allonge infinie, explosif quand on le lui demande. La boîte 8 automatique est dans le ton. A noter, le break M3 Touring n'a droit qu'à la transmission intégrale xDrive.





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

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

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

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

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

MARQUES/MODÈLES

PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	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	-	181	56 900 €	24 291 €	★★★★☆	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.

B5 GT	634 ch	1 980 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	330 km/h *	3"2 *	-	256	NC	60 000 €	★★★★☆	N° 745
--------------	--------	------------	------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	----	----------	-------	--------

L'ultime mouture, limitée à 250 exemplaires, d'une berline extrapolée de la précédente M550i. Les 634 ch n'appartiennent qu'à elle, et ils font le job tout en force. Châssis au diapason.

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.

Alpine www.alpinecars.com

A110	252 ch	1 110 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	250 km/h	4"7	23"4	154	65 000 €	2 918 €	★★★★★	N° 677/681/695/733/736
-------------	--------	----------	------------------	-----------------------	----------	-----	------	-----	----------	---------	-------	------------------------

Puissance limitée, certes, mais poids contenu et comportement joueur pour l'A110 d'entrée de gamme. Une voiture dont on a du mal à lâcher le volant, malusée dans des proportions supportables.

A110 S	300 ch	1 135 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	275 km/h *	4"3	22"9	157	77 500 €	3 552 €	★★★★★	N° 722/731
---------------	--------	----------	------------------	-----------------------	------------	-----	------	-----	----------	---------	-------	------------

Point d'artifices pilotés pour l'A110 S... La suspension est calibrée dans les règles de l'art, et au résultat, le conducteur fait communion avec une voiture aussi à l'aise sur route que sur piste.

A110 R	300 ch	1 101 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	285 km/h *	4"1	22"2	155	112 000 €	3 119 €	★★★★★	N° 734/740/746
---------------	--------	----------	------------------	-----------------------	------------	-----	------	-----	-----------	---------	-------	----------------



R COMME RÉCRÉATIVE
R comme radicale ? Sur circuit, cela se discute, la « faute » à un amortissement certes durci mais jugé encore trop souple pour l'exercice. Rien qui n'altère l'insolente efficacité de la R sur la route, le tout sans casser les reins de l'heureux conducteur.



Précision chirurgicale.
Facilité de conduite.
Confort étonnant.



Pistarde discutable.

Aston Martin www.astonmartin.com

VANTAGE V8	510 ch	1 530 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	314 km/h *	4"0	-	264	153 277 €	60 000 €	★★★★★	N° 676
-------------------	--------	------------	------------	-----------------------	------------	-----	---	-----	-----------	----------	-------	--------

Châssis alu dérivé de celui de la DB11, différentiel vectoriel, moteur AMG, boîte automatique, style... Efficacité, performances et gros freinage au résultat.

VANTAGE ROADSTER	510 ch	1 831 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	306 km/h *	3"8 *	-	263	162 252 €	60 000 €	★★★★★	N° 711
-------------------------	--------	----------	------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	-----------	----------	-------	--------

De l'équilibre des masses communicatif au tempérament moteur, voici le summum du grand tourisme au plein air. Les 1 831 kg relevés par nos soins se font oublier, la position reculée du V8 aidant.

VANTAGE F1 EDITION	535 ch	1 727 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	314 km/h *	4"1	21"6	264	179 798 €	60 000 €	★★★★☆	N° 726
---------------------------	--------	----------	------------	-----------------------	------------	-----	------	-----	-----------	----------	-------	--------

Avec la F1 Edition, Aston radicalise la Vantage sans trop en faire. Un zeste de confort ne se refuse pas... Une voiture à son affaire sur la piste, au résultat, la gestion fine de la boîte aidant.

V12 VANTAGE	700 ch	1 795 kg *	V12 biturbo	5 200 cm ³	322 km/h *	3"5 *	-	315	302 017 €	60 000 €	★★★★☆	N° 726
--------------------	--------	------------	-------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	-----------	----------	-------	--------

La Vantage s'offre un V12 pour la dernière fois. Un mécanisme qui, à l'usage, s'apparente à un élastique géant avec lequel il est joyeux de jouer. Bémol, les 1 795 kg à vide interpellent...

DB12	680 ch	1 685 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	325 km/h *	3"6 *	-	276	226 891 €	60 000 €	★★★★★	N° 739
-------------	--------	------------	------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	-----------	----------	-------	--------

La DB12, c'est un haut degré d'agilité et d'efficacité que feue la DB11 n'a jamais atteint. Les 145 ch supplémentaires fournis par le V8 4.0 complètent le tableau. Aston franchit un pas.

DBS SUPERLEGGERA	725 ch	1 693 kg *	V12 biturbo	5 204 cm ³	340 km/h *	3"4 *	-	306	303 529 €	60 000 €	★★★★☆	N° 680/691 (Volante)
-------------------------	--------	------------	-------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	-----------	----------	-------	----------------------

En visant la Ferrari 812 Superfast, Aston succombe au dopage. La DBS soutient la comparaison, sa plastique de rêve et son V12 brut de décoffrage aidant. Une pointe d'agilité en plus ne serait pas de refus.

DBX 707	707 ch	2 245 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	330 km/h *	3"3	-	323	246 555 €	60 000 €	★★★★★	N° 727
----------------	--------	------------	------------	-----------------------	------------	-----	---	-----	-----------	----------	-------	--------

Le plus puissant des SUV en circulation n'est pas une bête de foire. Le DBX sous matricule 707 discipline la harde avec maestria et fait preuve d'une précision qu'on ne lui soupçonne pas. Respect.

VALKYRIE	1 155 ch	1 270 kg *	V12 + 1 élec.	6 505 cm ³	355 km/h *	3"0 *	-	543	2 700 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 735
-----------------	----------	------------	---------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	-------------	----------	-------	--------

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

Audi www.audi.fr

RS E-TRON GT **	598 ch	2 347 kg *	2 électromoteurs	93,4 kWh	250 km/h *	3"3 *	-	0	149 400 €	0 €	★★★★☆	N° 711
------------------------	--------	------------	------------------	----------	------------	-------	---	---	-----------	-----	-------	--------

Une GT pur sucre, électrique qui plus est, mais suffisamment vive pour offrir son lot de sensations. Accélération dantesques, en prime. Tablez sur 465 km d'autonomie, à en croire le constructeur.

S3 SPORTBACK	310 ch	1 555 kg *	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h *	4"7 *	23"7	187	59 070 €	37 857 €	★★★★☆	N° 708/714
---------------------	--------	------------	------------------	-----------------------	------------	-------	------	-----	----------	----------	-------	------------

La S3 fait partie des ces GTi aussi efficaces que peu démonstratives. En d'autres termes, elle a du coffre sans verser dans la radicalité. Facile à prendre en main et rassurante, avis aux intéressés.

RS 4 AVANT	450 ch	1 858 kg	V6 biturbo	2 894 cm ³	250 km/h *	4"1 *	-	229	103 300 €	60 000 €	★★★★☆	N° 673/680/746
-------------------	--------	----------	------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	-----------	----------	-------	----------------

Son côté force tranquille, rehaussé d'une tessiture chaude et feutrée, on prend, en ces temps de « pasteurisation » galopante. Ce break invite au voyage plutôt qu'à la course de côte, mais, c'est sûr, ça le fait.

RS 5 COUPÉ	450 ch	1 757 kg	V6 biturbo	2 894 cm ³	250 km/h *	3"7	21"8	223	104 500 €	60 000 €	★★★★☆	N° 667/671/713
-------------------	--------	----------	------------	-----------------------	------------	-----	------	-----	-----------	----------	-------	----------------

Accueillante, pratique et facile à vivre, point trop gloutonne en essence, la RS 5 est, en contrepartie, avare de sensations. L'efficacité prime sur toute autre considération. Signé Audi, en quelque sorte.

RS 7 SPORTBACK PERFORMANCE	630 ch	2 065 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	306 km/h *	3"4 *	-	285	154 400 €	60 000 €	★★★★☆	N° 739
-----------------------------------	--------	------------	------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	-----------	----------	-------	--------

Une GT en fin de carrière, qui reçoit le renfort de 30 ch sous le label Performance. Rien qui change la donne pour la RS 7, collée au bitume et animée par un V8 à déguster pour la dernière fois.

Bentley www.bentleymotors.com

CONTINENTAL GT V8	550 ch	2 165 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	318 km/h *	4"0 *	-	275	233 849 €	60 000 €	★★★★☆	N° 715
--------------------------	--------	------------	------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	-----------	----------	-------	--------

Pas aussi efficace, aussi performante ou aussi dynamique que ses concurrentes... On s'en moque. La Continental GT V8 vous fait profiter de la route sans que jamais vous ne vous en lassiez.

FLYING SPUR W12	635 ch	2 556 kg	W12 biturbo	5 950 cm ³	333 km/h *	3"8 *	-	340	268 841 €	60 000 €	★★★★★	N° 697/746
------------------------	--------	----------	-------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	-----------	----------	-------	------------



UNE FORCE DE LA NATURE
Le faste à 333 km/h, avec, d'un côté, un soin de détail inégalé et, de l'autre, un W12 qui semble ne jamais s'essouffler. Bilan dynamique positif au regard de la masse, c'est à noter. La finition princière Mulliner réclame 310 488 €.






Performances.
Comportement sain.
Le luxe avec un âme.



Poids

BMW www.bmw.fr

	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
128ti	265 ch	1 448 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	250 km/h	5"9	25"3	164	49 850 €	5 404 €	★★★★☆	N° 711/726
Une traction, une vraie, et par là même, une « fausse » BMW... A prendre ou à laisser. Ceux qui prennent profiteront d'une GTi certes performante. Agilité et confort de roulage aux abonnés absents.												
M135i xDRIVE	306 ch	1 525 kg *	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	250 km/h *	4"8 *	-	180	56 500 €	22 380 €	★★★★☆	N° 727
Une série de retouches ici et là, et voilà la M135i plus sympa à conduire qu'au précédent épisode. La motricité impressionne, au reste, mais rien n'y fait : où est passé l'ADN maison ?												
M240i xDRIVE	374 ch	1 727 kg	6 en ligne	2 998 cm ³	250 km/h *	4"0	22"5	200	64 250 €	60 000 €	★★★★☆	N° 721/728
Sur la route, le « 6 en ligne » chargé de couple apporte sa large pierre à l'édifice. Las, la M240i marque ses limites sur la piste, la faute, en partie, à un amortissement trop souple.												
M2	460 ch	1 724 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	250 km/h *	3"9	21"7	230	81 100 €	60 000 €	★★★★☆	N° 740/746
Une voiture ultra-stable qui met en confiance son conducteur, sur la piste itou où cette M2 chasse le chrono avec appétence. Il lui manque juste ce brin de folie qu'on attend d'une M pur sucre.												
M2 (BVM)	460 ch	1 700 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	285 km/h *	4"3 *	-	230	81 100 €	60 000 €	★★★★☆	N° 744
	VIVE LA BOÎTE MÉCA ! Le constat est simple. La M2 équipée de la boîte mécanique à 6 rapports est plus attachante que sa sœur en mode automatique. Les 460 ch amplement suffisants, la rigueur du châssis, l'équilibre imperturbable... Sur l'essentiel, la partition est connue.										 Boîte mécanique. Motricité rassurante. Allonge du moteur.	 Le poids, toujours. Temps de réponse du turbo propre à la BVM.
M3 COMPETITION	510 ch	1 726 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	250 km/h *	3"7	20"9	224	109 950 €	60 000 €	★★★★☆	N° 714
Motricité insolente et performances d'un autre monde, autorité du train avant à l'inscription en virage : la plus lourde des M3 de l'histoire est aussi la plus efficace. La M3 intégrale réclame 109 750 €.												
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
Des kilos en moins, des chevaux en plus : voici la M3 taillée pour la piste, point trop radicale certes. Qu'importe, les performances à l'état pur maraboutent l'observateur et ça motrice fort.												
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 à la conduite débranchées. Bémol, elle montre ses limites sur circuit. En cause : son poids.												
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
La 340 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.												




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.												
STRADALE IR8 TRIBUTE	400 ch	1 028 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm ³	280 km/h *	3"8	21"6	216	255 000 €	60 000 €	★★★★☆	N° 745
	SPORTIVE PURE ET DURE Une pistarde de la meilleure espèce, ainsi se résume la Stradale distribuée sous sa série limitée IR8 Tribute. L'extrême rigidité du châssis, la réactivité induite, l'explosivité du « 4 pattes », tout est là. Sur la route, l'extase guette...										 Faible poids. Moteur explosif. Direction parfaite.	 Boîte robotisée un peu lente.

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

Pneumatiques tourisme du 13" au 19"

EROL_SAS_FRANCE





PLATIN
★★★ TYRES

01.44.78.10.10

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 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 que le coupé Roma dont elle découle, la Roma Spider n'est pas aussi tranchante que la copie d'origine. Rien qui ne gâche le plaisir. Un train avant réactif et un V8 explosif, c'est précieux. <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ↑ Polyvalence assumée. Cabriolet très équilibré. V8 signé Ferrari... ↓ Pas pour l'attaque </div>												
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... <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ↑ Grip sans faille. Pistarde émérite. ↓ A juger sur la route </div>												
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 mythe du 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	40 200 €	28 413 €	★★★★☆	N° 737
Performances dans la norme, et alors ? La Focus ST fournit son pesant de sensations à flux tendu, grâce, notamment, à un train avant très incisif. Boîte mécanique de rigueur. Malus démoralisant.												
RANGER RAPTOR	292 ch	2 454 kg *	V6 biturbo	2 956 cm ³	180 km/h	7"9 *	-	315	65 856 €	60 000 €	★★★★☆	N° 745
Du sport, certes, mais dans les ornières, où ce pick-up excelle à l'aide, notamment, de ses modes de conduite destinés à la pratique tout-terrain extrême. Tranquille-peinard sur le goudron.												


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. <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ↑ Moteur rageur. Train avant parfaitement guidé. Position de conduite. ↓ Freins sous-dimensionnés pour la piste. </div>												

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/ 737/745
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° 738/745
C'est feu l'Huracán Evo mais haute sur pattes. Et alors ? A son affaire sur la terre, la baroudeuse Sterrato fait tout autant merveille que ses sœurs sur la route. Un zeste de confort en plus.												
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. <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ↑ Ensemble mécanique athlétique. Motricité sans faille. Coque carbone très rigide. ↓ Le poids élevé et l'inertie qui va avec. </div>												
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 typage circuit... De quoi transformer un percheron en pur-sang ? C'est l'idée. Et cela s'en rapproche, sachant qu'un SUV reste un SUV.												

MARQUES/MODÈLES

PUISSANCE

POIDS

MOTEUR

CYLINDRÉE

V. MAX.

0-100 km/h

1 000 m D.A.

CO₂ 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.

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. Emirate 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.

↑ Châssis Finition
↓ 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 *	-	151	42 000 €	2 370 €	★★★★☆	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 jouvissives.

↑ 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	84 100 €	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...

C 63 S AMG E PERFORMANCE BREAK	680 ch	2 250 kg	4 en ligne turbo + 1 élec.	1 991 cm ³	280 km/h *	3"4 *	-	156	135 850 €	13 986 €	★★★★☆	N° 746
--------------------------------	--------	----------	----------------------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	-----------	----------	-------	--------

Du punch à revendre, des vitesses de passage en courbe bluffantes et une efficacité inespérée au regard de la masse à déplacer. Cela épate, mais pas au point faire oublier le précédent V8.

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.

MAYBACH S 680	612 ch	2 432 kg	V12 biturbo	5 980 cm ³	250 km/h *	4"5 *	-	304	250 350 €	60 000 €	★★★★☆	N° 746
---------------	--------	----------	-------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	-----------	----------	-------	--------

La S 680 est un coussin d'air en lévitation et son V12 ultra-feutré réduit les distances de moitié. Sur la ouate sans se vautrer et un inépuisable V12 qui ne boude pas sa zone rouge...

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° 685/700/745
----------	--------	------------	------------	-----------------------	----------	-----	------	-----	-----------	----------	-------	----------------

C'est sûr, ça tange sur la route. Le Classe G n'en est pas moins un objet fascinant, hors du temps, de ses surnaturelles facultés dans la pratique tout-terrain à son tonitruant V8. On l'adore.

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.

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 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.	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
718 CAYMAN GT4 RS 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...	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
718 BOXSTER S PDK 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 !	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
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° 740/746



LE CHANT DU SIX

Un cygne, cela peut chanter une très belle chanson... Un brin mélancolique, certes, avant le passage de la 718 à l'électricité, mais la partition rageuse de ce 6 à plat atmo fait un bien fou. Pour le reste, c'est du Porsche comme on l'aime.



Motricité sans faille. Amortissement filtrant. Ergonomie irréprochable.



Fatigante sur l'autoroute...

911 CARRERA 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.	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
911 CARRERA T 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.	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
911 CARRERA S 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 grimpé depuis le lancement mais les hausses régulières se calment.	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
911 CARRERA GTS 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.	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
911 TURBO S 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.	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
911 TURBO CABRIOLET Même sans le S, la 911 Turbo Cab' frise la perfection avec un déferlement de puissance surnaturel, une stabilité hors normes et un grip absolu. Une concurrente à la hauteur ? Nous ne voyons pas.	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
911 TARGA 4S 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.	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
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



LA 911 PAR ESSENCE

La GT3 RS sans tout le tralala technique et visuel, avec une boîte mécanique à 6 rapports à la place de la PDK. Plus légère, en prime. Au résultat, chers amis, voici la meilleure Porsche de route du moment. Une pièce rare. Dans tous les sens du terme.



Toucher de route sans pareil. Agilité de cabri. Moteur qui fait dresser les poils.



Exemplaires tous vendus.

911 GT3 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.	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
911 GT3 PACK TOURING Et c'est quoi le Pack Touring ? Réponse, un spoiler rétractable qui limoge l'aileron attribué à la GT3 standard. La robe est plus discrète mais le châssis n'en garde pas moins son côté pistard.	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
911 GT3 RS 525 ch, c'est peu, direz-vous, mais l'aérodynamisme en dehors des normes établies compense. Grip exceptionnel au résultat. La GT3 RS est la pistarde par excellence, dans tous les sens du terme.	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
911 DAKAR La Dakar, c'est une 911 montée sur des échasses sans incidence néfaste sur sa sportivité à fleur de carrosserie. Un gros zeste de confort et des capacités en tout-terrain insoupçonnées en plus.	480 ch	1 605 kg *	6 à plat turbo	2 981 cm ³	240 km/h *	3"4 *	-	256	226 689 €	60 000 €	★★★★★	N° 740/741/745
TAYCAN ** 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.	408 ch	2 050 kg *	1 moteur élec.	-	230 km/h *	5"4 *	-	0	96 080 €	0 €	★★★★☆	N° 712
TAYCAN TURBO S ** Presque 2,3 tonnes sur la balance : il y aurait matière à se méfier. Erreur ! Le dynamisme bluffant et les freins endurants invitent à une conduite musclée sans arrière-pensées. 405 km d'autonomie, dit Porsche.	761 ch	2 295 kg	2 moteurs élec.	-	260 km/h *	2"8	20"1	0	201 440 €	0 €	★★★★☆	N° 695/702/710
CAYENNE COUPÉ TURBO E-HYBRID Un char d'assaut équipé d'un ensemble mécanique hybride rechargeable, cela donne du lourd. Du très lourd. Et pourtant, cet engin équilibré est loin d'être déplaisant à conduire. 739 ch, cela aide.	739 ch	2 670 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm ³	295 km/h *	3"7 *	-	46	183 059 €	0 €	★★★★☆	N° 745

Rolls-Royce www.rollsroycemotocars.com

PHANTOM 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...	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 749 cm ³	250 km/h *	5"3 *	-	329	486 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 673
GHOST BLACK BADGE 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, seraine dans le sinueux. Fascinante.	600 ch	2 490 kg *	V12 biturbo	6 750 cm ³	250 km/h *	4"7 *	-	-	426 924 €	60 000 €	★★★★☆	N° 733

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
----------------------	----------	----------	-----------------	---	----------	-----	------	---	-----------	-----	-------	--------

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.

Poussée dantesque. Châssis en rapport. Plaisir de conduite, eh oui...

Freinage (option céramique recommandée !)

Toyota www.toyota.fr

GR SUPRA 3.0 BVM 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.	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
---	--------	------------	------------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	----------	----------	-------	--------

Volkswagen www.volkswagen.fr

GOLF GTI CLUBSPORT 45 ** 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.	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
GOLF R 20 ANS ** 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.	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

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

LE TRACK DAY AU VIGEANT APPROCHE VITE !

■ En collaboration avec Tinsau Test Days, l'équipe Sport Auto Experience vous donne rendez-vous pour un nouveau track day en open pit lane le samedi 18 mai sur le circuit des Supertests de Sport Auto. Vous pourrez vous essayer à la conduite de votre GT sur ce tracé mythique que les grands pilotes reconnaissent comme technique mais très sécurisant grâce entre autres à un très faible dénivelé. Ses virages aux doux noms de "S du sanglier", "Le buisson" ou le redouté "Trop vite" vous permettront de profiter pleinement de votre GT. Afin de vous parfaire, vous pourrez recevoir les conseils de moniteurs et avec un peu de chance, peut-être embarquer Christophe Tinsau en passager....

A très vite sur la piste du Val de Vienne !

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



ALPINE S'INSTALLE DANS UN MAGNIFIQUE ÉCRIN AU MANS.

■ Situé au cœur de la cité de l'automobile, le Centre Alpine Le Mans incarne les ambitions

résolument tournées vers l'avenir de la marque Alpine. Fort de son équipe dédiée pour

la vente et l'après-vente de la marque, cet écrin vous accueille du lundi au samedi, 261 Boulevard Demorieux au Mans. Le Centre Alpine Le Mans propose une adhésion au Club Alpine Le Mans, pour

Alpine Le Mans

261 Boulevard Demorieux
72100 Le Mans
Olivier Laloit
02 43 78 78 00
olaloit@gemy.fr
www.alpine-lemans.fr

profiter d'expériences inédites autour de la marque Alpine.

ALPINE



MODÈLE
PRÉSENTÉ : A110 S
COULEUR BI-TON :
ORANGE FEU +
NOIR PROFOND

KIT AÉRO
EN CARBONE :
LAME AVANT +
AILERON ARRIÈRE

STRUCTURE
ALUMINIUM (96%)
MASSE À VIDE :
1109 KG

NOUVELLE

A110

VIBREZ À
CHAQUE VIRAGE

OUVERTURE

DE VOTRE CENTRE ALPINE LE MANS
VIVEZ L'EXPERIENCE ALPINE



Nouvelle Alpine A110 S : consommation mixte WLTP (l/100 km) : 6,8-7,0. Émissions de CO₂ WLTP (g/km) : 153-160. Gamme Alpine A110 : consommation mixte WLTP (l/100 km) : 6,7-7,0. Émissions de CO₂ WLTP (g/km) : 152-160. Plus d'informations sur www.alpinecars.com

Pensez à covoiturier #SeDéplacerMoinsPolluer

ALPINE



Centre Alpine Le Mans
261 Boulevard Demorieux au Mans
02 43 78 78 00

Bientôt, lancement du Club Alpine Le Mans. Informations sur www.alpine-lemans.fr

RÉSEAUX

SVAutomobiles
DISTRIBUTEUR OFFICIEL







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



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

© droits réservés - www.lemauviel.com 03-21



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., **129 900 €**



RS 3 Sportback Performance 407 ch S tronic
06/23, 300 km, cuir/tissu noir/bleu, Pk ext. RS Noir Brillant, Pk Fumeur, phone box, clé confort, tête-haute, caméra recul, clim auto, MMI Navi +, B&O 3D, TO pano. verre, **109 900 €** (malus non inclus)



TT RS Roadster 400 ch S tronic
02/20, 14 400 km, Pk cuir étendu Nappa fin noir, Pk Style Noir Brillant, Pk vide-poche & coffre, Matrix LED, sgs Av chauff., caméra, becquet arr., B&O, **89 900 €**



Q7 Competition 60 TFSI e quattro 456 ch tiptronic
09/20, 50 450 km, cuir Valcona noir/gris, Pk Qualité de l'air, Pk Eclairage Ambiance, Pk Assist. Route/Ville, sgs Sport S + Av., tête-haute, Matrix LED HD, Bose 3D, TO pano. verre, **89 900 €**



e-tron S Sportback
06/23, 4 900 km, cuir Valcona noir/gris, Pk Style Noir +, Pk vide-poche & coffre, Pk Assist. Route/Ville, sgs Sport + Av., tête-haute, Matrix LED HD, B&O 3D, TO pano. coul., **119 900 €**



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



Lemauviel Exclusive

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

www.lemauviel.com





ASTON MARTIN Paris

6 -10 Rue de la Cavalerie – 75015 Paris

+33 1 53 86 72 72

contact@astonmartinparis.com



Aston Martin DB11 V8 Coupé
05/2018 - 26 800 km - 162 500 €



Aston Martin VIRAGE
06/2011 - 23 178 km - 119 900 €



Aston Martin DBX 707
07/2022 - 30 600 km - 269 000 €

ASTON MARTIN Bordeaux

114 Avenue JF Kennedy – 33700 Mérignac

+33 5 56 16 21 00

contact@astonmartinbordeaux.com



Aston Martin Vantage Roadster
12/2020 - 11 400 km - 182 510 €



Aston Martin DB11 V12
11/2016 - 14 216 km - 168 610 €



Aston Martin DBS
06/2009 - 58 700 km - 139 517 €

ASTON MARTIN Monaco

5 avenue Princesse Grace – 98000 Monaco

+377 97 97 86 50

contact@astonmartin-monaco.com



Aston Martin DBS
01/2019 - 19 900 km - 265 000 €



Aston Martin Vantage
01/2024 - 950 km - 172 000 €



Aston Martin DBX707
08/2022 - 1 500 km - 255 000 €



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

51 - Reims Ital Motore

51420 - Witry les Reims
03 26 97 97 77

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

74 - Automotion by autosphere

74330 - Epagny Metz-Tessy
04 50 22 88 55

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

98 - CLG Motors Monaco

98000 - Monaco
+377 93 50 17 82

92 - Schumacher Paris

92210 - Saint Cloud
01 83 77 32 72

83 - Groupe Chopard Maserati

83480 - Puget sur Argens
04 93 33 26 33

85 - Trident

85000 - Moulleron le Captif
02 51 24 43 85

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

ALPINA

MANUFACTURE D'EXCLUSIVITÉ



AMPLITUDE AUTOMOBILES, VOTRE CONCESSIONNAIRE ALPINA.

VENEZ DÉCOUVRIR LA NOUVELLE GAMME DISPONIBLE EN STOCK.



**AMPLITUDE AUTOMOBILES
TOURS**

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

**AMPLITUDE AUTOMOBILES
BLOIS**

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

**AMPLITUDE AUTOMOBILES
LE MANS**

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX

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, 272 900 €



992 Carrera 4S
10/20, 27 050 km, Rouge Carmin, Cuir Noir, 159 900 €



992 Carrera 4S Cabriolet
12/19, 24 050 km, Bleu Gentiane, Cuir Gris, 169 900 €



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, 234 900 €



991 Turbo S
11/13, 37 490 km, Bleu Saphir, Tout Cuir Noir, 136 900 €

991 Carrera 4S
12/12, 79 750 km, Gris Quartz, Tout Cuir Noir, 102 900 €

991 Carrera S
02/12, 64 050 km, Argent GT, Tout Cuir Noir, 99 900 €

Taycan Turbo S
04/22, 6 900 km, Craie, Tout Cuir Club Noir Basalte, 159 900 €

Cayman 982 GT4
03/20, 18 469 km, Jaune Racing, int. Noir et Alcantara Noir, 117 900 €

Panamera 4S E-Hybrid
08/23, 9 900 km, Noir Intense métallisé, Tout Cuir Noir, 154 900 €

Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé
06/21, 51 900 km, Gris Quartzite métallisé, Tout Cuir Noir, 149 900 €

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



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 Roma

Année : 2022
Km : 13 000
Couleur extérieure : Canne di Fucile
279 900 €



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
biarritz.ferrari dealers.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 GTC4 Lusso T

Année : 2016
Km : 42 405
Couleur extérieure : Grigio Silverstone
209 900 €



Ferrari SF90 Spider

Pack Assetto Fiorano
Année : 2023
Km : 100
Couleur extérieure : Rosso Corsa
659 900 € TVA



Ferrari F12

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



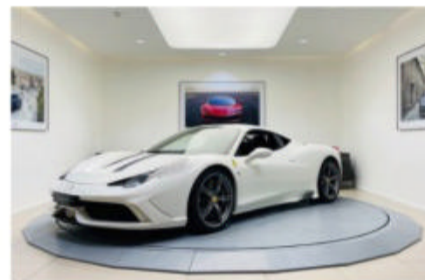
Ferrari 599 GTB Fiorano

Année : 2008
Km : 31 439
Couleur extérieure : Nero DS
159 900 €



Ferrari 812 Superfast

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



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 €



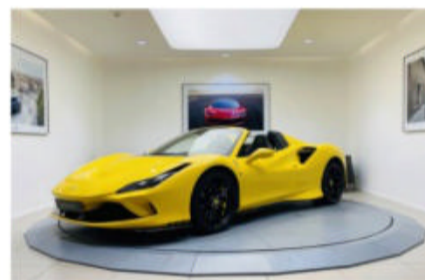
Ferrari 296 GTB

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



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
359 900 € TVA



Ferrari California T

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



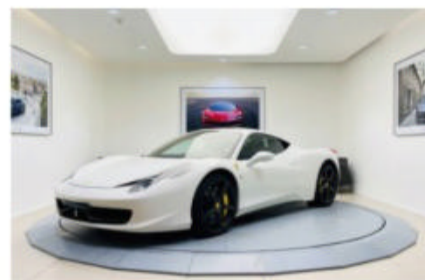
Ferrari GTC4 Lusso

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



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.ferrariidealers.com



ferrariapproved.com

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



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

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

PRENEZ LA ROUTE | AVEC PASSION



ACCESS — PREMIUM — SPORT — PRESTIGE

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



www.passionautomobiles.fr

Flashez pour voir nos véhicules
 neufs ou d'occasion



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

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

RÉSEAUX



Aston Martin DBS V12 Superleggera
01/19 - 19.900 km - 265.000 €



Aston Martin DBX 707
03/23 - 15.000 km - 255.000 €



Bentley Continental GT Speed
04/22 - 9.430 km - 288.000 €



Ferrari SF90 Stradale
09/23 - 16.200 km - 479.000 €



Aston Martin DB11 V12 AMR
02/20 - 17.600 km - 185.000 €



Aston Martin V8 Vantage
07/19 - 20.000 km - 148.000 €



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



Ferrari Portofino M
07/23 - 3.900 km - 279.000 €



Aston Martin DB11 V12
01/17 - 20.000 km - 164.000 €



Aston Martin DBS V12 Superleggera
04/21 - 15.000 km - 269.000 €



Bentley Continental GT V8
07/20 - 22.930 km - 205.000 €



Ferrari Roma
08/21 - 8.350 km - 229.000 €



Aston Martin DB11 V8 Volante
06/22 - 13.200 km - 199.000 €



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



Bentley Bentayga V8
06/21 - 21.580 km - 225.000 €



Ferrari F8 Tributo
12/20 - 15.500 km - 299.000 €



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



Bentley Continental GTC V8 S
05/16 - 47.600 km - 129.000 €



Bentley Flying Spur W12
09/20 - 33.000 km - 199.000 €



Ferrari 488 Spider
02/18 - 22.000 km - 259.000 €



Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM



McLaren 765LT
12/20 - 2.500 km - 450.000 €



Porsche 992 Turbo S
02/22 - 8.150 km - 259.000 €



BMW M2 Pack Expérience M
10/23 - 6.500 km - 79.000 €



Rolls-Royce Ghost
02/21 - 12.650 km - 345.000 €



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



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



BMW X5 M Competition 625 ch
06/20 - 39.600 km - 109.000 €



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



McLaren 570GT
04/16 - 44.500 km - 139.000 €



Porsche 992 Carrera MY20
07/20 - 38.000 km - 136.000 €



Maserati Levante Trofeo 580 ch
04/22 - 40.000 km - 129.000 €



Rolls-Royce Ghost Black Badge
06/18 - 11.000 km - 245.000 €



Ferrari 812 GTS
11/23 - 150 km - 529.000 €



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



Lamborghini Urus
07/20 - 52.000 km - 268.000 €



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



Ferrari GTC4 Lusso V12
12/19 - 51.250 km - 229.000 €



Porsche 911 GT2 RS
03/18 - 2.240 km - 429.000 €



Tesla Model X P100DL
09/18 - 54.000 km - 66.000 €



Rolls-Royce Wraith
05/14 - 27.000 km - 227.000 €

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



**Mercedes-Benz AMG GT 4 Portes
53 AMG 4Matic**
02/23 - 31.000 km - 113.000 €



Mercedes-Benz AMG GT Roadster C
12/19 - 23.000 km - 149.800 €



Mercedes-Benz SL 43 AMG
06/23 - 1.500 km - 149.000 €



Mercedes-Benz C63 Coupé AMG
10/20 - 48.500 km - 82.500 €



Mercedes-Benz GLC 63 Coupé AMG S
04/19 - 41.500 km - 89.000 €



**Mercedes-Benz E63 AMG S
4matic 612ch**
04/18 - 54.000 km - 94.500 €



Mercedes-Benz GLA 45 AMG S
08/20 - 19.000 km - 68.000 €



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



**Mercedes-Benz E450 Cabriolet
AMG Line**
01/23 - 1.400 km - 86.500 €



Mercedes-Benz GLE 63 AMG Coupé
04/17 - 30.800 km - 76.000 €



Mercedes-Benz S63 Cabriolet 4Matic
07/16 - 43.800 km - 134.000 €



**Mercedes-Benz S580e Executive
Limousine**
04/23 - 15.600 km - 142.000 €



Mercedes-Benz S500 Cabriolet
10/17 - 25.300 km - 108.000 €



Mercedes-Benz AMG GT Roadster C
05/18 - 15.000 km - 119.000 €



Mercedes-Benz S560 L 4matic
11/18 - 57.500 km - 73.500 €



Mercedes-Benz G63 AMG Break long
01/18 - 62.000 km - 108.000 €



Mercedes-Benz G500 AMG Line
03/19 - 29.500 km - 154.000 €



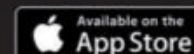
Mercedes-Benz G400d AMG Line
02/22 - 21.500 km - 152.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
03/21 - 43.500 km - 185.000 €

Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM





MONACO-OCCASIONS Special Days

Découvrez une sélection exceptionnelle
de nos véhicules d'occasion toutes marques et nos offres exclusives



Du 18 au 20 avril 2024

 **Grimaldi Forum de Monaco**

Entrée libre de 9h à 19h

Special Days - jours spéciaux

BPM Exclusive

 **MONACO LUXURY**  



OFFICIAL
FERRARI DEALER
SOLIDERIA MONTE-CARLO



ROLLS-ROYCE
MOTOR CARS
MONACO



INEOS
AUTOMOTIVE



Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX

103

BPM Group

www.bpmgroup.fr

Votre distributeur privilégié pour vos besoins en voitures,
utilitaires, supercars, et plus encore...



BPM Group

AUTOMOBILES | MOTOS | AGRICOLES
CONSTRUCTION | ENVIRONNEMENT
VEHICULES UTILITAIRES ET INDUSTRIELS

Visitez notre site



CATERHAM

VENEZ DÉCOUVRIR NOS
CATERHAM 340



VÉHICULES DISPONIBLES EN STOCK
ET EN LIVRAISON AVANT L'ÉTÉ

DISTRIBUTEUR OFFICIEL CATERHAM

VERBAERE
PASSION & SERVICES

CATERHAM LILLE
5 Rue Lavoisier
59160 LOMME
0320905252
verbaereauto.com

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Beaumont

Automobile Paris

SPÉCIALISTE MORGAN



Morgan 3 Wheeler

03/15,
1^{ère} main,
5 800 km,
Sport Green,
cuir noir.

54 900 €



Morgan Roadster V6 3.0

06/06,
43 500 km,
Azurite Blue,
cuir beige.

61 500 €



Morgan Plus Four Boîte Automatique

01/24, MY23,
5 500 km,
Jet Green,
cuir vert foncé.

116 500 € TVA



Morgan Plus Four Boîte Automatique

10/20,
5 800 km,
Gris Craie,
cuir noir.

89 900 €



Morgan Plus 8 5th Anniversary Boîte Méca.

08/18, 8 500 km,
Green Metallic,
cuir noir, numérotée.

150 000 €



Morgan Plus Six

12/20,
12 000 km,
Moonstone,
cuir Blue.

99 900 €



Porsche Cayenne 3.0 V6 462 ch e-Hybrid

05/21,
35 000 km,
Bleu Marine,
cuir noir.

89 900 €



Aston Martin V8 Vantage S

01/13,
36 600 km,
Gris foncé,
cuir noir.

89 900 €

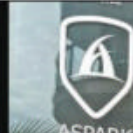
WWW.BEAUMONTAUTOMOBILE.COM

contact@beaumontautomobile.com | © 01 45 51 38 60 | Steven © 06 12 69 25 61 | Aurélien © 06 72 14 84 92 |





Distributeur Officiel
Exclusif Aspark



Absolut
CARS CONSULTING MONACO



Notre sélection de sportives rares



Ferrari F40

Informations sur demande



Lamborghini Aventador Ultimae

Informations sur demande



Ferrari 488 Pista "Atelier"

2021 - 3 000 km - 595 000 € TTC



Mercedes AMG One

Informations sur demande



Porsche 992 GT3 RS - Neuve

Livraison Q1 2024 - infos sur demande



Ferrari SF90 Spider "Atelier"

2023 - 90 km - 790 000 € TTC



Lamborghini Huracán Sterrato

Informations sur demande



Ferrari F50

Informations sur demande



Ferrari SF90 XX

Informations sur demande



Bugatti Chiron Super Sport 300+

2022 - 500 km - PSD



Ferrari LaFerrari

2015 - 1 500 km - PSD



Bugatti Mistral W16

Informations sur demande



Ferrari Portofino M

2023 - 150 km - PSD



Ferrari 812 Competizione

2022 - 250 km - 1 920 000 € TTC



Ferrari SF90 Spider

2024 - configuration possible



Ferrari Roma Spider

2024 - disponible immédiatement



Lamborghini Revuelto

Informations sur demande



Ferrari 296 GTS

Configuration libre



Ferrari 296 GTS

2023 - 120 km - 439 000 € TTC



Ferrari Purosangue

Informations sur demande



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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

L'ART DE L'AUTOMOBILE



Mercedes SLS AMG Black Series - 920 000 €, 02/14, 2 200 km, 2^{ème} m. Fr, Pk Carbone int./ext., commande sans radio/aileton



Porsche 959 Sport n°29/29 - PSD, 07/89, 20 500 km, 570 ch d'usine, état concours, historique limpide, dossier complet



Ferrari 599 GTO «Atelier» 599 ex. - 849 000 €, 08/11, 13 900 km, full alcant., télémetrie, arceau, suivi irréprochable



Ferrari 296 GTS - 449 900 €, 06/23, 1 100 km, 1^{ère} main Fr, Lift, Pack Carbone int./ext., caméra, CarPlay, Display



Porsche 997 Sport Classic BVM n°222/250 - 390 000 €, 07/10, 23 900 km, full opt², révision ok, état except.



Mercedes SLS AMG Coupé - 199 900 €, 06/10, 70 900 km, 2^{ème} m., suivi irréprochable Mercedes, B&O, int. carbone



Porsche 991.1 Carrera GTS PDK - 134 900 €, 10/15, 32 000 km, état exceptionnel, full options, suivi Porsche à jour



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



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



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



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



Porsche 992 Targa 4 GTS - 239 900 € (TVA récup.), 12/21, 12 600 km, Burmester, int. GTS + Carbone, keyless go

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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



Achat | Vente | Dépôt | Reprise | Transport

☎ 352 55 95 91 - www.ct-car.lu - info@ct-car.com

95, rue des Bruyères - 1274 Howald, Luxembourg



Porsche 991 S 3.0 Coupé
05/17, 420 ch, 13 300 km, BVA, garantie, **120 000 €**



Porsche 997 4S Cabriolet 3.8
06/11, 385 ch, 44 100 km, BVA, garantie, **90 000 €**



Range Rover P400 3.0 SV Autobiography
06/20, 400 ch hybride, 56 900 km, BVA, TO pano, garantie, **79 900 €** (TVA récup. 17%)



Lamborghini Huracán Spyder LP610-4
08/19, 610 ch, 19 900 km, BVA, couleur metal., garantie, **255 000 €** (TVA récup. 17%)



Porsche Panamera Turbo S e-Hybrid
04/18, 680 ch, 34 200 km, BVA, TO, garantie, **109 000 €**



Porsche 991 Turbo 3.8 Coupé
08/17, 540 ch, 45 600 km, BVA, TO, full, **119 900 €** (TVA récup. 17%)

Suivez-nous !



@moteuretsens

Moteur & SENS®

NOTRE
SHOWROOM
À 30 MIN
DE PARIS



WWW.MOTEURETSENS.COM



Porsche 918 Spyder Pack Weissach
03/15 – 16 740 km – 1 395 000 €
Cuir noir, sgs baquets, Lift AV, Custom Tailoring, film protec., Homelink



Aston Martin V12 New Vantage Roadster
07/23 – 2 900 km – 534 900 € (TVA récup.)
249 ex., 700 ch, semi-aniline bi-ton, config. Q, 1ère m. Fr, échap. titane



Ferrari 296 GTB
04/23 – 5 700 km – 352 900 €
Cuir/Alcantara Nero, sgs Daytona L, Lift AV, pk carbone int./ext., vue pano.



Porsche 718 Cayman GT4 RS
10/22 – 4 250 km – 234 900 €
Tout cuir bi-ton, Pk Weissach, Pk Chrono, Pk ClubSport, 90L, Lift, baquets, Bose



Aston Martin V12 Speedster
06/23 – 20 km – 1 050 000 €
Cuir / Alcan. noir, Pk Maverick, JA 21, Pk Satin Silver, sgs allégés carbone



Ferrari 296 GTS
05/23 – 5 130 km – 399 900 €
Cuir Nero, sgs élec., Lift AV, échap. noir, film protection, CarPlay, vue pano.



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



Lamborghini Diablo
09/92 – 29 560 km – 279 900 €
Orange Miura (hors catalogue), cuir noir, climatisation, autoradio

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, 169.900 €
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, 156.900 €
Sport Chrono, SEC Vent, Bose



Porsche 991 GTS 2
04/19 – 19.500 km – 134.900 €
Pack GTS, sièges chauffants, toit pano



Mercedes AMG GTC
08/18 – 34.100 km – 149.900 €
Burmester, Magno Designo, Pack sport



Mercedes AMG Gt 53 4P
12/19, 41.084 km, 94.900 €
Toit Pano, Pack Dynamique, gris mat.



Audi RS3
01/24 – 500 km – 104.900 €
Toit Pano, matrix, Pack Dyn.



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 convoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

SPÉCIALISTES



Porsche 718 Cayman GT4 RS 4.0 450 ch
 07/23 - 560 km - 259 900 €
 Pk Sport Chrono/Weissach/Clubsport, 90L



BMW M2 6 cyl. bi-turbo 3.0 460 ch
 10/23 - 1 290 km - 114 900 €
 JA 19'/20', Pk M Perf. Piste, cuir noir



Porsche 992 Carrera S PDK8 3.0 450 ch
 08/19 - 26 200 km - 149 900 €
 JA 20'/21', Sport Chrono, 90L, cuir bordeaux



Mercedes AMG GT S Coupé 4.0 V8 510 ch
 09/15 - 35 000 km - 92 900 €
 JA 19'/20', échap Sport, TO pano, cuir beige



Audi R8 II V10 Performance 5.2 620 ch
 08/19 - 28 700 km - 154 900 €
 JA 20', S tronic, sgs Sport, B&O, cuir noir



Porsche 991 S X51 3.8 430 ch
 06/13 - 63 500 km - 107 900 €
 JA 20', Pk Sport Chrono, TO coul., régl



Chevrolet Corvette C7 Stingray 466 ch
 06/16 - 11 600 km - 79 900 €
 JA 19'/20', Bose, cuir/Alcantara noir



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



Maserati Levante 350 GranSport
 12/19 - 74 900 km - 59 900 €
 JA 21', sgs AV chauff., Carplay, TO pano.



Maserati Levante Trofeo V8 Bi-Turbo
 12/20 - 32 900 km - 122 900 €
 JA 22' Orione, Pack Nerissimo, TO pano.



Mercedes GLC 63 AMG S 4Matic V8
 10/18 - 59 900 km - 72 900 €
 JA AMG 20', Pack Chrome ext., Pack Confort



Porsche Cayenne Coupé e-Hybrid 462 ch
 08/02 - 8 900 km - 109 900 €
 JA 22', Platinum Edition, Bose, TO pano.



Transport Walter

SECURITÉ | RAPIDITÉ



Votre Partenaire de Confiance pour Tous Type de Transport

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

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



5 avenue de l'énergie
 67800 Bischheim
 ☎ **03 88 83 41 15**
 ☎ **06 63 05 21 16**
 ☎ **06 62 68 78 15**
 contact@transport-walter.com

Vos annonces

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

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

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

* Offre réservée aux particuliers, professionnels nous consulter.

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

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



Ferrari California T

03/15, 22.500 km, Rosso Scuderia, cuir nero, surpiques Rosso, volant carbone / Led, écussons, étriers jaunes, Gtie 24 mois • **167.900 €**

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



Ferrari 458 Spéciale

12/13, 18.302 km, Giallo Modena, bandes noires/grises, full carbone, caméra, Gtie 24 mois • **419.900 €**

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 California 460

07/11, 38.544 km, Grigio Ferro, cuir Rosso, sièges Daytona, JA forgées diamant, écussons, Gtie 24 mois • **119.900 €**

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



Ferrari California 460

09/09, 52.547 km, Grigio Silverstone, cuir beige, JA forgées diamant, écussons, Gtie 24 mois • **104.900 €**

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 812 GTS

06/22, 9.052 km, Giallo Triplo Strato, alcantara nero, full carbone Int / Ext, Lift • **539.900 €**

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



Ferrari Portofino

06/18, 13.701 km, Bianco Italia, cuir nero, volant carbone / Led, caméra Av et Arr, JA 20 • **219.900 €**

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

DAMY
CARROSSERIE

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



@des_rencontres_mécaniques

Damy Carrosserie
Ligne Droite des Hunaudières
72230 Ruaudin

Certification aluminium & multi matériaux
Audi, Porsche et Tesla

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

ACCESSOIRES & SERVICES

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

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 2024

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



Audi Q8 50 TDI quattro 286 ch tiptronic
07/19, 107 000 km, cuir intégral Valcona noir, Pk ext. S line, Matrix LED, Pk Assist. Ville, TO pano. verre, B&O 3D • **72 500 €**

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



Audi A6 Avant S line 40 TDI quattro 204 ch S tronic
09/22, 18 100 km, microfibre/cuir noir/gris, Pk Sport S line, Matrix LED, Pk Assist. Ville/Route/Stat., TO pano. Coul. • **56 900 €**

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



Audi e-tron advanced 55 quattro 408 ch Edition One
03/19, 30 500 km, cuir Valcona noir/gris, Matrix LED, Pk Assist. Route/Station., sgs AV. chauff. à mémo., clé confort, TO pano. verre, B&O 3D • **56 900 €**

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



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 • **179 800 € 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 • **219 800 € 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 • **96 800 € 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 • **264 800 € TTC**

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



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 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 Evo 5.2 V10 610 RWD
01/2021, 13 450 km, Française, Garantie Selezione 12 mois • **269 000 €**

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



Lamborghini Huracán Evo Spyder 5.2 V10 610 4WD
12/2021, 8 700 km, Française, Garantie constructeur 16/12/24 • **309 000 €**

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

PAGID
RACING



Track Day + Endurance



Sprint et Rallye



Pour disques en carbone céramique

ENDLESS
ADVANCED RACING BRAKE TECHNOLOGY

brembo
RACING

Les célèbres disques Brembo Track Day sont maintenant disponibles pour les nouvelles 992 S, GT3, GT3 RS, les Cayman GT4 et GT4 RS !
Disques, plaquettes et kits disponibles pour la plupart des sportives et supercars, aussi en remplacement du carbone céramique.



Disques et kits Track Day



Disques Turismo 996 4S - Turbo - 997 S



Disques Sport TY3
Nouveau



UPGRADE



Kits gros freins et Pista



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

Disponibles pour la plupart des Porsche !

atomix_r_france

www.atomix-r.fr - Freinage compétition et hautes performances
04.94.26.09.36 - Distribution en France - info@atomix-r.fr

ATOMIX-R

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 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



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 360 Modena BVM 6
09/99, 13.050 km, Rosso Fiorano, cuir cuoio, 1ère main • **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 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 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



Porsche 911 (991) Turbo PDK 540 cv
12/17, 40.748 km, blanc Carrera métal, cuir noir, TO Pano, Aéro kit 911 Turbo, Pk carbone Int, JA 20 Turbo S • **167.900 €**
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



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



Alfa Romeo Giulia Spider 1600
01/66, 18.871 km, rouge, cuir noir • **99.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr

Fiorano Racing

Une Passion Commune
Notre savoir faire à votre service



Toute notre actualité sur
www.fioranoracing.fr
Retrouvez nous sur



Dominique Romeo
Vous accueille **DANS SON ATELIER** à 25 mn de Paris

📍 23, Av. des 3 Peuples - 78180 Montigny-Le-Bretonneux
☎ 01 61 38 28 10 | dominique@fioranoracing.fr

ACCESSOIRES & SERVICES

Spécialiste Rolls-Royce

Mécanique | Carrosserie | Après-Vente



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

AUTOHAUS 60

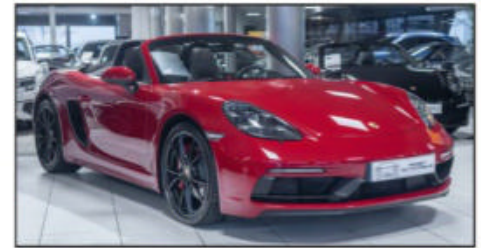
32 rue Victor Hugo, 60500 Chantilly • 03 44 57 01 65



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



Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé Platinum V6 3.0 L BVA8 462 cv
2023, 46.000 km, bleu Moonlight nacré, cuir complet bi-color gris galet, Bose, Chrono, PASM, options, Gar Porsche 2025 • **99.900 €**
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 complet, alcantara noir, pack carbone, PSE, Chrono, Tempomat, Bose, PASM, Apple Carplay • **73.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche Boxster 718 2.0 L BVM 6 300 cv
2018, 48.000 km, gris argent GT, cuir noir, PSE, Bose, PCM 4, Apple Carplay, JA 20, options • **54.900 €**

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



Porsche 991 Carrera 4S Cabriolet PH 2 3.0 L 420 cv
2017, 73.000 km, blanc Carrara, cuir complet noir, PSE, Bose, PASM, options • **114.900 €**

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



Ferrari California 4.3 L V8 BVA 7 460 cv
09/09, 36.000 km, bleu nuit Pozzi, cuir complet cuoio + bleu nuit, SEC Daytona, suspension Magnerie, options, carnet, factures, révision Ferrari • **113.900 €**

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



Porsche 997 C4 Cabriolet 3.6 L BVM 6 325 cv
05/06, 97.000 km, blanc Carrara, cuir complet noir, PSE, Pot sport, options • **58.900 €**

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



Caterham Seven 340 S
Neuf, Exclusive Dark silver, plancher bas, jantes Apollo black 6"8" • **67.192 €**

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



Lotus Emira 3.5 V6 Supercharged 400 ch BVA First Edition Neuve, 50 km, shadow grey, intérieur cuir alcantara surpiqure rouge, volant alcantara, Extended black pack. • **103.505 €**

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



Lotus Exige V6 3.5 L 350 cv
09/16, 28.000 km, noir (Couvrant bleu complet), Pack intérieur noir, climatisation, JA Black • **84.900 €**

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



Caterham 340R 09/23, 3.000 km, Gulf blue, bande orange, volant extractible en suédine, siège baquet composite, harnais 4 points, jantes Apollo black 6"8", plancher surbaissé. • **69.990 €**

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



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



CH

CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

**TAILORED
FOR YOU**

Tastes change. Not passion. *

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

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

carrosserieherve.com

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

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.



Mercedes-Benz GLC 300de 4 Matic AMG Line
06/22, 20.100 km, Selenite, cuir noir, Pack Premium, Pack Assist Conduite, TOE, Garantie • **61.900 €**

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



Mercedes AMG G63 Grand Edition Série Spéciale Finale 1000 Ex au monde
02/24, 9 km, noir magno, cuir noir, V.Max, carbone, TOE, Burmester, JA 22, full opts, fr, malus payé, TVA, gtie, dispo • **339.000 €**

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



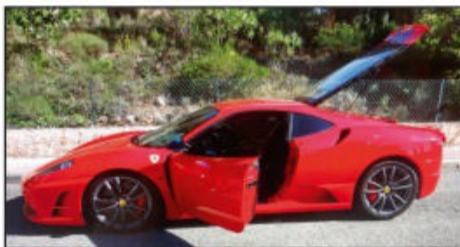
Dodge RAM TRX Launch Edition 712 cv 1/702 Ex
03/21, 5.117 km, 4 Pl, gris Anvil, cuir et alcantara noir/rouge, T.O, caméra, cache benne, Exo TVS • **198.000 €**

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



Mercedes-Brabus G550²
08/18, 990 km, noir, cuir noir, full Brabus, TOE, Echapp. Sport, double amort., etc... • **175.000 €** (Neuf : 340.000 €)

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



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



Collection de Sport Auto
Vends collection complète, principalement reliée, de tous les Sport Auto du numéro 1 de 1962 au numéro 500, excellent état • **Faire offre raisonnable**

06 33 84 25 59 (dpt 72)

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

VOTRE ANNONCE DANS **Sport 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^e 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 ____/____/____

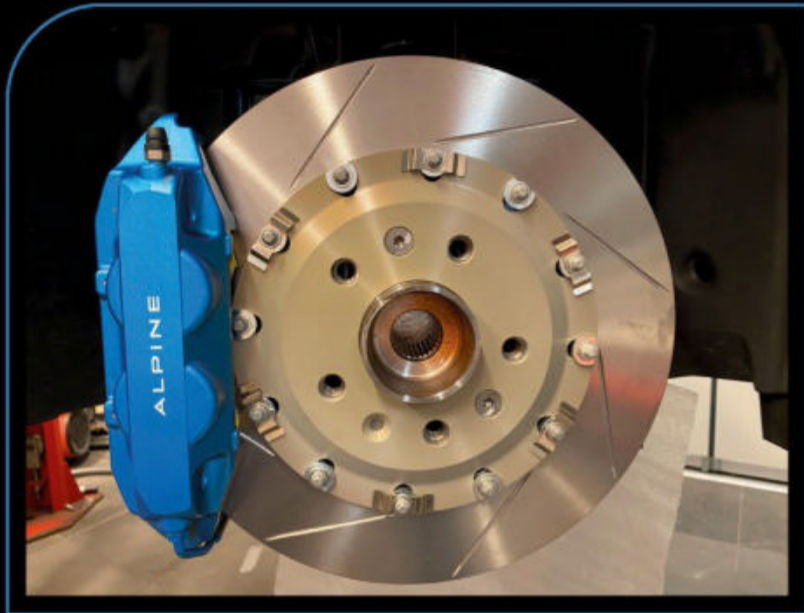
Chèque à l'ordre de REWORLD MEDIA CONNECT

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).

MOSA FREIN

Clutches & Brakes



Conception en 2 parties, disque monté sur cloche en aluminium, montage sur bobines, flottant dans le bol

nous avons la meilleure solution pour votre utilisation , **APPELEZ-NOUS !**

PAGID
RACING

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



DISTRIBUTEUR OFFICIEL



RÉSEAUX

PLATIN
★ ★ ★ WHEELS

Jantes homologuées TÜV jusqu'au 21"



P 115



P 73

Jantes racing légères jusqu'au 22"



TEC GT Race I
8.15kg en 18"

TEC GT 8



EROL_SAS_FRANCE

WWW.EROL.FR

01.44.78.10.10



★★★★★
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 Flyvée - 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

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



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 €



ART

22 au 23/06/2024.

Un week-end à la découverte de l'univers du sculpteur Antoine Dufilho. Artiste reconnu pour ces profils automobiles alternant le plein et le vide. Deux jours sous le signe de la culture (visites de la Piscine et la Villa Cavrois) et des petites routes du nord, pour finir par la visite et un brunch dans l'atelier d'Antoine.

Inscription et infos : leclub@sportauto.club ou www.sportauto.club



SPORT

136

COULISSES F1

Les grands prix
de Bahreïn
& d'Arabie Saoudite

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

Red Bull Media

130

Racing Bulls "Une détermination agressive"

C'est la feuille de route donnée par Laurent Mekies à l'écurie dont il vient de prendre la tête. Et ne lui dites pas que "Visa Cash App RB F1 Team", alias "Racing Bulls", est la petite sœur désargentée de Red Bull : ça l'énerve ! Nous avons suivi les premiers pas de ce nouveau chef d'un petit village qui a résisté aux chocs de la Formule 1 depuis l'époque Minardi.



Laurent Villaron

124 **STUDIO**
Bugatti Type 35 (1924 - 1931)



Red Bull Media

144 **ENQUÊTE F1**
Le Hornergate



DPPi

148 **Endurance**
Un début de saison bouillonnant

STUDIO Bugatti Type 35 (1924-1931)



Motorsport-images/LAT/Panoramia

Dès ses débuts au Grand Prix d'Europe 1924 (ci-dessus), la Bugatti Type 35 a frappé les esprits par son esthétique racée et ses solutions techniques. A noter : le carrossage positif très prononcé des roues avant (page de droite).



CHEF-D'ŒUVRE

Depuis ses débuts en compétition voilà cent ans, le Type 35 s'est imposé comme le symbole de l'excellence Bugatti et une icône de la course automobile.

**Commercialisé à plusieurs centaines d'exemplaires,
ce pur-sang compte plus de deux mille victoires à son palmarès !**

Par Alain Pernot
Photos Laurent Villaron

A

lors que le mois de juillet 1924 tire à sa fin, un curieux convoi quitte l'usine Bugatti de Molsheim, en Alsace. Six bolides rutilants prennent la route, suivis par quelques camions chargés de pièces et d'outils. Direction Lyon, où va se dérouler le Grand Prix de l'Automobile Club de France, rebaptisé cette année-là « Grand Prix d'Europe ». Il s'agit de l'épreuve de vitesse la plus importante de l'année.

Ettore Bugatti aborde en tout cas cette épreuve comme un véritable événement. Accompagné du mécanicien Baccoli, celui que tout le monde appelle « le patron » ne laisse d'ailleurs à personne le soin de mener ce convoi sur les 500 km qui séparent Molsheim de Lyon. Il ouvre la route au volant de l'auto de réserve, suivi par les cinq voitures de course conduites par leurs pilotes respectifs. Pour ce Grand Prix d'Europe, Ettore Bugatti a concocté un tout nouveau « pur-sang », dont c'est la première sortie publique. Il faut dire que les deux précédentes participations de la marque au Grand Prix de l'ACF n'avaient pas pleinement donné satisfaction au constructeur alsacien. En 1922, à Strasbourg, il avait aligné des Type 30 profilés, équipés d'un nouveau 8 cylindres en ligne. Pierre de Vizcaya avait certes mené le sien à la deuxième place de l'épreuve, mais à plus de 58 minutes du vainqueur. En 1923, à Tours, Bugatti avait engagé cette fois quatre « tanks » Type 32, mus par le même moteur, mais disposant d'une carrosserie aussi aérodynamique que disgracieuse reprenant la forme d'une aile d'avion (cf. Sport Auto n° 686). Une expérimentation intéressante mais qui s'était soldée par un échec cuisant. Pour 1924, « le patron » est sûr d'avoir enfin conçu la championne de ses rêves. Avec le Type 35, cet ancien élève des beaux-arts (qui n'a jamais suivi de formation d'ingénieur) abandonne les tâtonnements

aérodynamiques mal maîtrisés pour une approche plus classique qui va bientôt devenir le symbole même de la voiture de course. Avec son radiateur en forme de fer à cheval (qui sera une signature de Bugatti), sa ligne fuselée et élégante, son arrière en pointe et ses roues en aluminium, le Type 35 subjugué les passants dès le premier regard. Leur arrivée à Lyon fait sensation.

Un modèle très abouti et homogène

Pour cette épreuve phare, Ettore Bugatti n'a pas fait les choses à moitié. Il a fait ériger un chapiteau blanc destiné à accueillir les membres de l'équipe. Eau courante, électricité, glacières, lits et douches leur offrent le confort d'un véritable hôtel. Une roulotte somptueuse, mitoyenne, est réservée aux membres de la famille Bugatti. C'est devant ces installations ostentatoires et inhabituelles (qui préfigurent les futurs paddocks de F1) que les voitures bleu ciel sont fièrement exposées au regard du public.

Dès le premier jour d'essais (commencés à 4 h 30 du matin !), les Type 35 impressionnent les spécialistes par leur tenue de route. Les journalistes s'intéressent alors à ces nouvelles Bugatti à la ligne si harmonieuse. Ils découvrent un modèle très abouti sur le plan technique. Le châssis épouse la forme de la carrosserie : étroit devant, au niveau du radiateur, il s'élargit au niveau de l'habitacle (qui doit, à l'époque, encore accueillir le pilote et son mécanicien) pour se resserrer à l'arrière avec un profilage en pointe qui cache un réservoir d'une centaine de litres.

Un autre détail saisit inmanquablement le regard. Alors que les Alfa Romeo, les Fiat, les Sunbeam, les Miller et autres Delage reposent toutes sur des roues à rayons, les Bugatti innovent avec de modernes roues en aluminium « à bâtons ». Superbes pièces de fonderie (coulées à Molsheim, bien évidemment), ces jantes s'offrent le luxe ●●●



**"ETTORE BUGATTI EST
UN ARTISTE INCOMPARABLE
QUI SEUL SAIT DONNER
UNE ÂME À DE L'ACIER."**

Roland Garros



STUDIO Bugatti Type 35 (1924-1931)

d'intégrer des tambours de frein, procurant un gain de temps précieux au moment de changer les garnitures de ces derniers. Ettore Bugatti leur attribue d'autres vertus : « *Les qualités de ma nouvelle roue sont les suivantes, expliquait-il dans un courrier envoyé à ses clients les plus fidèles : a) refroidissement énergétique de l'enveloppe par la jante en aluminium, qui a une plus grande conductibilité de la chaleur que l'acier ; b) fixation de l'enveloppe sur la jante avec un cercle de sécurité empêchant tout déjantage ; c) refroidissement parfait de toute la roue, y compris le tambour de frein.* »

Les amateurs de technique ont pu aussi apprécier le train avant des 35. Ettore Bugatti n'hésite d'ailleurs pas à afficher sa fierté à ce sujet :

« *L'essieu avant est un chef-d'œuvre de mécanique* », écrit-il sans ambages dans un courrier envoyé à M. Junek (pressenti comme premier client privé du 35). Effectivement, cet essieu tubulaire, incurvé, creux dans sa partie centrale et traversé par les ressorts de la suspension, est un véritable tour de force de maître forgeron.

Autre curiosité : les freins. Après avoir essayé une commande hydraulique sur la Type 32, Ettore Bugatti revient à des freins commandés par câble, mais inaugure un astucieux système de différentiel qui permet d'équilibrer l'effort sur chacune des roues grâce à des palonniers latéraux.

D'abord sans compresseur

Sous le capot avant se cache un parallépipède parfait accueillant huit cylindres (coulés en deux blocs de quatre et coiffés par un boîtier de distribution unique en alliage léger). Le moteur est assez semblable à celui des Type 30 et 32 vus en grands prix les deux années précédentes. Il présente toutefois quelques nouveautés substantielles. Le vilebrequin à trois paliers est ainsi remplacé par un modèle à cinq paliers (sur billes à l'avant et à l'arrière, sur rouleaux au centre). Celui-ci est entièrement démontable, de manière à permettre l'usage de nouvelles bielles monobloc ultralégères, favorisant un régime frôlant les 6 000 tr/mn.

Ce moteur reprend, par ailleurs, quelques lubies du « patron » : un ordre d'allumage inhabituel, une culasse borgne non détachable, un unique arbre à cames (les prétendants à la victoire en comptent tous deux), trois soupapes par cylindre (privilegiant une grosse soupape pour l'échappement par rapport à deux petites pour l'admission), un système de graissage archaïque, l'absence de volant moteur, etc.

Alors que Sunbeam, Fiat et Alfa Romeo recourent désormais à des compresseurs suralimentant leur moteur de 2 litres, Bugatti se l'interdit, estimant qu'un tel dispositif relève d'une tricherie (il changera d'avis par

la suite). En conséquence, le Type 35 doit se contenter d'une puissance d'environ 90 ch, face aux 140 ch du 8 cylindres Alfa Romeo ou aux 138 ch du 6 cylindres Sunbeam. A défaut de pouvoir rivaliser en puissance, le moteur alsacien présente une plage d'utilisation très large. Par ailleurs, ses échappements, savamment étudiés, offrent une sonorité enchanteresse.

Il ne reste plus qu'à vérifier si le chronomètre va se laisser envoûter, lui aussi. L'ordre de départ ayant été déterminé par tirage au sort trois mois plus tôt, il faut attendre la course pour voir une hiérarchie se dessiner. Avec trois Sunbeam au départ, quatre Fiat, trois Alfa Romeo sur les quatre prévues (Enzo Ferrari a mystérieusement déclaré forfait), trois Delage, deux Schmid et une Miller, la concurrence est rude.

Confiant dans le potentiel de sa dernière création, Ettore Bugatti aligne cinq Type 35. Mécanicien hors pair devenu bras droit du « patron », le fidèle Ernest Friderich fait office de chef de file, avec le fougueux Pierre de Vizcaya (fils d'un banquier ayant aidé Bugatti à ses débuts). Trois nouvelles recrues complètent l'équipe : Jean Chassagne (un ancien de Sunbeam, nouvellement nommé responsable du département Essais), Meo Costantini (ancien aviateur italien qui deviendra par la suite responsable du service course), ainsi que l'Espagnol Leonico Garnier (lui aussi ancien aviateur).

Malheureusement, très vite, les espoirs de Bugatti vont faire « pschitt »... Devant près de 200 000 spectateurs, Segrave mène la course à l'issue du premier tour. De Vizcaya, lui, arrive au ralenti avec une roue arrière crevée. Il s'immobilise devant le stand Bugatti et change la roue. En effet, Ettore Bugatti avait fait retirer la roue de secours de ses voitures avant le départ, ayant calculé qu'une telle surcharge aurait fait perdre cinq minutes à ses voitures sur la durée de la course.

Au deuxième passage, Jean Chassagne s'arrête à son tour pour changer de pneus, bientôt imité par de Vizcaya (de nouveau) et Friderich.

Un funeste constat s'impose : la bande de roulement se détache de la carcasse des pneus. Conçues par Dunlop selon des spécifications fournies tardivement par Bugatti, les enveloppes à tringles anglaises souffrent d'un défaut de vulcanisation qui va empêcher les Type 35 d'exprimer leur potentiel. « *A partir de ce moment-là, j'ai compris que la course était finie pour moi* », analysera Ettore Bugatti dans un courrier rédigé après-course.

Victime d'une nouvelle crevaison, de Vizcaya sort de la piste et détruit sa monture en heurtant une maison. Meo Costantini abandonne lui aussi : la bande de roulement du pneu arrière droit s'est

Après avoir longtemps résisté, Ettore Bugatti s'est finalement résigné à recourir à un compresseur, visible sur cette Bugatti Type 35C de 1927 (page de gauche). La puissance passe alors à environ 150 ch. Il a en revanche innové en employant des jantes en aluminium qui ont démodé les roues à rayons.





**"IL NE FAUT PAS CONSIDÉRER
CETTE VOITURE COMME UNE
VOITURE DE COURSE. ELLE A ÉTÉ
CONSTRUITE SUR LE MÊME
PRINCIPE QUE TOUTES LES
AUTRES, CAR JE N'ADMETTRAI
JAMAIS DE COURIR AVEC UN
ENGIN QUI NE SOIT PAS
RIGOREUSEMENT CELUI QUE
LE CLIENT PEUT ACHETER."**

Ettore Bugatti

STUDIO Bugatti Type 35 (1924-1931)

détachée et a arraché le levier de vitesses ! Ernest Friderich (8^e) et Jean Chassagne (7^e) sont les seuls pilotes Bugatti classés. Chassagne, qui a changé quatre fois de roues (dont une fois en 36 secondes !) permet à Bugatti de remporter la prime de 500 F offerte par le fabricant Rudge-Whitworth pour le changement de roues le plus rapide (alors même que Bugatti est le seul concurrent à ne pas utiliser cette marque !).

Ces débuts contrariés sont pourtant vite balayés. Sept semaines plus tard, Meo Costantini, équipé cette fois de pneus à talon Michelin et d'une roue de secours, termine le Grand Prix de San Sebastián en deuxième position, à seulement 1'25" du vainqueur (Segrave, sur Sunbeam) après six heures de course. Il signe même le meilleur tour en course. Le potentiel du Type 35 est démontré. Il le sera encore davantage en 1925.

Une voiture de grand prix en vente libre

Cette année-là, Bugatti s'engage dans l'une des plus difficiles épreuves de l'époque : la Targa Florio. Empruntant cinq fois les 108 km du circuit des Madonies, tracé dans les montagnes siciliennes, cette épreuve est un morceau de bravoure. Face à une concurrence composée, entre autres voitures, de trois Alfa Romeo et quatre Peugeot, Meo Costantini offre à Bugatti le premier succès international du Type 35 (quatre autres victoires suivront dans cette épreuve).

A cet instant, personne ne peut encore imaginer la carrière exceptionnelle qui attend cette auto, ainsi que la place unique qui sera la sienne dans l'histoire de l'automobile. En effet, Ettore Bugatti prend une décision très singulière, qu'il explique ainsi à ces clients : « *Il ne faut pas considérer cette voiture comme une voiture de course. Elle a été construite sur le même principe que toutes les autres, car je n'admettrai*

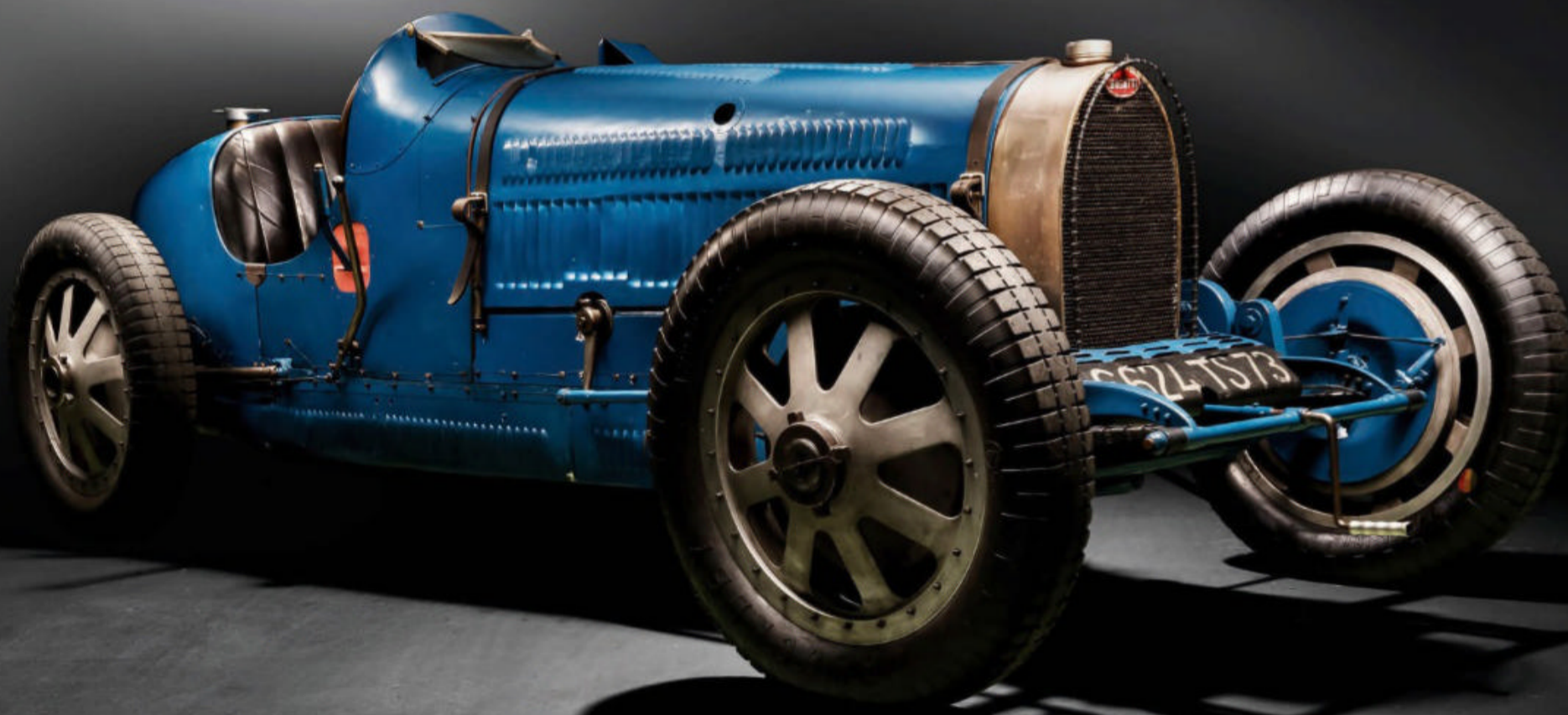
jamais de courir avec un engin qui ne soit pas rigoureusement celui que le client peut acheter. »

Loin d'être jalousement réservé au profit de la seule équipe officielle, le Type 35 est rendu accessible à tous... enfin, à tous ceux pouvant déboursier 160 000 F de l'époque ! Il est bientôt décliné en différentes versions (dont certaines avec compresseur, comme le 35C qui illustre cet article). Au total, près de 400 exemplaires de cette voiture et de ses déclinaisons (35A, 35T, 36B, 35C, 37, 37A et 39) seront ainsi commercialisés entre 1924 et 1930.

Son excellente tenue de route, la souplesse de son moteur, la précision de sa direction, l'efficacité de son freinage en font une arme très homogène, exploitable par tout pilote éclairé. Que ce soit en grand prix aux mains des meilleurs pilotes d'usine (Chiron, Williams, Dreyfus, Benoist, Nuvolari, Varzi, etc.) ou bien grâce à des amateurs talentueux dans des épreuves de moindre importance, le Type 35 et ses dérivés accumulent bientôt les succès par dizaines, par centaines... En tout, la famille « 35 » comptabilise plus de 2 000 victoires, auxquelles s'ajoute le titre de champion du monde des constructeurs 1926.

Bien que produit six ans après le tragique décès de Roland Garros (tombé pour la France), le Type 35 illustre parfaitement les propos tenus par l'héroïque aviateur. En 1918, quelque temps avant sa mort, il avait décrit Ettore Bugatti comme « *un artiste incomparable qui seul sait donner une âme à de l'acier* ». Les nombreux Type 35 qui roulent encore de nos jours, pour le plus grand bonheur de leurs conducteurs, en sont de vibrants témoins. ●

Sport Auto remercie le Club Bugatti France pour avoir rendu possible cette séance photos. Contact : clubbugattifrance@gmail.com



TECHNIQUE

Configuration du Grand Prix de l'ACF 1924 (Grand Prix d'Europe)

Moteur : **8 en ligne, atmosphérique** Cylindrée : **1 991 cm³** Alésage x course : **60 x 88 mm**
Position : **avant, disposé longitudinalement** Puissance : **env. 90 ch à 6 000 tr/mn** Distribution : **arbre à cames en tête, 3 soupapes verticales par cylindre** Alimentation : **2 carburateurs Solex** Allumage : **magnéto entraînée par l'arbre à cames**
Transmission : **propulsion** Boîte de vitesses : **4 rapports manuels + marche arrière** Embayage : **multidisque Bugatti**
Châssis : **longerons suivant la forme de la carrosserie et traverses, carrosserie en aluminium**
Suspensions AV & AR : **ressorts à lame, amortisseurs à friction & ressorts semi-cantilever, amortisseurs à friction**
Freins AV & AR : **tambours à commande par câble + frein à main sur les roues arrière**
Jantes : **Bugatti, en alliage d'aluminium à serrage central (20 pouces)** Pneus : **à tringles 28 x 4 pouces**
Empattement : **2 400 mm** Voies AV/AR : **1 200 mm** Poids : **env. 650 kg**



Ne vous fiez pas à cette image. Laurent Mekies n'est pas venu chez Racing Bulls pour se croiser les bras. Après une période d'observation et d'évaluation, le Français a entamé la réforme en profondeur d'une équipe qu'il souhaite voir marquer la F1 sous sa nouvelle identité et surtout par des performances à la hausse.



LE NOUVEAU CHEF DU VILLAGE

Un an après Frédéric Vasseur chez Ferrari, c'est aussi un Français, Laurent Mekies, qui a été désigné pour **reprendre les commandes de l'autre écurie italienne, Racing Bulls.**

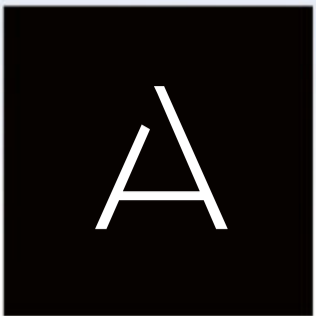


Photos : DPPI

De Minardi à Racing Bulls

Mekies n'est pas un petit nouveau en F1. Il a commencé sa carrière d'ingénieur il y a plus de vingt ans chez Minardi avant que cette équipe ne soit rachetée par Red Bull et rebaptisée Toro Rosso. Après une parenthèse à la FIA auprès de Jean Todt, il lui fut impossible de refuser la proposition de rejoindre Ferrari. Et encore moins de ne pas saisir l'opportunité, début 2024, de devenir le patron à Faenza, à la tête de Racing Bulls.





u mois de novembre 2023, Franz Tost, l'historique directeur de l'écurie qui s'appelait encore AlphaTauri, a dévoilé qu'il allait quitter ses fonctions après dix-huit années sur les circuits. Laurent Mekies a alors su que son heure était venue et il a quitté le poste de directeur sportif qu'il occupait chez Ferrari. Car après le départ de Mattia Binotto, remplacé par Frédéric Vasseur, Laurent Mekies nourrissait d'autres ambitions et n'avait aucune chance

de les concrétiser à Maranello. Le départ à la retraite de Tost s'est imposé comme une opportunité lorsque Peter Bayer, le directeur exécutif d'AlphaTauri, a contacté le Français pour occuper le poste de Team Principal à Faenza.

Cette petite équipe, placée sous la protection, en partie financière et technique, de la formation Red Bull, Laurent Mekies en connaissait déjà les arcanes, pour y avoir travaillé pendant une dizaine d'années à l'époque Minardi puis Toro Rosso. Mais en 2014, il n'avait pas hésité une seconde pour répondre favorablement à la proposition de Jean Todt, qui lui offrait la responsabilité du département sécurité à la FIA et le poste de directeur de course adjoint. Une fonction qui l'éloignait de sa formation d'ingénieur, mais très riche d'enseignements. « *Après plus de dix ans à Faenza, je me suis posé la question de savoir si je voulais continuer dans cette aventure, ou découvrir quelque chose de différent. Et puis, la possibilité de travailler avec Jean Todt est devenue une évidence. A mes yeux, c'était un Graal. C'était la certitude d'apprendre, de me construire, et ces quatre années à la FIA se sont révélées très satisfaisantes sur le plan professionnel. C'était une autre facette de la compétition, avec des problématiques qui contribuent à l'ouverture d'esprit.* »

Mais un coup de fil venu d'Italie a fait replonger Laurent Mekies dans la frénésie de la compétition. « *Lorsque l'occasion de rejoindre Ferrari se présente, il n'y a aucune question à se poser.* » Et c'est ainsi que le technicien français, alors âgé de 41 ans, a quitté le calme feutré des bureaux de la FIA à Genève pour l'agitation de l'usine de Maranello, d'abord à un poste de directeur sportif. Vêtu de la chemise rouge, et devenu directeur adjoint et directeur de course de la Scuderia Ferrari, Laurent Mekies a souvent été aperçu sur le muret des stands pendant


les grands prix, sur le siège, alors éjectable, de Mattia Binotto lorsque celui-ci était retenu à l'usine pour tenter de régler les nombreux dysfonctionnements qui affectaient les résultats et alourdissaient l'ambiance de la Scuderia à la fin de la saison 2022.

Pourtant, après la « démission » de Binotto, le poste le plus convoité et le plus exposé de l'équipe italienne ne fut pas pour lui. Après quelques mois dans l'ombre de Frédéric Vasseur, la possibilité d'être le « chef du village » à tout juste cent kilomètres de là, à Faenza, fut une occasion à ne pas rater. Et c'est avec une pointe de fierté que Laurent Mekies souligne : « *On ne va pas sonner aux portes pour demander ce genre de job. On est plus choisi que demandeur.* » Ce qui est toujours bon pour l'ego.

600 employés

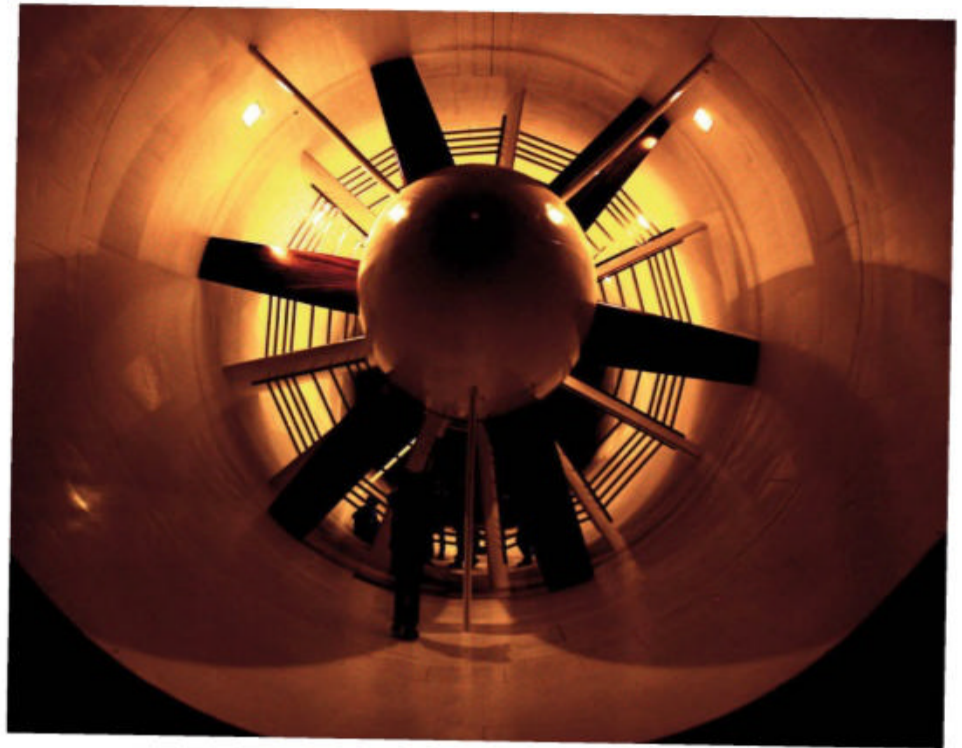
Au cours de la dernière décennie, Toro Rosso, devenue AlphaTauri, s'est émancipée de la tutelle de Red Bull, dont elle était une écurie cliente pour la fourniture de nombreuses pièces et le savoir-faire dans pas mal de domaines. Si la proximité avec Red Bull est toujours d'actualité, Laurent Mekies insiste sur l'indépendance intellectuelle de ce qui est désormais « son » équipe. Mais dans quel état le Français a-t-il trouvé les installations de Faenza ? « *Quand je suis parti de Toro Rosso, on commençait à construire le quartier général en 2015. Sur ces dix ans, la F1 a beaucoup changé. L'outil de travail est bon et moderne. Il n'y a pas de secret, lorsqu'on arrive à la tête d'une équipe, les premières semaines sont celles de l'analyse. Une sorte d'audit des compétences, ce qui ne se fait pas en quelques jours. Il faut se plonger dans le cœur du réacteur. C'est le début de la compréhension de la structure : savoir comment les gens se parlent, quels sont les process pour passer d'un département à l'autre jusqu'à la piste... C'est important aussi d'avoir une idée très précise des conditions dans lesquelles les personnes travaillent. Lorsque j'ai pris mes fonctions (officiellement, le 2 janvier), j'ai regardé les organigrammes. Et là, je me suis dit : lui est fort, elle est très forte, etc. Comme ça pour chaque poste. Il y a beaucoup de qualités, d'intelligences, de talents. Le potentiel est là, et c'est une bonne nouvelle. Et on parle d'environ 600 personnes. Mais il faut également lister les faiblesses pour les corriger, et aussi combler les manques.* »

Jusqu'à cette saison 2024, l'équipe italienne évoluait très nettement en dessous du budget plafond imposé par la FIA. Laurent Mekies ●●●



"NOUS N'ÉTIONS PAS LES SEULS À VOULOIR VISA COMME PARTENAIRE. UN TEL SPONSOR JUSTIFIE UNE EXPOSITION IMPORTANTE, C'EST BIEN PLUS FORT QUE D'AIMER OU PAS LE NOUVEAU NOM DE L'ÉQUIPE."

Laurent Mekies



Laurent Mekies a confirmé que certaines installations devenues obsolètes à Bicester seront progressivement abandonnées d'ici la fin de la saison. Plusieurs départements techniques vont ainsi déménager à Milton Keynes, à proximité du "campus" Red Bull. Notamment pour profiter de la soufflerie plus moderne de l'écurie autrichienne.





Certaines équipes concurrentes se sont émues des similitudes relevées entre la RB19 de 2023 et la nouvelle monoplace VCARB 01 sortie des ateliers de Faenza. Laurent Mekies se défend de tout plagiat ou copie en affirmant avoir respecté à la lettre ce qu'autorise le règlement dans le domaine des échanges techniques.

“JE NE TÉLÉPHONE PAS EN AUTRICHE CHAQUE FOIS QUE JE VEUX ENGAGER QUELQU'UN OU PRENDRE UNE OPTION TECHNIQUE.”

Laurent Mekies

confirme que l'arrivée de nombreux partenaires commerciaux permet à son équipe de se rapprocher de cette limite budgétaire. Ce qui nous amène à évoquer le nom officiel de l'équipe (Visa Cash App RB F1 Team), très controversé, choisi par le département marketing. Un nom qui n'a pas été adopté par les fans et commentateurs de la F1, qui préfèrent l'appellation RB (pour Racing Bulls), du nom de la société mère. Le nouveau patron défend bien sûr ce choix, mais cela pourrait évoluer. « Visa est l'une des sociétés les plus connues au monde. Dans le contexte des multiples changements à venir et de nombreux recrutements, c'était important de s'associer à des partenaires solides. Nous n'étions pas les seuls à vouloir Visa. Ce sont des mois de négociations. Attirer un tel sponsor justifie une exposition importante et, surtout, c'est bien plus fort que d'aimer ou ne pas aimer le nom de l'équipe. On trouvera le moyen d'en affirmer l'identité... »

L'actionnaire Red Bull

Après quelques années de mise en application du *budget cap* (le plafonnement des dépenses), les équipes en maîtrisent mieux les subtilités et la façon de répartir les moyens, juge Mekies. « Dans un premier temps, il y a eu une coupe de budget un peu partout, puis est venu le temps des ajustements. L'effet de l'inflation, avec un budget cap revu à la hausse, nous redonne un peu de marge. » Le nouveau patron français souligne d'ailleurs qu'il ne part pas de zéro et rappelle la qualité du travail de son prédécesseur. « Franz (Tost) a laissé l'équipe dans un état remarquable. Il a effectué un travail extraordinaire pendant dix-huit ans. Chaque jour, je perçois le potentiel de cette équipe. Selon moi, il ne s'agit donc pas de changer pour changer. Nous regardons cette aventure comme la mise en place d'un nouveau team. D'ailleurs, pour en revenir à son nouveau nom, il est l'expression de cette volonté. » Sur cette base de travail, et disposant d'un outil à la hauteur de ses ambitions, Laurent Mekies expose les grandes lignes de son projet. « J'ai envie de prendre des risques. Et d'aller vers ce que nous dictent nos envies. Nous ne devons pas avoir peur du changement, d'être agressifs. Il ne s'agit pas de reproduire ce qui existe ailleurs mais d'avoir notre propre identité. Oui, l'idée c'est ça : avoir une détermination

agressive. » Et Mekies, épaulé par Peter Bayer pour la partie administrative et marketing, en profite pour marteler son indépendance vis-à-vis de Red Bull, qui est en quelque sorte la maison mère. « Je ne téléphone pas en Autriche (lieu du siège social de Red Bull) chaque fois que je veux engager quelqu'un ou prendre une option technique. Red Bull, c'est l'actionnaire (shareholder) très respectueux de notre indépendance. On nous demande juste d'obtenir des résultats dans le cadre d'un certain budget. Et d'avoir un esprit qui est celui de la marque. »

Racing Bulls n'a pourtant pas échappé à un début de polémique au sujet des similitudes techniques de la monoplace de Faenza (la VCARB 01 !) avec la Red Bull de 2023, tout comme pour le rapprochement de certains départements techniques avec ceux de Milton Keynes, quartier général de l'équipe Red Bull. Dès les essais d'intersaison à Bahreïn, Mekies s'est retrouvé à devoir répondre aux attaques de la concurrence, et notamment aux accusations de Zak Brown, qui considère RB comme une équipe satellite de Red Bull et regrette que les pilotes qui défendent les intérêts de l'équipe de Faenza soient choisis, de fait, par Red Bull. Le patron de McLaren F1 prend l'exemple de Daniel Ricciardo, désigné pour remplacer Nyck de Vries l'année dernière après un essai jugé convaincant dans la Red Bull, ce que confirme un épisode de la série *Drive to Survive* sur Netflix ; et que ne nie pas le nouveau patron : « C'est dans l'ADN de l'équipe de former et préparer des pilotes ou jeunes talents pour, éventuellement, Red Bull. Moi, je veux juste trouver l'équilibre entre jeunesse et expérience. »

Laurent Mekies répond aussi sur l'aspect technique, il revendique sa complète liberté dans ce domaine et surtout le respect du règlement qui limite les mariages consanguins entre équipes sœurs : « Je ne dis pas qu'ils sont bons ou mauvais, mais que nous opérons dans le cadre de ces règlements. Nous prenons toutes les précautions avec la FIA pour nous en assurer. Et j'invite quiconque à s'adresser à la FIA et à lui demander d'enquêter plus avant sur n'importe quoi. Selon nous, ces règlements signifient que nous sommes une équipe indépendante. »

Toutefois, le déménagement de certains départements, dont celui des ingénieurs chargés de l'aérodynamique, de Bicester à Milton Keynes, où est basée l'équipe Red Bull, pose question. Ce qui amène une réponse de Laurent Mekies : « Il se trouve que le site de Bicester, sur lequel nous avons des installations, n'est pas extensible et qu'il est par ailleurs saturé. De plus, nous y utilisons une soufflerie à laquelle nous préférons désormais celle de Red Bull, à Milton Keynes. C'est pour cette raison que nous y construisons une base entièrement nouvelle. C'est dans la logique de nos projets de croissance. » Et Mekies ne cache rien de sa contrariété lorsqu'il répète qu'il n'est pas question de quitter Faenza à plus ou moins longue échéance. A l'entendre, pour des raisons d'efficacité et de performance, l'équipe au nom très anglais (Racing Bulls) aura ces deux bases, en Italie et en Angleterre, mais restera avant tout italienne ! ●



FORMULE 1

Dans les coulisses
des grands prix



GP de Bahreïn

CIRCUIT INTERNATIONAL
DE BAHREÏN, SAKHIR

29 FÉVRIER - 2 MARS 2024



GP d'Arabie saoudite

CIRCUIT DE LA CORNICHE,
DJEDDAH

7 - 9 MARS 2024

Le Britannique Oliver Bearman mériterait le titre « d'homme du mois de mars ». C'est la magie de la F1 qui permet de porter au pinacle un inconnu aussi vite qu'elle enterre ses héros d'hier. Mais il faut reconnaître que le (très) jeune pilote a impressionné tout le paddock en remplaçant au pied levé et avec brio l'Espagnol Carlos Sainz chez Ferrari.

Par nos envoyés spéciaux **Lionel Froissart & Joe Saward**



01

Motorsport-images/Ercole Colombo/Studio Colombo

Une partie du clan Fittipaldi est ici réunie au début des années 1990, avec Emerson à gauche et son frère Wilson à droite, encadrant Christian Fittipaldi, le fils de Wilson, alors pilote chez Minardi. Wilson Fittipaldi vient de s'éteindre à l'âge de 80 ans.



02

DPPI

S'ils font bonne figure lors des traditionnelles cérémonies d'avant-course, le patron de la F1 Stefano Domenicali (à gauche) et le président de la FIA Mohammed Ben Sulayem (à droite) sont en désaccord sur de nombreux dossiers importants de la F1. Une lutte de pouvoir à suivre ces prochains mois.

GP de Bahreïn

CIRCUIT INTERNATIONAL DE BAHREÏN, SAKHIR

29 FÉVRIER - 2 MARS 2024

VENDREDI 23 FÉVRIER

01

Le clan Fittipaldi en deuil Wilson est parti

Wilson Fittipaldi, le frère aîné d'Emerson, s'est éteint chez lui au Brésil, victime d'un accident cardiaque à l'âge de 80 ans. Ce n'était pas le plus connu du clan des Fittipaldi, dont quatre représentants ont couru à ce jour en Formule 1 (Emerson, Wilson, Christian le fils de Wilson et Pietro, le petit-fils d'Emerson). Wilson a disputé 35 grands prix après avoir fait ses débuts en F1 en 1972, l'année du premier titre de son frère cadet. Son premier grand prix, disputé hors championnat, le vit monter sur la 3^e marche du podium. Il connut moins de réussite au cours des grands prix officiels. Mais il s'est surtout fait connaître pour avoir été à l'initiative de la création de l'équipe brésilienne Copersucar-Fittipaldi, dont il fut le patron et pilote pendant quelques courses avant de se consacrer à la direction de son équipe. Le seul coup d'éclat de cette sympathique formation fut la deuxième place décrochée au Grand Prix du Brésil, en 1978, par son frère Emerson.

MERCREDI 28 FÉVRIER

Domenicali persiste et signe La F1 ne veut pas d'Andretti

Tandis que l'équipe américaine Haas se traîne en fond de peloton, le projet d'une équipe de Formule 1 dirigée par la famille Andretti est toujours rejeté par le paddock. Un refus assez incompréhensible, même s'il est évident que les dix équipes déjà engagées ne veulent pas entendre parler d'une onzième part de leur gâteau. Car Formula One Management (la FOM), autrement dit Liberty Media, qui possède les droits de la F1, n'a pas l'intention de faire grossir ledit gâteau. Le patron de la F1, Stefano Domenicali, a cependant laissé entendre que la porte restait ouverte dans l'avenir, sans préciser à quelle échéance, mais sûrement pas avant 2028. Cela dit, les discussions pour le renouvellement des accords Concorde vont bientôt commencer et Domenicali semble vouloir inclure les conditions d'arrivée d'une 11^e, voire d'une 12^e équipe dans le peloton.

Horner blanchi... et brièvement soulagé

Alors que la nuit est tombée sur le paddock de Sakhir, les journalistes regroupés devant le motor-home de réception de Red Bull reçoivent enfin en pâture ce qu'ils attendaient. Il s'agit d'un communiqué peu détaillé. « L'enquête indépendante touchant aux allégations contre M. Christian Horner est désormais achevée. Red Bull peut confirmer que les griefs ont été rejetés. (...) Red Bull a toute confiance sur la totale rigueur et l'impartialité qui ont présidé à cette enquête. »

Alain Prost, qui a choisi Dubaï comme base hivernale, est venu à Bahreïn en voisin. Paddy Lowe (ex-directeur technique de Williams, McLaren et Mercedes) est plutôt là pour affaires.

Horner peut respirer. Le Team Principal voit son honneur lavé, et les accusations de « comportement inapproprié » envers l'une de ses proches collaboratrices, balayées (lire page 144). Fin de l'histoire donc. Mais le paddock ne se contente pas de cette courte justification. A commencer par deux directeurs d'équipe qui disent s'inquiéter du manque de transparence. Toto Wolff (Mercedes) et Zak Brown (McLaren) évoquent les « dégâts d'image » que risque de provoquer l'affaire Horner. « J'ai lu la déclaration qui était basique. Je crois qu'un sport mondial, sur des sujets aussi critiques, a besoin de plus de transparence », s'étonne Wolff.

VENDREDI 1^{er} MARS

Alain Prost en voisin Verdict sans appel

N'étant plus ambassadeur de Renault, Alain Prost se fait rare sur les circuits. Nous le croisons pourtant dans le paddock de Bahreïn, venu en presque voisin, l'ancien pilote français ayant choisi Dubaï comme base hivernale. Son verdict est sans appel et sans surprise : il ne voit pas qui pourra concurrencer Red Bull et Max Verstappen pour la conquête des titres cette saison. Fermez le ban.

Paddy Lowe, le retour L'homme de la synthèse

Paddy Lowe est de retour dans le paddock de Bahreïn. Il n'avait plus beaucoup été aperçu sur un grand prix depuis qu'il a quitté Mercedes dont il était directeur exécutif en 2016, puis Williams qui l'a remercié en 2019. En 2020, il a lancé Zero Petroleum, entreprise qui produit du carburant de synthèse neutre en carbone et le mettra en vente publique en 2026. Il vient de conclure un accord promotionnel avec Sauber. Damon Hill, qui a travaillé avec Lowe chez Williams dans les années 80, est l'un de ses investisseurs.

Zhou et Räikkönen liés Au service de Geely

Guanyu Zhou a été nommé ambassadeur et Chief Driving Officer de la marque automobile Zeekr, sous-marque de luxe du groupe chinois Geely, qui possède Volvo, Lotus et est actionnaire d'Aston Martin. Zhou rejoint Kimi Räikkönen, qui est le principal conseiller performances de Zeekr.

02

Nouvelle escarmouche FIA et FOM s'affrontent

Le président de la Fédération internationale de l'automobile (FIA), Mohammed Ben Sulayem, et ●●●



01

DPP1



02

Alpine Media

Le téléphone de Toto Wolff est en surchauffe. Entre les dizaines de pilotes qui le sollicitent pour prendre la place d'Hamilton, l'affaire Horner qu'il suit de près et ses tentatives de recrutement de Max Verstappen, le patron de Mercedes multiplie les conversations téléphoniques.

Bob Bell n'était pas un des hommes clés de l'équipe Alpine et l'Anglais a préféré quitter le navire français dans la tourmente. Bell méritait d'occuper un poste plus en rapport avec son expérience de la F1. Et c'est Aston Martin qui le lui a offert en lui proposant d'être directeur technique exécutif.

les responsables de la FOM (qui représentent Formula One Group, le propriétaire des droits de la F1) ne sont vraiment pas sur la même longueur d'onde. Dernier différend, le Président affirme que la F1 a besoin de plus d'écuries et de moins de courses. Domenicali, à la tête de Formula One, pense exactement le contraire. Alors que la candidature d'une équipe Andretti-Cadillac vient d'être écartée, Ben Sulayem ne désarme pas et espère faire revenir la FOM sur sa décision. Il souhaite même l'arrivée d'autres grands constructeurs automobiles.

Verstappen et le clan Horner. Le premier est soutenu par Mark Mateschitz, le propriétaire autrichien et fils du cofondateur de la marque Dietrich Mateschitz, Oliver Mintzlaff, propulsé patron de la firme Red Bull et bien sûr Helmut Marko, très proche de la famille Verstappen. Au secours d'Horner, on compte Chalerm Yoovidhya, l'héritier de la marque Red Bull qui en détient la majorité (51%). Horner peut également compter sur la bienveillance du président de la FIA, Mohammed Ben Sulayem.

01 Mercedes se positionne Wolff veut Verstappen

Ennemi de longue date de Christian Horner, Toto Wolff, le patron de l'écurie Mercedes, saute sur l'occasion pour déclarer publiquement que Max Verstappen est au sommet de la liste des possibles remplaçants de Lewis Hamilton dans son équipe. Mieux, il a été vu en discussion avec Jos Verstappen, le père de Max, à Bahreïn, et a même été surpris en train dîner en sa compagnie à l'hôtel Four Seasons de Manama. C'est d'autant plus étonnant que ces deux clans semblaient se détester depuis l'épisode de Silverstone 2021 et le final controversé d'Abu Dhabi, fin 2021. Mais ce serait une faute professionnelle si le dirigeant de Mercedes ne tentait pas sa chance, en insistant sur le fait que la future unité de puissance de Red Bull, à partir de 2026, a peu de chances de rivaliser avec les motoristes historiques de la F1 qui planchent sur la nouvelle réglementation depuis plusieurs mois déjà.

SAMEDI 2 MARS

Jos Verstappen sulfate Il se paye Horner

Du temps où il était pilote, Jos « the boss » ne faisait pas dans la dentelle au volant. Aujourd'hui omniprésent dans l'ombre de son fils Max, le Néerlandais n'a toujours pas obtenu son Master de diplomate. Alors que les observateurs voyaient la vague Horner baisser d'intensité, Jos Verstappen s'est chargé de faire souffler à nouveau le vent de la tempête. Dans la nuit de Sakhir, on l'a aperçu en discussion plus qu'animée avec Christian Horner dans le local de l'écurie Red Bull. Quelques heures plus tard, par la plume d'un journaliste du *Daily Telegraph* auquel il avait donné son feu vert, Verstappen senior affirme que l'écurie Red Bull « va exploser » si Horner reste, jugeant que le problème vient du patron anglais. La guerre est donc déclarée et oppose le clan

LUNDI 4 MARS

Grand Prix de Turquie Fausses promesses

Le président de la FIA, Mohammed Ben Sulayem, s'est rendu en Turquie quelques jours après le Grand Prix de Bahreïn et a rencontré le président Recep Tayyip Erdogan. Le président de la FIA, en manque de nouvelles positives, a suggéré que le circuit d'Istanbul « pourrait » bientôt revenir au calendrier de la F1. C'est très peu probable, car Erdogan aurait besoin de trouver de l'argent pour payer – et il ne l'a pas fait depuis 2011. Il y a eu deux courses en 2020 et 2021, mais il s'agissait d'offres bon marché : c'était pendant le Covid. La vérité est que la FIA n'a pas son mot à dire sur le choix des courses, car c'est du ressort de F1 Group.

GP d'Arabie saoudite

CIRCUIT DE LA CORNICHE, DJEDDAH

7 - 9 MARS 2024

MARDI 5 MARS

Chez Alpine Purge et... nominations

Le week-end d'Alpine a été cataclysmique lors du premier grand prix de la saison. Nous étions prévenus mais à ce point... Un proche de l'équipe française nous confie qu'il y règne une ambiance délétère. Entre la déception due à une monoplace

ratée et la peur d'être remerciés du jour au lendemain, certains techniciens semblent ne plus vouloir prendre la moindre initiative. D'autres négocient leur départ. C'est ainsi que Matt Harman, directeur technique d'Alpine F1 et Dirk de Beer, responsable de l'aérodynamique, quittent le navire avec la bénédiction de Bruno Famin, le patron des activités sportives d'Alpine. Ce dernier annonce une restructuration assez complexe sur la base de « trois piliers », avec Joe Burnell directeur technique (ingénierie), David Wheeler directeur technique (aérodynamique) et Ciaran Pilbeam directeur technique (performance).

MERCREDI 6 MARS

02 Alpine : Aston se sert Bob Bell à Silverstone

La plupart des « licenciés » ou « remerciés » d'Alpine à Enstone ne tardent pas à trouver un point de chute. Au lendemain des départs de plusieurs techniciens, le nom de Bob Bell s'ajoute à la longue liste. Il jouait un rôle de consultant à Enstone, et y avait œuvré à l'époque Benetton puis Renault. Il quitte donc la formation française pour rallier Silverstone et l'équipe Aston Martin, à cinquante kilomètres de là. Dans l'équipe des Stroll, Bob Bell monte en grade et devient le directeur technique exécutif, juste sous la direction du Team Principal, Mike Krack.

Ben Sulayem sous enquête Double accusation

Cette fois, c'est le président de la FIA qui est visé par une enquête. Quelques jours plus tôt, des indiscretions ont laissé entendre que Mohammed Ben Sulayem serait intervenu auprès des



03

DPP1

En leur qualité respective de directeur du GPDA et de triple champion du monde, George Russell et Max Verstappen ont tiré le signal d'alarme au sujet des séquelles induites par le pilotage des monoplaces à effet de sol, devenues trop rigides et violentes pour les organismes des pilotes.

C'est au tour de Mohammed Ben Sulayem d'être victime de fuites dans la presse. Il est révélé que le patron de la FIA est sous le coup d'enquêtes concernant des abus de pouvoir.

commissaires sportifs du Grand Prix d'Arabie saoudite 2023 afin de faire annuler une pénalité qui aurait privé Fernando Alonso de sa place sur le podium. Ben Sulayem est également soupçonné d'avoir voulu empêcher l'homologation du circuit de Las Vegas. Une course qui, rappelons-le, est la propriété de Liberty Media. Deux affaires embarrassantes pour le président de la FIA, souvent montré du doigt pour ses prises de position radicales. En réaction, l'autorité sportive se contente de diffuser un court communiqué qui ne dément rien : « La FIA confirme que le responsable de la conformité a reçu un rapport détaillant des allégations potentielles impliquant certains membres de ses organes directeurs. Le service de la conformité évalue ces préoccupations... » Au passage, la FIA déplore la fuite de ces informations dans la presse.

JEUDI 7 MARS

Lanceurs d'alerte
03 **La santé des pilotes en question**

George Russell avait déjà tiré la sonnette d'alarme et Max Verstappen le rejoint pour dénoncer les effets à long terme des voitures à effet de sol sur l'organisme des pilotes. Les chocs répétés, encaissés

sur les imperfections des circuits du championnat, pourraient s'avérer nocifs, notamment au niveau de la colonne vertébrale. De nombreux anciens pilotes ayant couru à l'époque des premières voitures à effet de sol ont souffert ou souffrent de graves problèmes neurologiques. La majorité des pilotes est d'accord pour que la hauteur de caisse des monoplaces soit relevée, et George Russell, en sa qualité de directeur du GPDA (Grand Prix Drivers' Association, l'association des pilotes de grands prix de Formule 1), veut convaincre la FIA d'agir rapidement : « On obtient le maximum de performance en faisant rouler la voiture le plus près possible du sol et le plus rigide possible, de sorte que l'on a l'impression de claquer des dents dans la ligne droite. » Toutefois, les différents ingénieurs consultés ne pensent pas que ce problème puisse être réglé avec cette génération de voiture. Les pilotes risquent donc de subir ces chocs au moins jusqu'à la fin de la saison 2025.

Une rumeur de moins
Audi rachète bien Sauber

Depuis quelques semaines, une rumeur faisait entendre qu'Audi souhaitait abandonner son projet d'entrée en F1. Cette fausse piste était née à la suite des différentes nominations

UN MOIS EN PISTE...

Il faudra attendre le 4^e ou le 5^e grand prix de la saison pour connaître la véritable hiérarchie des forces en présence. Mais ce sera derrière les Red Bull, qui resteront intouchables.



1. Red Bull

L'équipe autrichienne a dupé la concurrence avec sa RB20 qui est bien plus qu'une évolution de la déjà redoutable RB19. Elle est inspirée par le concept sans pontons de Mercedes, mais celui-là fonctionne.



2. Ferrari

A 95 % nouvelle, la SF-24 ne déçoit pas et offre des performances conformes aux données entrevues au simulateur lors de l'intersaison. Elle présente des similitudes aérodynamiques avec la Red Bull.



3. McLaren

L'équipe de Woking commence la saison sur une base saine, avec une optimisation de sa machine de 2023. Plutôt que de tout révolutionner, les bureaux d'études annoncent un développement agressif et constant.



4. Mercedes

Pour la 3^e année consécutive, Mercedes a conçu une monoplace – très modifiée – qui ne comble pas ses attentes avec de grosses lacunes dans les portions rapides. Il paraît que le potentiel est là, mais Mercedes ne sait pas le débloquer.



5. Aston Martin

Le début de saison de l'équipe de Silverstone est plus modeste qu'il y a un an. Toutefois, l'AMR 24 s'avère très rapide sur un tour et moins flamboyante sur les longs relais. Le plan de développement apparaît prometteur.



6. Haas

Simple évolution d'un gros développement apparu en fin de saison 2023, la nouvelle Haas ne se montre pas très vélocité, mais beaucoup moins gourmande en pneumatiques en rythme de course.



7. Williams

En progrès la saison dernière, Williams semble garder le cap avec sa nouvelle monoplace. Les ingénieurs de Grove se concentrent sur le développement par petites touches. Mais la base est saine.



8. Sauber Stake

L'équipe suisse a pris des risques en adoptant une suspension avant (à tirants) qui est censée apporter un gain aérodynamique. Un concept complexe à exploiter. Les débuts décevants des monoplaces d'Hinwil le prouvent.



9. Racing Bulls

Ceux qui voient les VCARB comme des clones des Red Bull doivent réviser leur jugement. Elles s'en inspirent, mais tandis que la RB20 survole la concurrence, les voitures de Faenza peinent en milieu de grille.



10. Alpine

Le constat technique est désolant. Les monoplaces françaises conçues à Enstone en Angleterre ne sont nulle part. Dépassées dans le domaine aérodynamique et mécanique, les Alpine souffrent en outre d'un déficit moteur.



01

DPPI



02

DPPI

Considéré comme l'un des principaux protagonistes dans l'affaire Horner, et une source de fuites d'informations dans la presse, Helmut Marko a reconnu être visé par une enquête interne qui risquait de lui coûter sa place chez Red Bull. Max Verstappen a aussitôt mis le hola en menaçant de quitter l'équipe.

Alors que le marché des transferts s'annonce très agité du côté des pilotes, celui des ingénieurs est déjà en ébullition. Ferrari entretient l'espoir d'attirer Adrian Newey, fatigué de l'ambiance délétère chez Red Bull et curieux de travailler avec Lewis Hamilton.

à la tête du groupe. Pour couper court à cette mauvaise publicité, Audi confirme avoir racheté 100 % de l'équipe Sauber (Stake F1 Team) et non pas seulement 75 %, comme initialement prévu. Il semblerait donc qu'Audi, qui appartient au groupe Volkswagen, ait convaincu Longbow Finance de céder la totalité de ses parts. Des émissaires d'Audi répètent que le chantier de la future unité de puissance qui motorisera l'Audi de Formule 1 est très avancé à l'usine de Neuburg et que ses différents éléments sont déjà testés au banc d'essai.

Red Bull suspend son employée Horner se rebiffe

Une enquête interne l'ayant blanchi, Christian Horner semble reprendre du poil de la bête. Dans la soirée, il intime aux médias de cesser toute intrusion dans sa vie privée. Sans doute conforté par le support que lui apporte la majorité thaïlandaise de la firme Red Bull, le patron de l'écurie autrichienne a le sentiment d'être désormais intouchable. Un peu plus tôt dans la journée, un nouveau rebondissement s'est ajouté à ce feuilleton sans fin. L'employée au cœur de l'affaire a été suspendue... Harcelé par les journalistes pour confirmer cette information, le service presse de l'équipe se contente de répondre : « Nous ne pouvons pas faire de commentaires car il s'agit d'une affaire interne. »

VENDREDI 8 MARS

Sainz à l'hôpital Bearman remplaçant

Carlos Sainz était mal fichu depuis son arrivée à Djeddah, se croyant être victime d'une intoxication

alimentaire. Sa première journée d'essais au volant de la Ferrari ayant été un calvaire, des examens plus poussés ont révélé un début de crise d'appendicite. Sainz opéré sans tarder, le Team Principal Frédéric Vasseur se met donc en quête d'un remplaçant. Parmi les trois pilotes de réserve (Oliver Bearman, Robert Shwartzman, Antonio Giovinazzi), c'est le jeune Anglais Bearman qui décroche le pompon. Alors qu'il vient de signer la pole position en Formule 2, il fonce vers le stand Ferrari après l'appel téléphonique du patron de la Scuderia. A bientôt 19 ans (au mois de mai), Oliver « Ollie » Bearman devient le plus jeune pilote à prendre le départ d'un grand prix au volant d'une Ferrari.

D'Ambrosio chez Ferrari Transfert entre amis

Un visage manque chez Mercedes cette année, celui du directeur du développement des pilotes, Jérôme d'Ambrosio, qui avait un rôle plus important que son titre ne le suggère. Il était également pressenti comme éventuel futur successeur de Toto Wolff comme Team Principal. D'Ambrosio a quitté Mercedes et réapparaîtra bientôt sous les couleurs de Ferrari. Mercedes indique que le Belge de 38 ans, qui a brièvement couru en Formule 1 en 2011 et 2012 avec Marussia et Lotus F1, a décidé de retourner chez lui à Monaco car sa famille avait du mal à s'adapter à la vie en Grande-Bretagne. Etant donné que Toto Wolff et Fred Vasseur, les deux patrons d'écurie, sont très bons amis, sauf quand ils discutent business, il se peut que Wolff ait demandé à Vasseur de trouver un emploi pour le père de famille.

Alors qu'il vient de signer la pole position en F2, le jeune Oliver Bearman reçoit un coup de fil : la Scuderia Ferrari l'appelle à la rescousse pour la course de F1. Carlos Sainz a une crise d'appendicite.

SAMEDI 9 MARS Helmut Marko ciblé Sous enquête lui aussi

Cette fois, c'est Helmut Marko, le « consultant » de Red Bull, en personne qui indique qu'il pourrait être suspendu pour s'être montré trop bavard avec la presse. A l'évidence, Marko, qui ne cache pas être dans le camp des Verstappen, est désormais la cible de Christian Horner.

Max Verstappen prévient Marko doit rester

Max Verstappen ne cache plus son agacement au sujet du cas Horner et prévient qu'Helmut Marko est une pièce essentielle du puzzle Red Bull. L'Autrichien a la totale confiance de la famille Verstappen, et Max ne prend pas de gants pour prévenir qu'il partira si le conseiller spécial est écarté. « Pour moi, Helmut doit rester, c'est sûr. Il a construit cette équipe avec Dietrich (Mateschitz) dès le premier jour et il a toujours été très fidèle à l'équipe. Cet homme (mérite) beaucoup de respect pour ce qu'il a fait. »

01 Marko rassuré Place au sport

Alors que les pilotes s'appêtent à rejoindre la prégrille pour disputer le grand prix, Helmut Marko repose ses bagages

dans la suite Red Bull, alors qu'il s'appêtait à rejoindre Graz en Autriche. Il révèle s'être entretenu avec Oliver Mintzlaff, le directeur général de Red Bull, qui a fait le déplacement en Arabie saoudite. Il n'est plus question de le suspendre. Le Dr. Marko, qui n'est pas né de la dernière pluie, affirme : « Nous avons eu une discussion après que cette possibilité de me suspendre est apparue. Mais ils n'avaient aucun fondement juridique. » Au passage, il ne manque pas de souligner l'importance de la présence de Max Verstappen : « Max est l'atout le plus fort de l'équipe. Il n'y a pas de pilote plus rapide pour le moment et si nous devons le perdre, ce serait une perte incroyable. » Une déclaration qui vient après que Horner – se prenant sans doute pour Enzo Ferrari – a prévenu que « nul n'est plus grand que l'équipe ».

02 Newey à Maranello... Hamilton y croit

Lewis Hamilton, qui sera pilote de la Scuderia en 2025, estime que « tout est possible » au niveau des transferts de cerveaux. Ceux d'Adrian Newey et Pierre Waché, les ingénieurs et concepteurs de la Red Bull RB20, sont très convoités. Remarqué chez March, après avoir fait ses débuts au sein de l'éphémère équipe ●●●



GP de Bahreïn



Red Bull Media

Une victoire et des espoirs

I l paraît que les miracles n'existent pas en F1. Alors, pour l'intérêt du championnat, il faut simplement espérer que la performance de la Red Bull de Verstappen (et, de façon moins spectaculaire, celle de Pérez) lors de ce premier grand prix n'ait pas montré ce que sera la saison 2024. On doit se rassurer en écoutant Charles Leclerc affirmer qu'il était handicapé par des freins défaillants, ou entendre Carlos Sainz se réjouir d'avoir été dans le rythme de Sergio Pérez pendant plus de 300 km. Il faut savoir que

les pilotes Mercedes ont été fortement ralentis par une surchauffe moteur (malgré les 17 °C ambiants). Un problème qui a eu des répercussions sur l'intégrité des batteries, obligeant les pilotes des Flèches d'argent à soulager la mécanique. Ce qui, à en croire les techniciens, leur a coûté une demi-seconde au tour, un gouffre qui une fois comblé pourrait rapprocher Russell et Hamilton de la tête de la course. Espérons donc qu'il s'agisse de la véritable explication à un rythme de course très éloigné de ce

qui était annoncé, voire claironné. Toujours pour ce qui concerne le verre à moitié plein, retenons la course prometteuse des McLaren, leurs pilotes jugeant que tout allait mieux pour eux dès cette première course, avec une grosse marge de manœuvre. Pour la partie à moitié vide, on note hélas le recul de performance des Aston Martin, que le seul talent d'Alonso ne peut combler. Et enfin, tout à l'arrière du peloton, nous voyons la lanterne rouge que traînent les Alpine. Et de ce côté-là, ça ne devrait pas changer avant un moment.

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB20 (Honda)	1 h 31'44"742
2 Sergio Pérez	11	Red Bull RB20 (Honda)	à 22"475
3 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 25"110
4 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 39"669
5 George Russell	63	Mercedes W15 (Mercedes)	à 46"788
6 Lando Norris	4	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 48"458
7 Lewis Hamilton	44	Mercedes W15 (Mercedes)	à 50"324
8 Oscar Piastri	81	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 56"082
9 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR 24 (Mercedes)	à 1'14"887
10 Lance Stroll	18	Aston Martin AMR 24 (Mercedes)	à 1'33"216

"Aujourd'hui, la voiture était mieux que je ne l'espérais. Je ne faisais qu'un avec elle. Elle était géniale à piloter. C'est très spécial d'avoir des jours comme celui-ci, cela n'arrive pas souvent, seulement quand tout va bien."

Max Verstappen (Red Bull)

POLE POSITION

1'29"179

Max Verstappen
(Red Bull)

MEILLEUR TOUR

1'32"608

Max Verstappen
(Red Bull)

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



Motorsport-images/Sutton/Panoramio

Stroll en tête-à-queue

Après un bon départ, le Canadien d'Aston Martin est percuté dans le premier virage par Hülkenberg. Parti en tête-à-queue, Stroll voit sa course compromise, mais parvient à rapporter le point de la 10^e place, pas si loin d'Alonso.



Red Bull Media

Friture sur radio RacingBulls

Lorsqu'il est contrarié, Tsunoda ne sait rien faire d'autre que de hurler dans sa radio. Ainsi, le Japonais n'a pas apprécié le fait qu'on lui demande de laisser passer Ricciardo, en fin de course. Il s'est même rendu coupable d'une manœuvre dangereuse dans le tour de ralentissement.



Motorsport-images/LAT/Panoramio

Max stratosphérique

Voici un meilleur tour qui fait très mal et inquiète la concurrence. Le coude à la portière, Verstappen a signé son meilleur temps avec plus de 1"5 d'avance sur Leclerc et presque 2" sur son coéquipier.



01

DPPI

Elon Musk serait-il prêt à racheter le groupe automobile McLaren ? Le fonds souverain de Bahreïn qui en est le propriétaire chercherait un acheteur, et le milliardaire américain pourrait être tenté de produire des supercars 100 % électriques sous la prestigieuse marque McLaren.

Fittipaldi, Newey a œuvré avec succès chez Williams et McLaren avant de rejoindre Red Bull fin 2005. Souvent sollicité par Ferrari, il pourrait cette fois se laisser convaincre de s'installer en Italie.

... Et Verstappen à Brackley Wolff attend Max

Alors que Max Verstappen vient de décrocher une 56^e victoire au volant d'une Red Bull supersonique, Toto Wolff, le Team Principal de Mercedes, ne désespère pas de l'attirer dans son équipe, à l'occasion des remous qui agitent le marigot Red Bull. Le Néerlandais est sous contrat jusqu'en 2028 avec l'équipe autrichienne, mais certaines clauses lui permettraient de se libérer. Lucide, Wolff affirme toutefois : « J'adorerais l'avoir. Nous devons d'abord arranger notre voiture. » Sur ce plan, c'est une évidence. « Nous avons un siège disponible, en 2025 et 2026, mais Max conduira là où se trouve la voiture la plus rapide, et aujourd'hui c'est la Red Bull. Nous nous parlons depuis dix ans, depuis qu'il a rejoint la F1. J'ai de bonnes relations avec Jos et aussi avec Max. Cela ne veut pas dire qu'il y aura un changement à court terme. Nous verrons. »

DIMANCHE 10 MARS

01 McLaren à vendre Elon Musk sur le coup

Les journaux financiers britanniques annoncent que Mumtalakat, le fonds souverain de Bahreïn, pourrait tenter de vendre le constructeur automobile McLaren et son nom. Elon Musk

a été évoqué comme acheteur potentiel. Le propriétaire de Tesla pourrait utiliser le nom McLaren pour construire des supercars électriques. Les rumeurs suggèrent que McLaren Racing deviendrait indépendant du secteur automobile et fonctionnerait de manière autonome.

LUNDI 11 MARS

**Massa s'entête
Devant la Haute Cour**

Le Brésilien Felipe Massa espère toujours obtenir, sur le tapis vert, le titre mondial 2008. Cette année-là, le pilote Ferrari avait échoué d'un point derrière Lewis Hamilton, mais il estime avoir perdu le titre lors du Grand Prix de Singapour, marqué par le crashgate. Massa, à la suite d'une erreur de son équipe lors du ravitaillement, n'avait pas marqué de point (classé 13^e), mais souhaite faire annuler le résultat de cette course, ce qui lui offrirait de facto le titre en privant Hamilton de sa 3^e place. Les avocats de Massa ont donc déposé plainte devant la Haute Cour de justice de Londres, et attaquent la FOM (Formula One Management), la FIA (Fédération internationale de l'automobile) et Bernie Ecclestone alors en charge du volet commercial de la F1. Dans un premier temps, Felipe Massa avait affirmé qu'il n'entamait pas cette procédure pour une question d'argent, mais simplement dans un souci de justice sportive. Aujourd'hui, il estime son préjudice financier à plus de 64 millions de livres, soit quelque 75 millions d'euros, et réclame des dommages et intérêts. ●

LE POINT

Qui pour challenger les champions en titre ?

Lorsque paraîtront ces lignes, le troisième grand prix aura eu lieu sur le circuit de l'Albert Park à Melbourne, considéré comme atypique, au même titre que ceux de Sakhir (Bahreïn) et de la Corniche (Arabie saoudite).

Trois tracés jugés peu sélectifs ou pas assez représentatifs pour établir une hiérarchie absolue auront entamé la saison. Suivront alors deux juges de paix au mois d'avril avec les grands prix du Japon à Suzuka et de Chine à Shanghai, disputés sur des circuits techniques, aux difficultés multiples offrant tous les ingrédients pour jauger, sans le moindre doute, les qualités d'une monoplace. Au risque de décevoir les amateurs de suspense ou d'imprévu, il est évident que les Red Bull y seront intouchables. Mais après cette demi-dizaine de courses (il en restera 19 à disputer !), nous saurons quelles seront les monoplaces et les équipes susceptibles de troubler leur supériorité. A la lecture des deux premières levées de

cette longue saison, les Ferrari semblaient les mieux armées pour défier l'équipe championne du monde. La monoplace italienne est enfin bien née, sans tare rédhibitoire et avec un programme de développement prometteur. Derrière, le proche avenir dira qui de Mercedes et de McLaren est capable d'accrocher le wagon rouge. La monoplace allemande semble à nouveau souffrir de graves lacunes qui seront très difficiles à éliminer malgré un potentiel qui se révèle de manière ponctuelle et dans une fenêtre de fonctionnement étroite. La McLaren paraît plus homogène, mais sa marge de progression est peut-être plus mince. Reste le cas Aston Martin. Les moyens et le potentiel sont là. Reste à savoir les exploiter.

**CLASSEMENTS
DU CHAMPIONNAT
DU MONDE 2024 ***

* Au 20 mars 2024

TOP 10. ÉCURIES	
Ecurie	Points
1 Red Bull	87 pts
2 Ferrari	49 pts
3 McLaren	28 pts
4 Mercedes	26 pts
5 Aston Martin	13 pts
6 Haas	1 pt
7 Williams	-
8 Sauber Stake	-
9 Racing Bulls	-
10 Alpine	-

TOP 10. PILOTES	
Pilote	Points
1 Max Verstappen	51 pts
2 Sergio Pérez	36 pts
3 Charles Leclerc	28 pts
4 George Russell	18 pts
5 Oscar Piastri	16 pts
6 Carlos Sainz	15 pts
7 Fernando Alonso	12 pts
8 Lando Norris	12 pts
9 Lewis Hamilton	8 pts
10 Oliver Bearman	6 pts

**DANS LES COULISSES
DU MOIS PROCHAIN**





CIRCUIT DE LA CORNICHE, DJEDDAH
7-9 MARS 2024

GP d'Arabie saoudite



DPI

Un jeu d'enfants

Et si la F1 n'était qu'un amusement de gamins ?

Si les monoplaces les plus efficaces et les plus rapides de la planète se maniaient aussi facilement qu'un vélo ? Hormis les barons que sont les Alonso et Hamilton, la quasi-totalité de la grille est ainsi composée de 14 pilotes de moins de 30 ans, soit une moyenne de moins de 25 ans. Pour l'anecdote, Jacques Laffite a disputé son premier grand prix à 31 ans. Aujourd'hui, un même de 18 ans et 10 mois peut disputer un grand prix au débotté, tenir tête à des cadors de la spécialité et

marquer ses premiers points sur l'un des circuits les plus difficiles et les plus à risques de la saison. C'est « l'exploit » réalisé par Oliver Bearman qui, au-delà de cet incontestable sans-faute, laisse penser que piloter une F1 à ses limites n'est pas une affaire de surhomme. Dans un passé récent, en 2022, Nyck de Vries avait remplacé Alex Albon au pied levé (aussi pour cause d'appendicite) sur le rapide circuit de Monza, s'était qualifié 8^e puis classé 9^e en course au volant d'une modeste Williams. L'année dernière, Liam Lawson, appelé à remplacer

Ricciardo de manière tout aussi imprévue sous la pluie à Zandvoort, avait ébloui les observateurs et marqué ses premiers points entre les murs de Singapour. Alors, s'il faut admettre que le bambin qu'est Oliver Bearman (qui venait de signer la pole position en F2) a marqué les esprits, sa performance laisse pensif. Certes, il pilotait une excellente Ferrari, mais est-ce que le plus délicat dans une F1 moderne ne serait pas de s'acclimater aux procédures informatiques plutôt qu'au pilotage pur ? Au fait, Max Verstappen, 26 ans, a gagné un 56^e grand prix.

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB20 (Honda)	1 h 20'43"273
2 Sergio Pérez	11	Red Bull RB20 (Honda)	à 13"643 *
3 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 18"639
4 Oscar Piastri	81	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 32"007
5 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR 24 (Mercedes)	à 35"759
6 George Russell	63	Mercedes W15 (Mercedes)	à 39"936
7 Oliver Bearman	38	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 42"679
8 Lando Norris	4	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 45"708
9 Lewis Hamilton	44	Mercedes W15 (Mercedes)	à 47"391
10 Nico Hülkenberg	27	Haas VF-24 (Ferrari)	à 1'16"996

* 5" de pénalité.

"J'ai regardé ses premiers tours en essais 3, j'étais bluffé. Je me suis dit : "Putain, il va me mettre la pression, ce week-end !" C'était vraiment impressionnant de le voir aussi rapide et à l'aise dans la voiture. Il a fait une course exceptionnelle. Bravo à lui..."

Charles Leclerc, bluffé par Bearman, son coéquipier d'un jour

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



F1 Media

Sainz opéré et remplacé

Souffrant depuis son arrivée en Arabie, Carlos Sainz se fait opérer en urgence d'une appendicite. Ferrari désigne le jeune Britannique Oliver Bearman, engagé en F2, pour le remplacer. A 18 ans et demi, il devient le plus jeune pilote de la Scuderia.



Motorsport-images/LAT/Panoramic

Stroll dans le mur

Après Zhou lors des essais, Lance Stroll est la deuxième victime des murs du circuit de la corniche. Au 6^e tour, le Canadien heurte un mur sur la gauche et termine sa course dans les Tecpro, son Aston Martin mâchurée. Il provoque une safety car.

POLE POSITION

1'27"472

Max Verstappen (Red Bull)

MEILLEUR TOUR

1'31"632

Charles Leclerc (Ferrari)



Panoramic

Bearman, pilote du jour

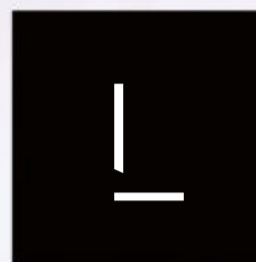
Ce n'est pas fréquent que la plupart des pilotes viennent féliciter un de leurs adversaires à l'arrivée d'un grand prix. Le débutant Oliver Bearman, impeccable 7^e et auteur d'un sans-faute, a connu cet honneur. Et il a mérité d'être désigné pilote du jour.

UNE BIEN TRISTE HISTOIRE

Tout a commencé par la révélation de comportements prétendument inappropriés de la part de Christian Horner.

Mais l'origine de l'affaire Red Bull masque en fait des manœuvres liées à **de considérables enjeux de pouvoir au sein de l'écurie championne du monde. Tentative de décryptage...**

Par Joe Seward



Le mois dernier, un seul nom était de toutes les conversations en Formule 1 : Red Bull, aussi bien sur la piste qu'en dehors. Si ses monoplaces dominent, l'écurie Red Bull est en proie à de grands troubles internes. Du point de vue sportif, tout fonctionne à merveille. Mais la direction de Red Bull GmbH, la maison mère en Autriche, semble être entrée en

guerre contre sa filiale de F1... sans pouvoir rien faire, car Red Bull Racing est soutenue par l'actionnaire principal de... Red Bull GmbH, le Thaïlandais Chalerm Yoovidhya.


Reprenons le fil de l'histoire, car l'affaire n'est pas simple. Si Christian Horner a été sous les feux de la rampe, il semble que ses malheureuses aventures privées aient en fait été utilisées comme une arme contre lui par les dirigeants de Red Bull GmbH, dans leur tentative de reprendre le contrôle de Red Bull Racing. Pour comprendre la situation, il faut remonter 40 ans en arrière, et à l'accord conclu entre Dietrich Mateschitz et Chaleo Yoovidhya, un baron de l'industrie pharmaceutique thaïlandais, inventeur d'une boisson énergisante. Mateschitz lui propose de former un partenariat pour vendre ladite boisson dans le monde entier. Les deux hommes conviennent qu'ils détiendront chacun 49 % de l'entreprise et que les 2 % restants reviendront à Chalerm, le fils de Yoovidhya. Mateschitz aura le contrôle de la gestion de l'entreprise, sauf dans un certain nombre de pays asiatiques où la boisson originale continuera d'être vendue. Cela a bien fonctionné et les deux hommes sont devenus extrêmement riches, en grande partie grâce à la manière dont Mateschitz a commercialisé le Red Bull.

Dix ans d'équilibre

A la mort de Chaleo, en 2012, son fils Chalerm a hérité de l'entreprise de son père, mais il n'a pas modifié son fonctionnement. Il possédait désormais la majorité des actions, mais Dietrich Mateschitz continuait de diriger l'entreprise. Il est mort dix ans plus tard, non sans avoir proposé une nouvelle organisation : un conseil d'administration composé de Franz Watzlawick (directeur général des boissons), Alexander Kirchmayr (directeur financier) et Oliver Mintzlaff (directeur général des projets d'entreprise et des investissements). Chalerm Yoovidhya avait accepté cette structure. C'est après la disparition de Dietrich Mateschitz en 2022 que la dynamique au sein de l'entreprise a changé. ●●●



Helmut Marko, un vieil ami du cofondateur de Red Bull, a-t-il plus surveillé que conseillé Christian Horner durant toutes ces années ?

A close-up photograph of Christian Horner, a man with short grey hair and a beard, wearing a dark blue racing team polo shirt and a headset with a microphone. He is looking slightly to the right with a serious expression. The background is a blurred radio room with other team members and equipment. The shirt features several sponsor logos: Zoom, Mobil, Claro, Pirelli, Cash App, and HRC Honda Racing. A watch is visible on his left wrist.

Christian Horner a joué gros lorsqu'il a proposé à l'héritier de Red Bull de sortir la branche F1/auto de l'entreprise pour se mettre à la diriger à eux deux. Le conseil d'administration n'a pas apprécié, et les ennuis ont commencé...

L'UNE DES SEULES
MANIÈRES D'EMPÊCHER
LA SÉPARATION
ENTRE RED BULL ET
SA PARTIE AUTOMOBILE
**ÉTAIT DE DISCRÉDITER
CHRISTIAN HORNER.**



Max Verstappen s'est rallié à Helmut Marko, qui a été son dirigeant au sein du programme jeunes pilotes de Red Bull. Mais surtout, il suit la position de son père Jos, en conflit ouvert contre Christian Horner. Pas seulement pour des raisons professionnelles.

Red Bull Media

DPPI

LA FUITE SUR L'ENQUÊTE CONCERNANT HORNER VENAIT D'UN PROCHE DES VERSTAPPEN. ET SI RED BULL A CONFIRMÉ SON EXISTENCE, CE N'ÉTAIT PAS PAR ACCIDENT.

Pour ce qui est de la Formule 1, le fondateur autrichien s'est toujours reposé sur Christian Horner pour diriger Red Bull Racing, non sans toutefois faire appel à son vieil ami et conseiller, Helmut Marko, pour garder un œil sur les choses et diriger le programme des jeunes pilotes de la filiale Red Bull. Horner et Marko se sont ainsi entraînés pour faire brillamment réussir l'écurie, grâce l'argent de Red Bull. Lorsque Mateschitz est décédé en 2022, l'équipe était en train d'entamer une nouvelle ère de domination, portée par Max Verstappen. Après la disparition du cofondateur, tandis que le nouveau conseil d'administration prenait le relais de la gouvernance de l'entreprise, Horner s'est soucié que rien ne puisse venir perturber le fonctionnement de l'écurie.

Or Oliver Mintzlauff, qui était auparavant responsable du football chez Red Bull, a manifesté la volonté d'avoir son mot à dire sur ce qui s'y passait. C'est là que les relations ont commencé à s'envenimer. Pour des raisons évidentes, le conseiller Helmut Marko s'est aligné sur son nouveau payeur. Et Max Verstappen et son père Jos (qui n'est jamais très loin) se sont alignés sur Marko. C'est Helmut qui avait fait entrer Max chez Red Bull. En parallèle, il existait un problème en partie personnel entre Jos Verstappen et Christian Horner. Max s'est retrouvé coincé entre les deux.

Un Christian Horner trop gourmand

Il semble que Horner ait profondément contrarié le conseil d'administration de Red Bull GmbH lorsqu'il a suggéré à l'héritier Chalem Yoovidhya que sa société de boissons n'avait pas vraiment besoin de Red Bull Technology, la société holding de l'équipe de F1, ni de la division Powertrain, ni de celle qui construit l'hypercar de route RB17. C'était la passion personnelle de Dietrich Mateschitz mais, en toute logique, elle n'a jamais trouvé sa place dans une entreprise de boissons. Horner aurait donc proposé que lui-même et Yoovidhya rachètent l'entreprise et la sortent de Red Bull GmbH. De cette manière, Horner aurait eu des parts dans l'équipe qu'il a constituée et il n'y aurait pas eu d'interférence de la part de Red Bull GmbH.

Mateschitz n'est plus là. Yoovidhya a le pouvoir de faire ce qu'il veut. D'un point de vue managérial et opérationnel, cette séparation aurait du sens. Toutefois, pour les Autrichiens, la manœuvre est jugée déloyale. On peut trouver des arguments valables pour les deux points de vue. Mais la réalité est que Mateschitz a lui-même mis en place cette structure. C'était peut-être le meilleur accord qu'il pouvait obtenir. Qui sait ?

Quoi qu'il en soit, on voit que l'une des seules manières pour les Autrichiens d'empêcher que cette revente se réalise était de discréditer Horner. C'était évidemment déloyal envers l'homme qui a bâti cette écurie. Mais c'est à ce moment que Christian Horner s'est retrouvé au cœur d'un scandale concernant sa relation avec une employée de l'écurie. Sans doute, ce n'était pas bien malin de sa part de s'engager dans une telle histoire, bien que l'étendue de cette affaire ne soit pas claire. Il existe également des preuves

que la femme en question avait eu auparavant des relations personnelles avec un autre acteur majeur de cette affaire. Voilà qui est troublant...

Quels que soient les détails de ces relations privées (et nous n'avons pas besoin de les connaître), une plainte a été déposée et Red Bull a ouvert une enquête interne, menée par un Kings Counsel (KC) britannique. Un KC est constitué d'un petit groupe d'avocats parmi les plus éminents de Grande-Bretagne. Ils sont tous dotés d'une intelligence et d'une réputation juridique exceptionnelle. Cela a débouché sur la conclusion qu'il n'y avait pas lieu de poursuivre Horner pour quoi que ce soit. Sauf que cet avis est arrivé après que l'histoire a été rendue publique par un journaliste néerlandais, proche des Verstappen. Il a appris qu'une enquête était en cours et a demandé à Red Bull GmbH de faire un commentaire. L'entreprise, pourtant réputée pour son goût du secret, a alors réagi de manière inattendue, en confirmant l'existence de l'enquête.

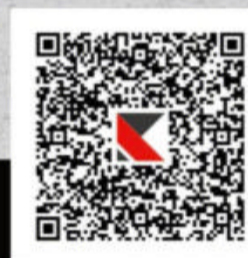
La suite était dès lors prévisible. L'histoire a été rendue publique. Elle a provoqué une tempête sur les réseaux sociaux, car les gens ont directement tiré leurs propres conclusions, et Horner a été largement condamné par la vindicte populaire. Il n'y avait pourtant à ce stade aucune preuve d'aucune action délictueuse. La réalité est que Red Bull GmbH aurait pu répondre « *No comment* » lorsqu'elle a été sollicitée sur le sujet, mais qu'elle a choisi de ne pas le faire. En d'autres termes, c'est Red Bull qui a provoqué le scandale. Il serait naïf de penser qu'il s'agit d'un accident. Après que le KC a déclaré qu'il n'y avait pas lieu de poursuivre, une fuite a été anonymement transmise au personnel de la F1 et aux médias. Cette série de captures d'écran de téléphone était censée contenir les discussions sur WhatsApp entre Horner et la femme concernée. Cette fuite a manifestement été diffusée par quelqu'un qui en voulait à Horner, mais elle n'a pas prouvé grand-chose. Il s'agit juste de la vision incomplète d'échanges de messages très personnels entre les deux protagonistes. Jos Verstappen a ensuite lancé une attaque publique extraordinaire contre Horner, ce qui a mis Max dans l'embarras. L'initiative était assez étrange.

Red Bull déclare désormais qu'elle enquête sur la source des fuites, parce qu'elles donnent une mauvaise image de l'entreprise. En Arabie saoudite, Helmut Marko a pour sa part déclaré aux médias qu'il pourrait être démis de ses fonctions. Cela ressemble à une attaque préventive, peut-être pour essayer d'éviter que cela ne se produise. C'est alors que Max est intervenu directement. Il a déclaré qu'Helmut Marko était « *un élément important dans ma prise de décision pour mon avenir au sein de l'écurie* » et que « *pour moi, Helmut doit rester* ». Max a ainsi clairement indiqué sa position. Toujours est-il que Christian Horner reste aujourd'hui aux commandes. Et qu'ils n'ont plus, les uns comme les autres, qu'à se satisfaire au mieux d'une relation inconfortable. Horner conservera le goût amer de la trahison. Les liens ont été rompus et la confiance a disparu.

Il est tout de même étonnant que, dans cette histoire, un pilote prenne le risque de perdre le meilleur baquet possible de la grille (et deux éventuels titres de champion du monde) à cause d'un tel différend. Il est vrai que Max pourrait passer chez Mercedes. Mais la monoplace allemande n'est pas aussi performante que la Red Bull. Pense-t-il que sa simple arrivée dans l'équipe allemande fera pencher la balance ? Une chose est certaine, si le volant Red Bull se libère, presque tous les pilotes de F1 le convoiteront : ce sera une opportunité extraordinaire. L'histoire de Red Bull Racing va poursuivre son chemin. Mais personne n'en sortira gagnant. ●



OFFRE SPÉCIALE



FLASHEZ-MOI POUR VOIR L'OFFRE >>>

Bulletin d'abonnement

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

M041 # D1399344

1 Je choisis mon offre d'abonnement :

Offre mensuelle :
Sport Auto chaque mois pour seulement **3€/mois**
le premier mois puis 6€/mois au lieu de 8,02€

-62%
[1]

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

Offre annuelle :
Sport Auto chaque mois pendant 1 an (12 n^{os})
au prix de **65€** au lieu de 96,26€*

-32%
[2]

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

2 Je valide mon règlement :

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

IBAN

Vous autorisez ERAS à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de Reworld Media Magazines. Créancier : ERAS, 40 Avenue Aristide Briand, 92220 Bagneux France. Identifiant du créancier : FR77ZZ434057.

Date :

Signature obligatoire :

PLUS RAPIDE, JE M'ABONNE EN QUELQUES CLICS SUR

KiosqueMag

à l'adresse : bit.ly/sa-747

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 :

(Utilité 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 : 11 numéros à 6,95€/numéro + 1 numéro et son guide à 8,89€ et les frais de port à 10,92€ 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€ par mois. (2) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/05/2024. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. 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.



DÉJÀ HISTORIQUE

Ça y est ! Tant attendue avec ses 14 marques au départ, cette saison de WEC est enfin lancée. Et de quelle manière ! **A l'issue d'une course intense au Qatar, Porsche a signé un imprévu et historique triplé, mais – BoP oblige – il est extrêmement difficile d'analyser la réelle hiérarchie des forces en présence.**

Par Alain Pernet Photos DPPI

La BoP

La Balance of Performance (BoP) est le système mis en place en WEC visant à équilibrer les performances des voitures en jouant sur plusieurs paramètres (poids, puissance, quantité d'énergie, temps de ravitaillement).



N

neuf constructeurs engagés en Hypercar et neuf marques présentes dans la nouvelle catégorie LMGT3... Avouez qu'il y avait de quoi saliver face à une telle affiche, à l'occasion des 1 812 km du Qatar, première course

du championnat du monde d'Endurance 2024. D'ailleurs, elle a été à la hauteur de nos attentes. Les premières et les dernières heures étaient dignes d'un grand prix !

Malgré les dix heures que durait l'épreuve, les fans ne se sont pas ennuyés. Et si le triplé cinglant signé par Porsche donne l'impression d'une claire domination, il n'en est rien. La course pour la victoire a été assez indécise sur le circuit de Losail, Peugeot apparaissant même parmi les prétendants au titre. En revanche, les deux acteurs majeurs de la saison dernière étaient aux abonnés absents... Certes, du côté de Ferrari, quelques erreurs ont contrarié le potentiel des deux voitures d'usine, mais les Toyota – alourdies de 59 kg par la BoP – n'ont absolument jamais été dans le rythme, tant aux essais qu'en course. Comment expliquer au public qu'une marque qui a remporté 6 des 7 courses de la saison précédente soit à ce point en retrait et éclipsée par un constructeur qui a été à l'agonie toute l'année dernière ?

Porsche (Hypercar & LMGT3) Un début de saison tonitruant

Non contente d'avoir remporté en janvier les 24 Heures de Daytona qui lançaient le championnat IMSA américain, l'écurie Porsche Penske a frappé fort au Qatar. L'an dernier, la première saison WEC de la 963 s'était avérée très laborieuse (meilleur résultat : deux 3^{es} places). Alors que Porsche avait cherché à produire une LMDh à l'aise sur tous les terrains, les pilotes s'étaient retrouvés avec

une voiture très pointue à conduire. Le gros travail mené par Porsche et Penske cet hiver a porté ses fruits. La 963 s'est montrée facile à exploiter et très constante. Avec trois autos privées (deux pour l'équipe Jota et une pour l'équipe Proton) en plus des deux voitures d'usine, la marque allemande était présente en force. Si la 963 n° 5 (Campbell-Christensen-Makowiecki) a signé la pole, c'est en revanche la n° 6 (Estre-Lotterer-Vanthoor) qui a raflé la mise en course après avoir mené l'essentiel de l'épreuve. Une petite friction avec une GT



Porsche 911 GT3 R & 963

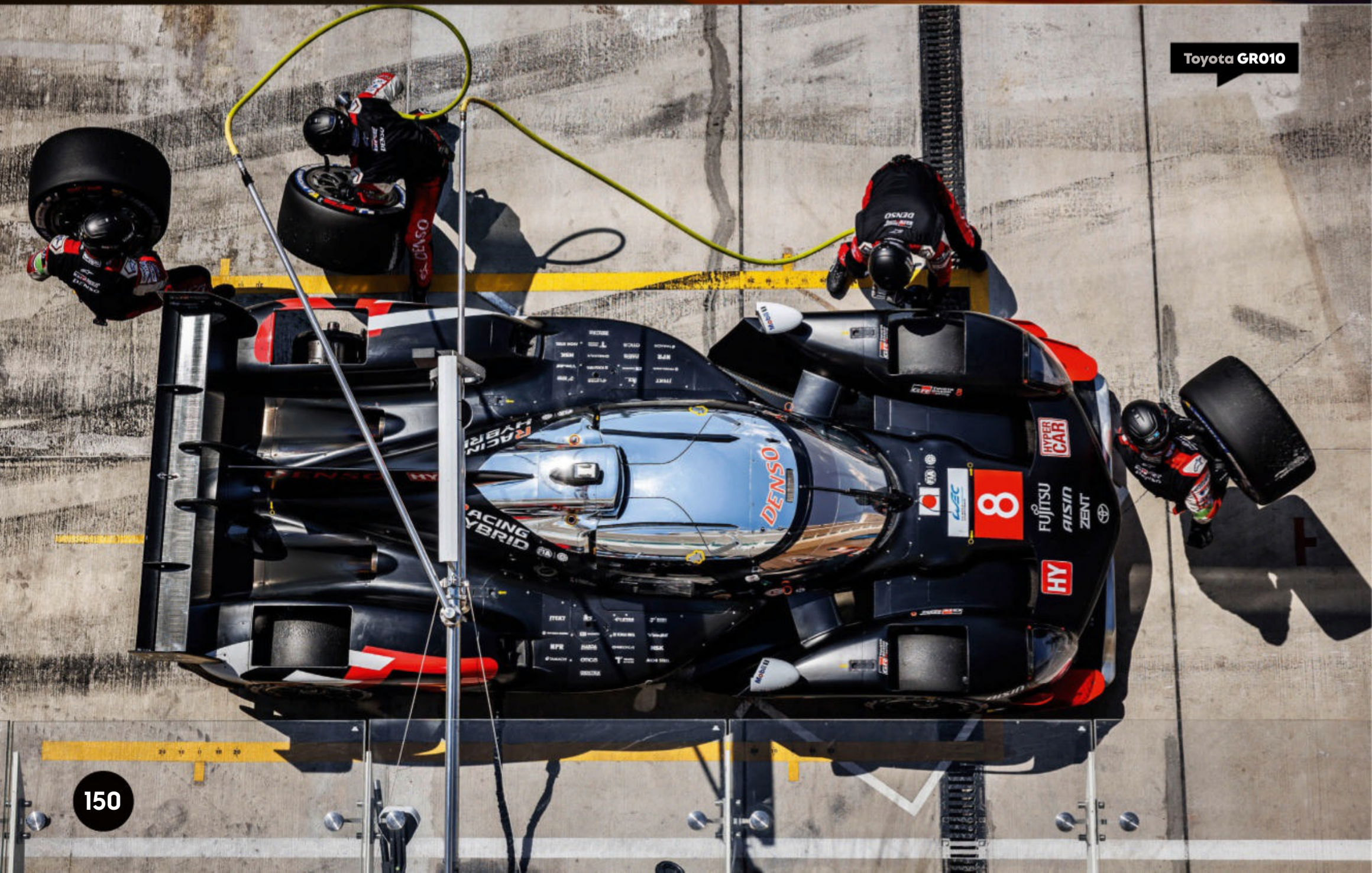
Porsche Media



**LE GROS TRAVAIL MENÉ PAR PORSCHE ET PENSKE
CET HIVER A PORTÉ SES FRUITS. LA 963 S'EST MONTRÉE
FACILE À EXPLOITER ET TRÈS CONSTANTE.**



LA CONTRE-PERFORMANCE
DES TOYOTA S'EXPLIQUE-T-ELLE PAR
UNE BOP TROP SÉVÈRE OU PAR
UNE TACTIQUE DESTINÉE À OBTENIR
UNE BOP PLUS FAVORABLE AU MANS ?



a fait tomber le panneau latéral lumineux indiquant le numéro de course. Porsche a donc remis les choses en ordre lors d'un pit-stop pour ne pas risquer de sanction. Cette victoire est historique : c'est le premier succès en WEC d'une voiture de type LMDh. L'excellente équipe Jota a réussi à pointer l'une de ses 963 (celle de Stevens-Ilott-Nato) entre les deux voitures d'usine. Une superbe performance ! Le succès de Porsche a été total puisque la 911 GT3 R n° 92 du Manthey PureRxcing admirablement pilotée par le trio Malykhin-Sturm-Bachler a dominé et s'est imposée dans la catégorie LMGT3 dont c'étaient les grands débuts.

Peugeot (Hypercar) Une performance sabordée

Pour sa dernière course, la 9X8 dépourvue d'aile – bien aidée par une BoP favorable – a frôlé l'exploit. Non seulement la n° 93 a mené la course à la régulière pendant une bonne heure, mais elle était surtout en position de signer une très jolie 2^e place. Enfin, ça, c'était à 2 tours de l'arrivée... Malheureusement, alors qu'il semblait en mesure de résister au retour furieux des deux Porsche qui le suivaient, Jean-Eric Vergne a été contraint de s'arrêter en bord de piste puis a terminé au ralenti avant de stopper définitivement juste après la ligne d'arrivée... en manque de carburant ! Dans un premier temps classée 7^e, la Peugeot (qui était la plus légère des Hypercar à Losail) a finalement été déclassée pour incapacité à rejoindre le parc fermé. Chez Peugeot Sport, tous les efforts sont désormais tournés vers la nouvelle version de la 9X8, qui se distingue par la présence d'un aileron arrière ainsi que par une nouvelle dimension de roues. Au lieu d'avoir quatre roues de 31 cm de large, la nouvelle Peugeot aura des roues larges de 29 cm à l'avant et de 34 cm à l'arrière, ce qui permettra de mieux passer la puissance au sol. Cette mouture inédite – dont l'homologation n'est intervenue qu'après la première course – fera ses débuts à Imola, le 21 avril.

Cadillac (Hypercar) De l'eau dans le gaz

Domage que la course de l'unique Cadillac ait été compromise dès le départ. Alex Lynn est venu percuter la Peugeot n° 94 et il a fallu changer le capot avant. Sinon, la Cadillac a tenu un bon rythme qui l'a porté jusqu'à une honorable 4^e place. En revanche, en interne, il semble que la fusion ne soit pas totale entre Cadillac et l'équipe Chip Ganassi Racing qui assure l'exploitation. Il est d'ores et déjà acquis que les deux partis se sépareront à la fin de la saison.

Ferrari (Hypercar & LMGT3) Peut mieux faire

La marque italienne aurait dû revenir de Losail avec un bilan bien meilleur que la 5^e place signée par la 499P privée de Kubica-Schwartzman-Ye. Titulaire de la 4^e meilleure performance aux essais (à 6 dixièmes de la pole), la n° 50 pilotée par Miguel Molina a bondi en tête au départ et a mené les premiers tours. Malheureusement, le pilote espagnol a ressenti des vibrations et a effectué un arrêt prématuré au stand. Ce faisant, il a coupé la ligne blanche délimitant l'entrée des stands, ce qui lui a valu un drive-through rédhibitoire (elle terminera 7^e). La n° 51, quant à elle, a perdu de manière fort spectaculaire (et potentiellement très dangereuse) tout le bloc de l'aile arrière après une friction de James Calado avec une GT. Elle



Peugeot 9X8



BMW M Hybrid V8

finit 13^e. Le Cheval cabré n'a pas vraiment redoré son blason en GT où les 296 GT3 engagées par AF Corse n'ont terminé qu'aux 5^e et 7^e places, comme en Hypercar.

Toyota (Hypercar) Hors du coup

Victorieuse de 6 des 7 manches de la saison 2023, Toyota n'a jamais été dans le rythme à Losail, piste sur laquelle l'équipe japonaise avait pourtant déjà effectué des essais privés. Les 59 kg de lest infligés par la BoP n'ont clairement pas aidé. Ainsi alourdies, les GR010 se sont montrées incapables de préserver leurs pneus, ce qui était l'un de leurs atouts dans le passé. Quasi inchangée par rapport à l'an dernier (si ce n'est au niveau de la décoration désormais basée sur la couleur noire), la Toyota n'a fait que de la figuration à Losail. Vraie perte de compétitivité due à une BoP trop sévère ou tactique destinée à obtenir une BoP plus favorable au Mans ?

Alpine (Hypercar) Début prometteur

Les 1 812 km du Qatar apparaissent vraiment comme une épreuve de rodage pour les deux A424. L'objectif était de rallier l'arrivée et d'accumuler un maximum d'expérience avec cette nouvelle LMDh basée sur un châssis Oreca. Mission parfaitement accomplie par les Bleus même si la course de la n° 36 a été perturbée par une petite sortie de Mick Schumacher ayant nécessité un changement de capot avant. La n° 35 a, quant à elle, réalisé une course impeccable qui lui a valu une 8^e place finale.

BMW (Hypercar & LMGT3) Débuts ratés


Très attendues pour leurs débuts en WEC, les jolies BMW ont déçu. Les LMDh basées sur un châssis Dallara n'ont pas démontré un potentiel leur permettant de jouer



Cadillac V-Series.R



Corvette Z06 GT3.R



Isotta Fraschini Tipo 6 LMH Competizione



Lexus RC F GT3

aux avant-postes, ce qui est plutôt inquiétant pour une auto qui bénéficie pourtant d'une pleine saison d'expérience aux Etats-Unis. Les deux M Hybrid V8 engagées par l'excellente équipe belge WRT terminent tout de même la course, mais aux 11^e et 15^e positions. Heureusement, les débuts de la M4 GT3 ont été bien plus prometteurs. La n° 46 pilotée par Valentino Rossi, Ahmad Al Harthy et Maxime Martin n'a raté le podium que de quelques secondes.

Lamborghini (Hypercar & LMGT3) Dur, dur !

Les grands débuts de la marque au taureau dans le championnat du monde d'Endurance n'ont pas été très convaincants. L'unique SC63 LMDh a été à la peine tout le week-end au Qatar. En surcharge pondérale et en délicatesse avec l'exploitation de ses pneus, la LMDh basée sur un châssis Ligier n'a jamais été dans le rythme. Elle termine 14^e à 5 tours des vainqueurs. Les débuts de l'Huracán GT3 Evo 2 n'ont pas été plus glorieux. L'équipage des Iron Dames – Bovy, Pin et Gatting – est celui qui s'en est le mieux tiré mais il a dû se contenter de la 8^e place à 4 tours des gagnants de la catégorie.

**L'UNIQUE LAMBORGHINI SC63,
QUI A ÉTÉ À LA PEINE TOUT
LE WEEK-END, TERMINE 14^e,
À 5 TOURS DES VAINQUEURS.**



Lamborghini SC63

L'autre voiture engagée par Iron Lynx pointe 12^e. Quelques jours après ces débuts laborieux, la démission de Giorgio Sanna, le responsable de la compétition, était annoncée. Il est remplacé à titre temporaire par Rouven Mohr, le directeur technique de Lamborghini.

Isotta Fraschini (Hypercar) Le petit poucet

Sans grande surprise, la renaissance marque italienne a connu des débuts plutôt difficiles. Dernière de la catégorie Hypercar en qualifications à 3"8 de la pole, elle n'a pas terminé la course. Un problème de suspension avant est apparu à mi-course et l'équipe Duqueine, en charge de l'exploitation de la Tipo 6 LMH Competizione, a estimé qu'il était impossible de réparer sur place et a retiré la n° 11 de la course.

Aston Martin (LMGT3) En embuscade

Engagées par deux équipes différentes, les Aston Martin Vantage GT3 ont été très en vue au Qatar. Elles se sont montrées parfaitement dans le rythme en raflant les 2^e (Heart of Racing)

et 3^e (D'Station Racing) marches du podium. Les pilotes français Clément Mateu et Erwan Bastard, au côté de Marco Sørensen, ont contribué à la très belle remontée jusqu'à la 3^e place.

Corvette (LMGT3) Essai non transformé

Désormais représentée par l'équipe TF Sport (équipe victorieuse en GT aux 24 Heures du Mans 2022 avec une Aston Martin), Corvette abordait cette première course de LMGT3 avec de grosses ambitions. La pole position signée par la Z06 GT3.R les a logiquement renforcées. Malheureusement, la course n'a pas concrétisé ces espoirs. Un changement d'électronique a fait perdre 7 tours à la n° 81, qui a finalement dû abandonner, alors que la n° 82 a dû se contenter de la 10^e place.

Ford (LMGT3) La Mustang au finish

Engagées par l'équipe Proton (par ailleurs présente en Hypercar avec une Porsche 963), les Ford Mustang ont fait preuve d'une fiabilité encourageante à défaut de briller par leurs performances. Les deux muscle cars américaines ont terminé aux 9^e et 11^e rangs pour leurs débuts dans la catégorie.

McLaren (LMGT3) Faux départ

La marque victorieuse des 24 Heures du Mans 1995 a manqué son entrée dans le championnat du monde d'Endurance. Engagées par United Autosports (l'équipe de Zak Brown qui débutait dans cette catégorie), les GT3 EVO n'ont pas vraiment brillé. La n° 59 a perdu toute chance dès le premier tour de course à la suite d'un contact ayant entraîné une rupture de suspension alors que la voiture sœur a rencontré des problèmes techniques l'empêchant de pleinement s'exprimer.

Lexus (LMGT3) Apprentissage à la dure

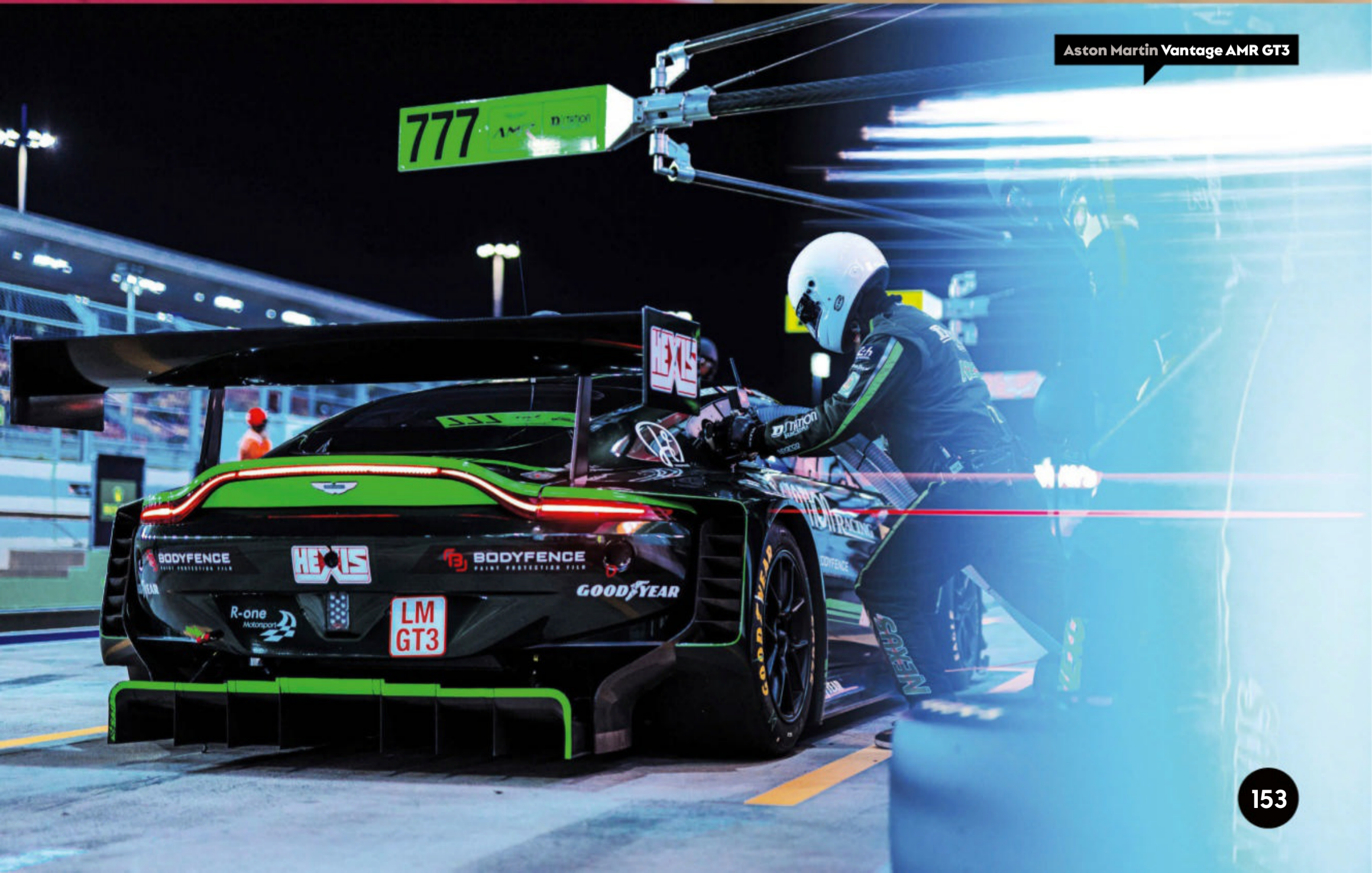
Cette course au Qatar était une grande première autant pour la marque Lexus que pour l'équipe française de Jérôme Policand. Ce saut dans le grand bain s'est un peu fait dans la douleur (problèmes techniques, pénalités, etc.), mais l'objectif était d'apprendre. La RC F GT3 n° 87 a tout de même rallié l'arrivée à une modeste 16^e place. ●

McLaren 720S GT3 EVO



Ford Mustang GT3

Aston Martin Vantage AMR GT3



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 €**

A compter du 1^{er} mai 2024, le prix des abonnements mensuels
passera au maximum à **6,90 € TTC** pour l'offre sans HS et au
maximum à **7,30 € TTC** pour l'offre avec HS et le prix des
abonnements trimestriels au maximum à **16,90 € TTC** pour l'offre
au magazine seul. Le prix de l'abonnement mensuel à **Sport Auto**
couplé à **Sport Auto Classiques** passera au maximum à **8,90 € TTC**
et celui de l'abonnement mensuel à **Sport Auto** couplé à
Auto Plus Classiques et ses HS passera au maximum à **9,50 € TTC**.

LE BLOG DES ESSAYEURS

La page des sorties de route, où notre équipe des essais a carte blanche pour partager ce que lui inspire le monde de l'exception automobile.



**Merci,
monsieur Gandini**

Par **Laurent Chevalier**

Marcello Gandini vient de s'éteindre à l'âge de 85 ans et la planète automobile pleure l'un de ses plus grands designers. Je dirais même « le » plus grand de tous ses designers. Comme la première gorgée de bière, on se souvient tous de la première fois qu'on est tombé devant la photo d'une Lamborghini Diablo, dont il était le créateur. Mes rêves d'ado en étaient peuplés, lorsqu'ils n'étaient pas habités par des Cizeta-Moroder ou des Bugatti EB 110 dont il revendiquait également la paternité. Sans parler de la sublissime Miura, qui reste à ce jour l'une des plus belles autos jamais dessinées. Au-delà du nom, il avait aussi et surtout un style. De la Lancia Stratos à l'Alfa Carabo, de la Ferrari Dino à la Lamborghini Espada, en passant par les Citroën BX ou Renault Supercinq, pour ne citer qu'une partie de son œuvre. Un travail tellement prolifique que le monde



Balèze

Par **Sylvain Vétaux**

Nous sommes le 29 février 2016 : Bugatti annonce l'arrivée de la Chiron, en lieu et place de la Veyron.

Nous sommes, jour pour jour, huit ans plus tard et la Chiron tire, à son tour, sa révérence. Sa remplaçante aura bel et bien un moteur thermique. J'avais quelques doutes depuis que Rimac avait liquidé son PEL pour acheter le constructeur alsacien, mais c'est désormais officiel. Première bonne nouvelle. La deuxième est la conservation des seize pistons. Un V12, c'est la loose mais un V16, c'est balèze. *Last but not least*, cette cathédrale mécanique, dont les premiers clichés témoignent d'un souci absolu du détail, n'aura pas de turbo. Pas de compresseur. Un bloc respirant par ses propres moyens, avec l'ordre d'allumage des cylindres indiqué entre les culasses d'admission. Certes, il sera épaulé par des moteurs électriques, mais le chant qu'il émet à la fin de la vidéo de présentation



**IMAGINER L'AUTOMOBILE
SANS GANDINI,
C'EST COMME IMAGINER
LA MUSIQUE SANS
LES BEATLES, LES ROLLING
STONES OU DAVID BOWIE.**

automobile tout entier n'aurait pas eu la même allure sans lui. Tiens, pas de Renault 5 Turbo ni d'Alpine A310, ni de Fiat X 1/9 ou de Maserati Shamal. Et surtout, surtout... pas de Countach. Quel vide ! Imaginer l'automobile sans Gandini, c'est comme imaginer la musique sans les Beatles, les Rolling Stones ou David Bowie. Alors, où que vous soyez, Monsieur Gandini, nous voudrions vous remercier infiniment pour votre génie. Et tous les rêves qu'il a engendrés. Mille mercis pour votre vision de l'automobile en général, et pour la Countach en particulier.



**IL Y AURA BIEN UNE
NOUVELLE BUGATTI. AVEC
UN MOTEUR LÉGÈREMENT
HYBRIDÉ, MAIS À 16 PISTONS,
SANS TURBO ET UN SON À
VOUS TIRER LES LARMES.**

me ferait presque tirer une larme. Une voiture de rêve, c'est une belle carrosserie, apanage dont pour l'instant les voitures électriques ne peuvent guère se prévaloir. Une voiture de rêve, c'est un cœur qui bat et incite à fermer les yeux pour en déceler le rythme. On ne sait pour l'instant pas à quoi va ressembler celle qui succédera à la Chiron, ni son petit nom. « *Si c'est comparable, ce n'est plus Bugatti* », explique la marque. Nous sommes le 29 février 2024 et Bugatti confirme, une fois encore, son titre d'empereur au royaume des hypercars...



PORSCHE 991 GT3 RS 500 - 02/16 – 8.020 KM – 205.000 €



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



ROLLS ROYCE DAWN
BLACKBADGE 601CH
Année : 06/18
Kilométrage : 50.000 km
380.000 €



BENTLEY CONTINENTAL GT
W12 FIRST EDITION
Année : 07/18
Kilométrage : 22.000 km
195.000 €



FERRARI GTC4 LUSSO V1
Année : 06/19
Kilométrage : 17.878 km
245.000 €



PORSCHE MACAN GTS 440
Année : 11/23
Kilométrage : 65 km
134.000 €



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