

SEP M
TOP
ventes

Sport

N° 746 Mars 2024

auto

R1357
///

Aston Martin Vantage

665 chevaux
Châssis au top
Gueule vorace...
La nouvelle
"petite" Aston
vire au brutal!



FORMULE 1

Lewis Hamilton

Les dessous
d'un transfert
hors norme

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

Le printemps va être **chaud-bouillant!**

BEL: 750€ - ESP: 750€ - GR: 760€
DOM S: 760€ - ITA: 760€ - LUX: 750€
PORT CONT: 750€ - CAN: 1150€CAN
MAR: 820€ - TOM S: 950€CFP
CH: 10€S - JUN: 180TU



McLaren Artura Spider

Pagani
Huayra R Evo



Ford Mustang GT

DOSSIER
BMW M



NOUVEAUTÉS

Les futures M3, M4 & M5

COMPARATIF BREAKS MUSCLÉS

BMW M3 Competition vs Audi RS 4 vs AMG C 63 S

Des alibis presque parfaits...



SUPERTEST

BMW M2

Un 6 en ligne
pour aller danser!



BMW XM. HYBRIDE RECHARGEABLE.

Consommation combinée pondérée de la BMW XM Hybride Rechargeable : 1,6 à 2 l/100 km. Émissions de CO₂ valeur combinée pondérée : 37 à 45 g/km. Consommation d'énergie électrique : 29 à 30,1 kWh/100 km. Autonomie en mode électrique : 76 à 81 km. Autonomie en mode électrique en ville : 92 à 98 km. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base

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

SYMPHONIE EN V8 MAJEUR.



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. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

A 45 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G



MILLE MIGLIA CLASSIC CHRONOGRAPH EDITION FRANCE
Edition limitée de 100 pièces

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

Chopard

THE ARTISAN OF EMOTIONS – SINCE 1860*

E-boutique: chopard.fr



Laurent Villaron



Tibo/Porsche

58



50

Florian Grout

28



Laurent Villaron

66



Greg

134



Laurent Villaron



Crédits photos couverture
Kiosques :
Laurent Villaron, Florian Grout, DPPI, Ben Summerell-Youde/ Fox Syndication & DR
Abonnés : **DR**

Guide Formule 1 Sport Auto 2024 jeté sur la couverture sur la diffusion abonnés.

Une partie de la diffusion est vendue en pack avec le Guide Formule 1 Sport Auto 2024.

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

ACTUS

5

ÉDITO

8

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

Aston Martin Vantage, McLaren Artura Spider, Pagani Huayra R Evo, Quarkus P3, Audi RS 6 GT, Ford Mustang GT Fastback, GT Convertible & Dark Horse, Porsche Taycan Turbo S & Macan Turbo

22

CLUB SPORT AUTO
Les dates à retenir

23

TOP CHRONOS
Chopard Mille Miglia édition limitée

24

HISTOIRES D'AUTOS
Anthony Beltoise, pilote & essayeur

8



GAZ

28

GRAND FORMAT
Alpine A110 R

38

DOSSIER BMW M

NOUVEAUTÉS
Les futures BMW iM3, M4, M4 CS, M5 & M5 Touring

40

COMPARATIF
Audi RS 4 Avant vs BMW M3 Competition M xDrive Touring vs Mercedes-AMG C 63 S E-Performance Break

50

SUPERTEST
BMW M2

58

ESSAI
Porsche 718 Spyder RS

64

À LA LOUPE
Porsche 718 Spyder RS : une suralimentation naturelle

66

MATCH
Bentley Flying Spur Mulliner W12 vs Mercedes-Maybach S 680

76

RETOUR AUX SOURCES
Maserati Quattroporte IV Evoluzione 3.2 (1998)

EN VRAI

84

C'EST LA MIENNE !
Aston Martin V12 Vantage Roadster

86

À VOTRE AVIS
Le courrier du mois, vos photos

88

ACHETER
UNE OCCASION
Peugeot 308 GTi

92

GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves

98

PETITES ANNONCES

SPORT

134

STUDIO
Ferrari 499P (2023)

140

FORMULE 1
2024 : les duels d'équipiers

144

COULISSES F1
Les dernières infos de l'intersaison

146

ENQUÊTE F1
Lewis Hamilton chez Ferrari en 2025

150

WEC
La saison d'Endurance 2024

154

BLOG
Le blog des essayeurs



ABONNEZ-VOUS Page 132





PLUS DE PIMENT EN 2024 EN FORMULE 1 ? ÉVIDEMMENT, NOUS SOMMES IMPATIENTS DE SAVOIR. MAIS À PART LES RONCHONS PATENTÉS, JE DÉFIE LES PASSIONNÉS DE F1 DE PRÉTENDRE QU'ILS SE SONT ENNUYÉS TOUT AU LONG DE LA SAISON 2023.



Red Bull Media



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

Passé recomposé

Comme chaque année à pareille époque, nous piaffons d'impatience de retrouver en piste les 20 monoplaces de la F1.

Pourtant, comme à chaque période de domination d'une écurie, certains déclarent que la discipline a perdu de son intérêt. Donc, c'était mieux avant. Mais avant quand ? Quand Mercedes raflait tout sur son passage, de 2014 à 2020 (et jusqu'à 2021 pour le titre constructeur) ? Quand Red Bull, déjà, s'offrait une passe de 4, entre 2010 et 2013 ? Non, non, avant ! O.K. Remontons donc 20 ans en arrière. Michael Schumacher, Ferrari... Vous voyez de quoi on parle. En 2004, Schumi reçoit une cinquième couronne consécutive en rouge. 30 ans, alors ? En dépit de la perte de Senna, Williams célèbre en 1994 son troisième titre consécutif grâce à des monoplaces imaginées par le cerveau fertile d'un certain Adrian Newey, déjà. Tentons un tout dernier saut dans le temps, 40 ans. Nous voilà en 1984, saison où McLaren remporte 12 des 16 courses. Vous voyez où je veux en venir : nous nous référons sans cesse à un passé idéalisé qui, soit n'a jamais existé tel que nous l'imaginons, soit remonte, au mieux, à un demi-siècle.

6

Alors, effectivement, à l'heure d'écrire ces lignes, nous sommes impatients

de savoir si l'écart de performances s'est resserré. Si les efforts de Mercedes, de Ferrari, de McLaren et des autres, leur permettront d'aller régulièrement contester la domination de ce diable de Max Verstappen. Pour le sport, pour le spectacle en piste, ce serait un piment extraordinaire. Pour autant, à part les ronchons patentés (il paraît que c'est une spécialité française...), je défie les passionnés de F1 de prétendre qu'ils se sont ennuyés tout au long de la saison 2023. Nous y avons assisté à de magnifiques passes d'armes, à la résurrection incroyable du matador Alonso, à l'éclosion de nouveaux talents, à un nombre incalculable de dépassements en piste. Car oui, les évolutions réglementaires de la conception des monoplaces, dans le but de faciliter les dépassements, ont porté leurs fruits ces deux dernières saisons. Au point que ce ne soit plus un sujet, sauf sur certaines pistes atypiques. Lit-on pour autant, sur les réseaux sociaux, de grandes odes enamourées de fans reconnaissants ? Pas vraiment. C'est humain, notre mémoire est sélective. Nous oublions les problèmes résolus pour nous focaliser sur ceux qui persistent. Mais que cela ne nous empêche pas de savourer la saison qui débute à sa juste valeur. Sans trop râler ? ●

B.R.M.
.. Chronographes ..



TOURING
L'heure est au voyage





SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

[MARS 2024]



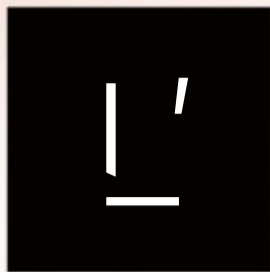
Aston Martin Vantage (2024)

Davantage de Vantage

La dénomination Vantage, qui est depuis soixante-dix ans réservée aux versions les plus sportives d'un modèle, est aujourd'hui le nom de la petite Aston Martin. Dès lors, comment désigner une version plus puissante, plus sophistiquée, plus belle, plus tout ?

Dites seulement "la nouvelle Vantage".

Par Robert Puyal



actuelle Vantage est en activité depuis six ans.

La nouvelle mouture que voici pourrait être présentée comme une évolution, car l'architecture à moteur central avant et simple propulsion demeure

inchangée, avec toujours la structure aluminium et toujours la boîte rejetée à l'arrière pour un équilibre des poids à 50/50 %. Mais à lire la fiche technique détaillée, on parlera plutôt d'une nouvelle voiture, tant l'ensemble des secteurs du jeu sont touchés par les modifications.

Copieuse évolution moteur

A commencer par le moteur. L'inévitable pincée de chevaux en plus ne fait pas dans le mesquin : le V8 biturbo AMG passe carrément de 510 à 665 ch ! Et le couple évolue aussi, à peine plus modestement, de 70 mkg à plus de 81, vers la boîte automatique ZF, toujours à huit vitesses, la sixième en prise directe. Un tel progrès ne relève évidemment pas d'un simple coup de pouce sur la pression des turbos. Le moteur, qui n'était pas réputé pour sa paresse, aurait été revu de fond en comble. Quant au bas moteur, la construction soignée

à la main, propre à AMG, continue de garantir la qualité. En haut, les profils de cames sont modifiés et le taux de compression est augmenté. Encore en amont, les turbos sont plus gros et soufflent plus fort. En aval, l'échappement est revu, et ça se voit : les quatre sorties sont de plus grand diamètre. Un travail essentiel a concerné le refroidissement, avec une capacité respiratoire accrue de près d'un tiers.

Ce bel air frais est rejeté après usage par de nouvelles ouïes latérales, à l'ancienne : la DB4 nous faisait déjà rêver avec ça voilà soixante-cinq ans, comment les stylistes Aston pourraient-ils s'en priver ? De même existait-il peu de risques que la calandre abandonne la forme en T inversé, mais elle devient à la fois plus grande et plus nervurée, plus présente. La stature aussi est amplifiée, avec trois petits centimètres en plus aux épaules. Jamais la musculature de la petite Aston n'avait été aussi développée. De nouvelles prises d'air verticales à chaque extrémité du bouclier et surtout des phares plus grands (Matrix LED), au regard plus franc que les minces meurtrières du précédent modèle, achèvent d'ouvrir la physionomie de la Vantage, plus extravertie et plus sportive. Ça tombe bien, c'est sa vocation, pour ainsi dire sa mission. ●●●

LE V8 BITURBO AMG PASSE CARRÉMENT DE 510 À 665 CH ET LE COUPLE, PLUS MODESTEMENT, DE 70 À PLUS DE 81 MKG... **UN TEL PROGRÈS NE RELEVÉ PAS D'UN SIMPLE COUP DE POUCE SUR LA PRESSION DES TURBOS.**



Oui, c'est bien la même silhouette, toujours très Aston, et encore heureux. Mais sous le bel habit, presque tout fait l'objet de changements : l'habitacle, le moteur et, semble-t-il, la gestion électronique du comportement.



Le dessin de l'habitacle est entièrement revu, dans le sens de la simplicité des lignes et d'une meilleure ergonomie des commandes. Notamment, l'écran central est placé plus bas, mieux à portée de main.

EN BREF

Moteur : **V8, biturbo, 32 S** Cylindrée : **3 982 cm³** Puissance maxi : **665 ch à 6 000 tr/mn**
Couple maxi : **81,5 mkg à 2 750 tr/mn** Transmission : **roues AR, 8 rapports auto**
Poids : **1 605 kg à sec** Rapport poids/puissance : **2,4 kg/ch**
L - l - h : **4 495 - 2 124 (avec rétros) - 1 275 mm** Empattement : **2 705 mm**
Pneus AV & AR : **275/35 & 325/30 ZR 21** V. max. : **325 km/h** 0 à 100km/h : **3"5**
Prix de base : **195 000 € (estimation)**



AUTANT LA MUSCULATURE DE LA VANTAGE S'EST DÉVELOPPÉE, AUTANT L'HABITACLE S'EST SIMPLIFIÉ, LAISSANT PARLER L'ÉLÉGANCE DES PROPORTIONS.

La beauté de l'habitacle, depuis toujours très bien fini et fait de lignes simples, est un point fort de la tradition Aston. Les stylistes n'interviennent que par retouches, avec retenue. Cette fois, ils se permettent un grand ménage et un remue-ménage : les instruments principaux (sur écran) sont regroupés sous la même visière arrondie, les buses d'aération, plus larges et plus fines, ne sont plus inscrites dans un bourrelet, le dessin très simplifié laisse parler l'élégance des proportions. Surtout, l'écran tactile central descend d'un étage, plus près de la main.

Technologie bienveillante ?

Quant à la conduite et aux fonctions électroniques, Aston annonce une panoplie complète et une nouvelle philosophie. Apparemment, il ne s'agit plus seulement d'aider la belle GT à rester sur la route, mais aussi de permettre au conducteur de se familiariser progressivement avec les limites, quand il le souhaite. La base de référence en est toute trouvée : rappelons qu'Amedeo Felisa préside aux destinées techniques d'Aston depuis dix-huit mois, et qu'il était



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





L'ANALYSE ÉLECTRONIQUE INSTANTANÉE DU COMPORTEMENT SE VEUT PLUS FINE, **POUR DES INTERVENTIONS DE L'ESP PLUS PRÉCISES ET SUBTILES.**



C'est la face qui change le plus, avec des phares plus épais, qui portent en hauteur les trois assesseurs lumineux, nouvelle signature Aston Martin de jour et de nuit. La calandre, plus grande, est flanquée de deux ouïes verticales.



auparavant directeur technique chez Ferrari. Concrètement, les amortisseurs actifs Bilstein DTX et le différentiel autobloquant électronique (de 0 à 100 % en un peu plus d'un dixième de seconde), vus l'an dernier sur la DB12, sont de la partie, tandis que l'ABS intègre une fonction de freinage vectoriel sur la roue arrière intérieure.

Un toucher de route peaufiné

Le souci de sportivité est allé jusqu'à revoir la colonne de direction, voulue moins filtrée, avec moins d'isolant, pour redonner du grain au toucher de route. On aime bien l'idée, d'autant que le contact ultime avec l'asphalte est confié à de nouveaux Michelin Pilot Sport S 5 spécialement adaptés, sur des roues de 21 pouces de série. Globalement, l'analyse électronique instantanée du comportement se veut plus fine, pour des interventions de l'ESP plus précises et subtiles ; très bien, car sous la pluie et sur circuit, l'actuelle Vantage a pu nous frustrer, y compris en version F1 Edition. Il est désormais possible de déconnecter partiellement le contrôle de lacet, ce qui permettrait de mieux placer la voiture en entrée de virage, sans pour autant se priver du contrôle de traction à la réaccélération, celui-ci offrant une échelle d'intervention de 1 à 8. Il faudra se familiariser avec le système et juger de ces nouvelles compétences, mais l'intention fait plaisir ! ●



NOTRE AVIS

Non seulement les modifications apportées à la petite Aston sont copieuses, mais le discours du constructeur pour les présenter parle le langage de la passion de conduire. Si bien qu'à l'écrit, la nouvelle décroche une excellente note. Reste l'épreuve principale, au plus gros coefficient : la rencontre dans la vraie vie, avec exercices pratiques. Il nous tarde...

**LES PLUS BEAUX CIRCUITS
EN "PRÊT-À-PILOTER"**

Pilotez votre auto
sur les plus belles pistes d'Europe.
En roulage libre*, sans session, sans contrainte ni pression,
profitez d'une ambiance unique et décontractée.

CALENDRIER 2024

<p>18 Mars Nogaro</p> 	<p>03 Avril Magny-Cours</p> 	<p>04 Avril Magny-Cours</p> 	<p>24 Avril Spa Francorchamps</p> 	<p>06 Mai Portimao</p> 
<p>07 Mai Portimao</p> 	<p>25 Juin Magny-Cours</p> 	<p>26 Juin Magny-Cours</p> 	<p>10 Juil. Dijon</p> 	<p>10 Sept. Le Mans-Bugatti</p> 
<p>01 Oct. Valencia</p> 	<p>22 Oct. Magny-Cours</p> 	<p>14 Nov. Barcelone</p> 	<p>15 Nov. Barcelone</p> 	



Inscriptions réservées
à une **20aine**
de véhicules par sortie

*Roulage libre (Open Pitlane) sauf pour Spa

de **DÉTAILS**
SUR

www.prestige-racing.com

CLUB PRESTIGE RACING
Tél. +33 (0)6 80 34 21 26
info@prestige-racing.com

Prestige Racing est une SAS au capital de 5 569 060€
RCS Créteil B 504 763 319



McLaren Artura Spider

Suite logique

L'Artura se décoiffe. **Et cela s'accompagne de nombreuses évolutions techniques.**



est la première décapotable hybride hautes performances de McLaren.

L'Artura Spider, à en croire le communiqué de presse, serait même la huitième merveille du monde, avec 83 kg de moins que sa rivale directe, un rapport poids/puissance de 480 ch/t, une consommation moyenne de 4,8 l/100 km, une garantie poussée à cinq ans (six pour la batterie, dix pour la carrosserie) et même le détecteur d'angle mort. Que demande le peuple ? Un peu plus de caractère peut-être. Ça tombe bien, car le Spider est une Artura bonifiée. Cela commence par le V6 3 litres biturbo, toujours ouvert à 120°, pesant tout juste 160 kg sur la balance, et dont la tessiture a été modifiée grâce à l'adoption d'un résonateur et une découpe conique des sorties d'échappement, histoire de jouer une partition plus bestiale à mi et hauts régimes. Pour les insatisfaits, il y a toujours l'option échappement Sport. A lui seul, le moteur thermique développe 605 ch, auxquels s'ajoutent les 95 unités du moteur électrique logé dans le carter de la boîte de vitesses. C'est un ensemble de batteries (composé de cinq modules lithium-ion) d'une capacité de 7,4 kWh qui lui fournit l'électricité. Les accus sont logés dans un écrin en carbone, lui-même boulonné à la partie arrière de la cellule centrale monocoque MCLA (McLaren Carbon Lightweight Architecture). Organes de refroidissement compris, la partie électrique pèse 130 kg sur l'Artura Spider. McLaren revendique un poids total de 1 560 kg. Si vous avez regardé la fiche technique, vous l'aurez noté : le Spider développe désormais 700 ch (pour un couple inchangé de 73,4 mkg). C'est 20 de plus que le coupé, mais

comme il ne s'agit que de cartographie, les actuels propriétaires d'Artura sont invités à se rendre dans leur centre pour obtenir gratuitement ce regain d'énergie. Le launch control est toujours de série, mais il propose désormais une fonction Spinning Wheel Pull Away qui consiste, une fois l'ESC déconnecté, à envoyer des signaux de fumée. Le millésime 2025 de l'Artura (coupé et Spider) bénéficie de silentbloks plus rigides limitant les réactions parasites dans le berceau moteur et d'une suspension pilotée revue et corrigée, notamment en ce qui concerne la soupape d'amortisseur. Le constructeur de Woking annonce un contrôle de l'amortissement jusqu'à 90 % plus véloce qu'avant.

11 secondes chrono

Il faut exactement 11"0 pour, jusqu'à 50 km/h, enlever ou remettre le couvre-chef. Ce dernier est en fibres de carbone, sauf si l'option toit électrochromatique a été cochée. Dans ce cas, les deux occupants peuvent choisir de laisser ou non rentrer la lumière (99 % des UV bloqués). Ce hard-top est activé grâce à huit moteurs : deux replient la casquette, deux autres lèvent et descendent le couvre-tonneau, deux autres encore gèrent les flaps aérodynamiques à proximité, un septième est responsable

des montée et descente de la vitre arrière, alors que le dernier s'occupe du verrouillage. Le compte est bon, en principe. Le Spider serait 62 kg plus lourd que le coupé, mais comme la puissance est majorée, les performances annoncées sont (presque) identiques, le cabriolet devant s'incliner d'un dixième de seconde pour les exercices du 0 à 200 et 0 à 300 km/h (même chrono pour le 0 à 100 km/h).

La dernière nouveauté du Spider ne réside pas dans le différentiel arrière électronique mais dans la boîte de vitesses à double embrayage. Cette dernière compte toujours huit rapports, mais ses temps de passage auraient été diminués de 25 %, grâce à une augmentation de la pression hydraulique au moment où le rapport est engrené. La SSG ne nous ayant jamais donné l'impression de pédaler dans la semoule, il nous tarde de vérifier les bienfaits de cette modification. Rappelons que l'Artura ne dispose pas de marche arrière dans le carter de transmission, cette fonction étant assurée directement par le moteur électrique.

Les tarifs français ne sont pas connus à l'instant où nous mettons sous presse, mais un écart de 33 000 € entre coupé et Spider est plausible. ●

Par Sylvain Vétaux



EN BREF

Moteur : **V6, 3 litres, biturbo, 24 S + 1 électrique**
Puissance thermique : **605 ch à 7 500 tr/mn**
Puissance électrique : **95 ch** Puissance cumulée : **700 ch**
Couple cumulé : **73,4 mkg**
Transmission : **roues AR, 8 rapports à double embrayage**
L - l - h : **4 539 - 1 976 - 1 193 mm** Empattement : **2 640 mm**
Poids : **1 560 kg** Pneus AV & AR : **235/35 ZR 19 & 295/35 ZR 20**
V. max. : **330 km/h (limitée)** 0 à 100 km/h : **3"0**
0 à 200 km/h : **8"4** 0 à 300 km/h : **21"6**
Prix : **265 000 € (estimation)**



Le décapsulage de l'Artura en Spider a réclamé l'arrivée de huit moteurs électriques. McLaren réussit pourtant à conserver un poids tout à fait acceptable de 1 560 kg. Le couvre-chef s'active en une grosse dizaine de secondes.





L'Evo, comme la R, est destinée à la piste. Pagani annonce davantage d'appui aérodynamique et confirme la présence d'un V12 atmo, poussé à 900 ch, capable de dépasser les 9 000 tr/mn.

Pagani Huayra R Evo

Enlève le haut...

... et hurle au vent ! Voici la Huayra R Evo, l'engin décapsulé le plus dingue au monde.

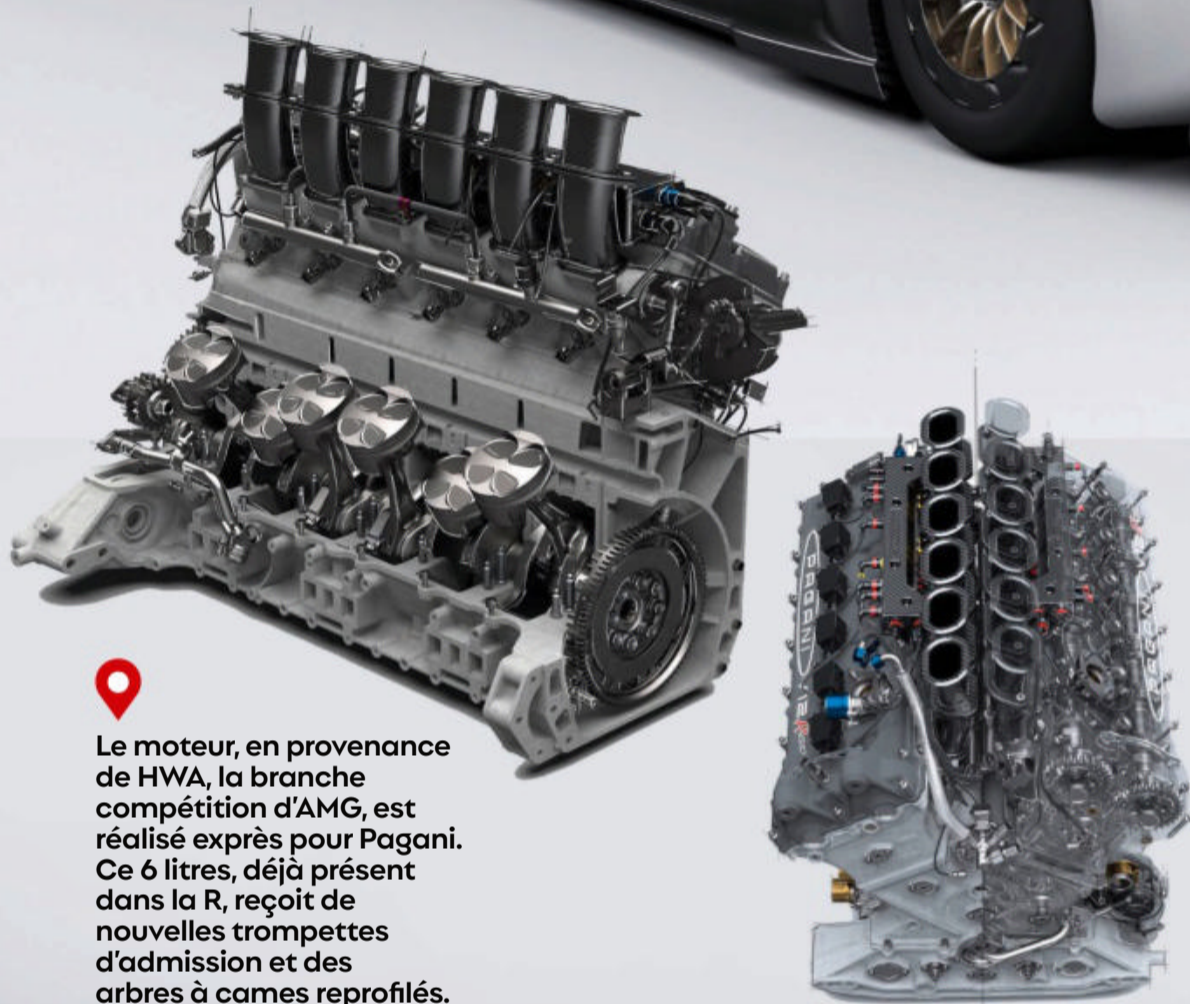
Impossible d'en croiser une, y compris à Dubai ou à Monaco. La R Evo intègre le programme Arte in Pista uniquement destiné au circuit. Principale nouveauté par rapport à la R classique : la possibilité de rouler brushing à l'air grâce aux demi-toits amovibles. Mais il existe bien d'autres subtilités. La cellule centrale est toujours en Carbo-Titanium HP62 G2 et Carbo-Triax HP62, mélange composite ultra-rigide dont Pagani a l'exclusivité. Le poste de pilotage est protégé par un pare-brise rappelant le système Halo des monoplaces. Et pour cause : Horacio Pagani avoue que c'est en assistant à une course d'IndyCar, à Nashville, que l'idée de cette voiture a émergé. Si l'on en croit les photos (le communiqué ne dit rien à ce sujet), les surfaces vitrées seraient en polycarbonate.

L'inspiration a aussi été puisée du côté des voitures du Mans des années 60 et 70. On sait que l'Argentin voue notamment une passion à la 917. L'Evo est sensiblement plus longue que la R. L'avant est redessiné en vue d'optimiser l'appui, autant que le refroidissement des freins et du radiateur. Voilà pour les premiers 10 cm supplémentaires. A l'arrière, l'Evo devient *codalunga* et s'étire de 19 cm. La grande dorsale est elle aussi revue, tout comme l'extracteur. Pagani précise que la R Evo fait appel à de la fibre de carbone Class A, développée pour l'Utopia, qui permet à poids égal d'augmenter la rigidité de 38 %. La répartition des masses est toujours de 45/55 % (à la faveur de l'arrière), et l'appui a été majoré de 45 %. Paradoxalement, le fait de rouler sans les deux casquettes ajouterait 5 % de charge aérodynamique. Et le meilleur pour

la fin, ce ne sont pas la suspension à double triangulation forgée en aluminium, ajustable dans tous les sens, ni les nouveaux freins en carbone-céramique, deux fois plus perforés que sur la R. Non : la cerise sur le gâteau réside dans la confirmation du V12 6 litres atmosphérique, en provenance de chez HWA, dont la puissance atteint désormais... 900 ch (50 de plus que pour la R). Oui, 900 bourrins sont tirés d'un 12 cylindres capable d'attraper les 9 200 tr/mn, et dont les rênes sont confiées à une boîte à crabots séquentielle ne pesant que 80 kg. Aucune performance n'est annoncée, pas plus qu'un tarif ni un nombre d'exemplaires produits, mais nous remercions Horacio de continuer de nous émoustiller de la sorte avec ses réalisations abracadabrantesques... ●

Par Sylvain Vétaux





Le moteur, en provenance de HWA, la branche compétition d'AMG, est réalisé exprès pour Pagani. Ce 6 litres, déjà présent dans la R, reçoit de nouvelles trompettes d'admission et des arbres à cames reprofilés.

EN BREF

Moteur : **V12 atmosphérique, 6 litres, 900 ch, 78,5 mkg**
 Transmission : **roues AR, 6 rapports séquentiels**
 Pneus AV & AR : **280/680 R 19 & 345/725 R 20 (Pirelli PZero slicks)**
 Prix : **non communiqué**



ET AUSSI...

Quarkus P3

L'enseigne des Yvelines, qui termine de mettre au point une petite sportive aussi à l'aise sur piste que sur route, s'est lancée dans un défi de taille : Pikes Peak (le 23 juin prochain) ! Pour affronter la course de côte la plus exigeante de la planète, la P3 (pour Prototype 3) compte sur son aérodynamisme très travaillé (la taille de la lèvre avant !) et le talent de Bruce Jouanny, son pilote. Le châssis de la Quarkus est fait de tubes de carbone, et la française, qui est hybride, compte sur un 4 cylindres à compresseur d'un litre (d'origine Kawasaki) pour fournir l'essentiel des 300 ch. Ne vous moquez pas de cette faible puissance : l'auto ne pèse que 600 kg. Avec un rapport d'un cheval par tranche de 2 kg, on est proche d'une McLaren 750S.





La RS 6 GT est le chant du cygne pour l'un des breaks les plus emblématiques de l'histoire. Dommage qu'Audi n'ait pas rehaussé la puissance et poussé la radicalité encore plus loin. Surtout au regard du prix...



Audi RS 6 GT

Bouquet final

La RS 6 tire sa révérence sous la forme d'une série limitée très musclée **rendant hommage à la 90 IMSA GTO de 1989.**

Il y en aura 660, pas une de plus. La RS 6 GT est l'ultime déclinaison du break surpuissant. Même si, en l'occurrence, Audi n'a pas poussé le bouchon bien loin puisque la GT développe 630 ch, comme la RS 6 Performance. Les accélérations annoncées (0 à 100 km/h en 3"3 au lieu de 3"4) sont pourtant meilleures. C'est probablement en raison de sa perte de poids. Nils Fischer, qui s'occupe des trains roulants et du moteur chez Audi Sport, revendique 15 kg en moins par rapport à la Performance. C'est presque timide, puisqu'il nous apprend dans la foulée que capot et ailes avant sont désormais en carbone. Même la suspension adaptative dégage, au profit

de combinés ressorts/amortisseurs ajustables par le propriétaire (Audi fournit les outils nécessaires) et bien moins lourds que les éléments pilotés d'origine. Le régime se poursuit à bord avec le choix de sièges avant au dos en carbone. L'habitacle se drape de tissu Dinamica, au toucher velouté très proche de celui de l'Alcantara. Boîte auto Tiptronic à 8 vitesses et transmission Quattro (maximum 70 % des 86,6 mkg envoyés devant, 85 % derrière) sont encore de la partie, tout comme le différentiel Quattro Sport, dont Nils nous apprend qu'il a été retouché afin de garantir encore plus d'agilité et de plaisir au volant. La suspension ajustable fait choir la garde au sol de 10 mm par rapport à une RS 6 standard. Le système de

contrôle actif du roulis DRC peut être commandé en option, mais de série la GT bénéficie de barres antiroulis rigides (+ 30 % à l'avant, + 80 % à l'arrière). La RS 6 GT est donc un adieu un brin timide. Certes, les décalcomanies provoqueront quelques attroupements au feu rouge. A moins que ce ne soit pour les jantes forgées de 22 pouces (englobées de Continental SportContact 7), reprenant le design de celles du concept Avus de... 1991. Les premières livraisons auront lieu en avril, et la RS 6 GT coûtera 230 000 €. Ça fait cher le cadeau de départ à la retraite... ●

Par Sylvain Vétaux

EN BREF

Moteur : **V8 biturbo, 32 S, 4 litres, 630 ch, 86,6 mkg**
Transmission : **intégrale, 8 rapports auto**
V. max. : **305 km/h**
0 à 100 km/h : **3"3**
Prix : **230 000 €, série limitée à 660 exemplaires**



TOUR 2024 AUTO

21-27
AVRIL
2024



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

avec l'assistance de LORENZO



Mustang Dark Horse



Ford Mustang GT Fastback, GT Convertible et Dark Horse

Contre toute attente

Alors que l'Etat français honnit de plus en plus les voitures de sport, Ford décide malgré tout de distribuer la nouvelle Mustang chez nous.

Le pari est osé mais il faut le saluer. Archétype de la GT bon marché, la Mustang va subir l'ire de l'administration. Ce seront 60 000 € de malus qui viendront s'ajouter aux 59 300 € de base. Car la Ford fait toujours l'impasse sur l'hybridation. Le 4 cylindres EcoBoost disparaît du catalogue (youpi !) et le V8 cube encore 5 litres mais développe désormais 446 ch. Soit 4 équidés de moins que par le passé. Est-ce dû à une mauvaise conversion entre les *british horsepower* et nos chevaux de chez nous ? Peut-être, mais comme la fiche technique officielle pour la France annonce 446 unités, tenons-nous-y. On sait que le bloc d'instrumentation entièrement numérique est l'œuvre du spécialiste du jeu vidéo Unreal. L'écran central de 13,2 pouces est

orienté vers le conducteur et proposera un affichage interactif, et les haut-parleurs sont signés Bang & Olufsen. Six programmes de conduite sont fournis, et le moteur, en dépit de sa puissance légèrement en berne, respire via un système d'admission à double entrée. On sait que boîtes manuelle (6 vitesses) et automatique (10 rapports) seront disponibles sur toutes les versions, y compris la Dark Horse (à partir de 71 300 €), davantage orientée piste avec sa suspension raidie et sa carrosserie suggestive (aileron, spoiler, bas de caisse). Même si elle n'a a priori pas notre préférence, la transmission automatique promet des performances bien meilleures, l'écart grimant jusqu'à 0"8 pour le 0 à 100 km/h. Qu'il nous tarde, dans cet univers automobile de plus en plus morose, de reprendre le volant de cette

attachante américaine qui souffle cette année ses soixante bougies et qui a réussi, au fil des ans, à répondre de plus en plus au cahier des charges des exigeants Européens ! ●

Par Sylvain Vétaux

Mustang GT Convertible



Mustang GT Fastback



EN BREF

Moteur : **V8, 5 litres, 32 S, 446 ch (GT Fastback et GT Convertible), 453 ch (Dark Horse), 55 mkg**
 Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels ou 10 auto**
 L - l - h : **4 810 (4 819 sur Dark Horse) - 2 080 (rétros compris) - 1 404 mm (1 403 mm sur Dark Horse, 1 398 mm sur GT Convertible)**
 Poids : **1 836 kg (GT Fastback), 1 837 kg (Dark Horse), 1 876 kg (GT Convertible)**
 Prix : **de 59 300 € (GT Fastback BVM6) à 74 300 € (Dark Horse BVA10)**



Porsche Taycan Turbo S & Macan Turbo

Coup double

Le Macan se mue en SUV 100% électrique et la Taycan devient la Porsche la plus puissante de l'histoire avec ses 952 ch.

Pour le Macan, c'était devenu indispensable tant ses ventes, notamment françaises, frisaient le ridicule. Désormais, le petit SUV allemand (4,78 m quand même) s'est converti à l'électrique. Les performances sont bien meilleures que par le passé. En version Turbo, forte de 639 ch, le 0 à 100 km/h est abattu en 3"3. C'est d'autant plus spectaculaire que l'allemand pèse 2 405 kg. Le style évolue peu. Dedans, le levier de vitesses saute et la planche de bord devient une enfilade d'écrans tactiles. Le Macan sera-t-il plus dynamique ? Probable. Aurons-nous du plaisir à le conduire ? A voir. La Taycan s'annonce comme la rivale enfin au niveau (du moins en termes de performances) de la Tesla Model S Plaid. Porsche y va à grands coups de louche. La première génération de Taycan Turbo S développait 761 ch, sa descendance en produit presque 200 de plus. Avec 952 ch (grâce au Launch Control) et un 0 à 100 km/h puni en 2"4, cette familiale électrique devient la Porsche la plus véloce de la marque. Oui, ça pique... Comme pour le Macan, la silhouette ne chamboule pas les codes. Les trois carrosseries (Berline, Cross Turismo ou Sport Turismo) restent au catalogue. Porsche revendique un temps de recharge quasiment divisé par deux (de 37 à 18 mn pour passer de 10 à 80 %), malgré une batterie dont la capacité augmente de 93 à 105 kWh. La récupération d'énergie, sur les phases de décélération, est aussi en hausse

(de 30 %). La Taycan verrait son autonomie atteindre 678 km, soit 175 km de plus que par le passé. C'est évidemment trop beau pour être vrai et il est probable que la consommation annoncée de 17,9 kWh/100 km (Taycan Turbo S berline) se réduise, dans le cadre d'une utilisation standard, en une valeur plus proche des 22 ou 23 kWh/100 km. La suspension pneumatique est de série et le Porsche Active Ride, qui combat le roulis, la plongée et le cabrage, reste une option sur les modèles à transmission intégrale. ●

Par Sylvain Vétaux

Taycan 4S Sport Turismo



EN BREF (Taycan Turbo S)

Moteurs : **2 élec.** Puissance : **775 ch (952 ch avec le launch control)**
 Couple : **113 mkg**
 Transmission : **intégrale** Poids : **2 295 kg**
 V. max. : **260 km/h (autolimitée)**
 0 à 100 km/h : **2"4** 0 à 200 km/h : **7"7**
 Prix : **215 207 €**

EN BREF (Macan Turbo)

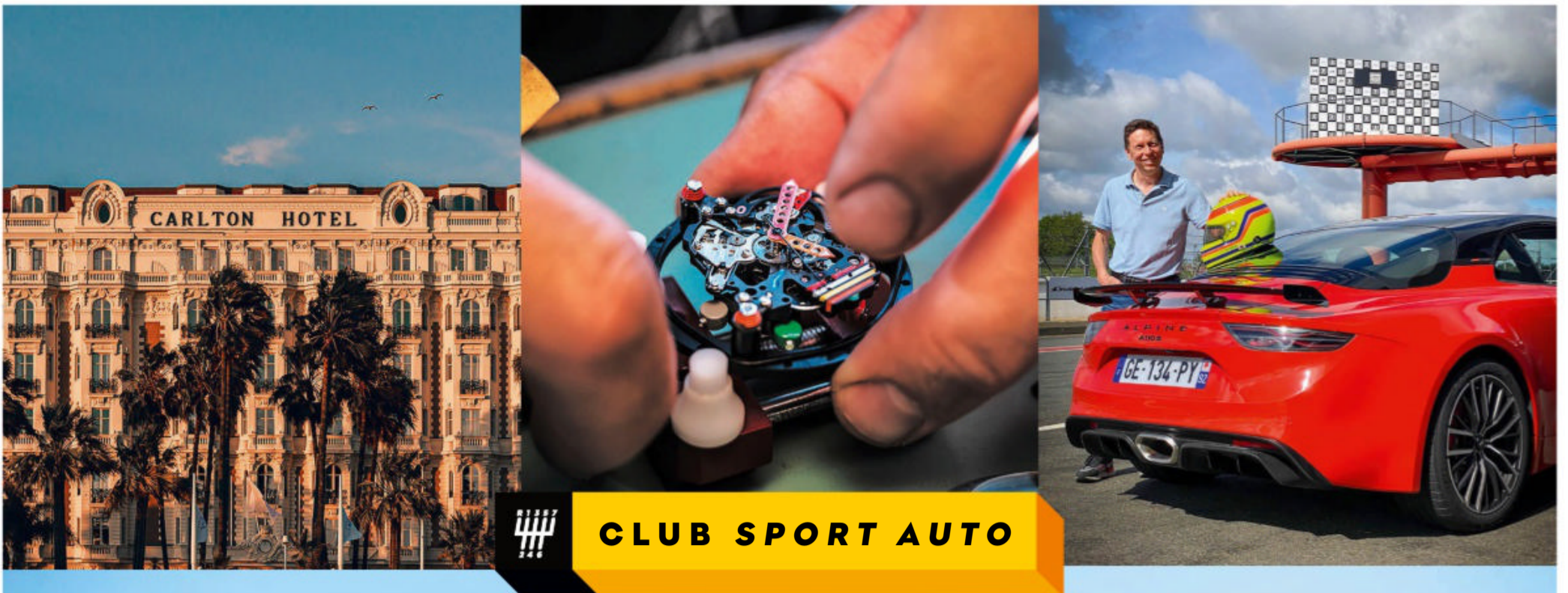
Moteurs : **2 élec.** Puissance : **584 ch (639 ch avec le launch control)**
 Couple : **115,2 mkg**
 Transmission : **intégrale**
 Poids : **2 405 kg**
 V. max. : **260 km/h** 0 à 100 km/h : **3"3**
 Prix : **118 910 €**

Macan Turbo



Taycan Turbo S





CLUB SPORT AUTO

En mars, fais ce qu'il te plaît

Ça sent les beaux jours, ça piaffe d'impatience dans l'étable, on a envie de rouler, quoi ! **Ça tombe plutôt bien puisque le joli mois de mars se révèle depuis quelques années assez propice aux petites escapades ensoleillées.**

Par Jérôme Kuehn

Vexin 1^{er} mars

L'ami Bernard Richard (B.R.M !) nous a concocté une nouvelle virée hors norme chez lui. Mais vraiment chez lui ! Passage par la manufacture horlogère et ensuite... un programme sous le signe de la convivialité (avec une pointe de gastronomie) à ne louper sous aucun prétexte !

Nouvelle-Aquitaine 12 - 13 mars

Retour de nos Supertests sur le circuit du Vigeant avec toute l'équipe de la rédaction. Mais quels jouets allons-nous essayer ? Surprise !

Riviera 16 - 17 mars

Pouvait-on rêver d'un plus bel endroit pour fêter l'anniversaire de la section Riviera que le Carlton de Cannes ? Un week-end glamour et chic en perspective.

Nièvre 18 mars

Et, un track day sur le circuit de Nevers Magny-Cours, un !

Ile-de-France 20 mars

Une soirée décalée à souhait pour déguster fromages affinés et grands crus... au cœur d'une institution : la carrosserie ODS, comprenez Olivier de Stefano. On devrait bien s'amuser.

Italie : lac de Côme 18 - 21 avril

Si un road trip vers le lac de Côme (Italie) via Chamonix (France) et Zermatt (Suisse) vous tente, alors embarquez pour une nouvelle édition de la Targa Lario. A découvrir sur www.targalario.it



CLUB SPORT AUTO



Par Sylvain Vétaux

Chopard Mille Miglia Classic Chronograph Edition France

Diamètre : 40,5 mm Mouvement : automatique certifié COSC
Prix : 10 400 € (100 ex.) Site : www.chopard.com

Chopard et le sport automobile, c'est une histoire d'amour qui dure. Chronométré officiel de la prestigieuse Mille Miglia depuis 1988, l'horloger en a extrapolé une montre hommage. Cette année, à l'occasion de Rétromobile, il dévoile une édition limitée de son chronographe. Élégant concurrent des Rolex Daytona et Omega Speedmaster, il reprend tous les atours des montres de pilote : poussoirs ronds et moletés facilement manipulables, échelle tachymétrique, trotteuse contrastée pour améliorer la lecture des temps courts.

On apprécie particulièrement le mariage du cadran argenté (finition satinée et circulaire) et du bleu azur qui entoure les compteurs et le rehaut. Le verre côté recto en saphir est de type « glass box », très bombé. Le fond transparent laisse admirer un mouvement à 37 rubis dont la masse oscillante, au logo doré, est traitée côtes de Genève. Ce calibre, protégé par une glace saphir estampée d'un drapeau à damier et d'un français, est certifié COSC. Montée sur un bracelet en cuir de veau bleu nuit, la Mille Miglia Classic Chronograph a la particularité d'être en acier Lucent Steel (voir ci-dessous).

POUR ALLER PLUS LOIN...

L'acier Lucent Steel de Chopard

Sous ses allures classiques, cette montre se singularise par le matériau utilisé, le **Lucent Steel**, appellation déposée qui identifie un acier inoxydable produit à partir d'au moins 80 % d'éléments recyclés. Ce matériau de qualité chirurgicale et

anti-allergénique (comprendre sans incidence néfaste pour l'organisme) présente une dureté de 50 % supérieure à celle de l'acier habituellement utilisé en horlogerie. Il a fallu quatre ans pour que Chopard (avec Voestalpine High Performance

Metals Suisse) mette au point cet inox qui tire son nom de son aspect lumineux, qu'il conserve au fil du temps grâce à sa plus grande résistance aux affres du quotidien. Le Lucent Steel est apparu pour la première fois sur la montre Alpine Eagle en 2019.



Club Pecqueur Motorists

■ 41,7 mm ■ 21 360 €
■ www.pecqueurmotorists.com

La Tribute to Antony Noghès (pilote à l'initiative de la première course à Monaco) est une pièce d'horlogerie atypique. Limitée à 80 exemplaires, cette montre élégante mais technique affiche à 11 h un premier fuseau de référence, un second dans un cadran à 4 h, un indicateur jour/nuit, le tout sur une surface décorée côtes de Genève.



Longines

■ 40 mm ■ 16 500 € ■ www.longines.com

Valeur refuge pour beaucoup, l'or est toujours plébiscité en horlogerie, comme en témoigne cette Master Collection GMT. Les heures prennent la forme des chiffres romains dorés alors que l'échelle des 24 h est imprimée sur le rehaut. Le calibre automatique, avec spiral en silicium pour supporter les champs magnétiques, offre soixante-douze heures de réserve de marche.



Seiko

■ 39 mm ■ 780 € ■ www.seikoboutique.eu/fr

La gamme Speedtimer s'étoffe avec l'arrivée, en édition limitée pour l'Europe (3 000 ex.), de cette Prospex SSC937P1, au cadran turquoise, fonctionnant grâce à la lumière ambiante. Elle propose, en plus de l'acier, un bracelet en cuir perforé. On adore ses proportions ramassées, son échelle tachymétrique gravée sur la lunette et son verre saphir.



Propos recueillis par Alain Pernot
Portrait Laurent Villaron

**Anthony
Beltoise**

Pilote & essayeur

Culte familial

Fils et neveu de deux icônes du sport automobile français, Anthony Beltoise entretient la tradition familiale, tant au volant que sur les écrans.

Il vient de remporter le championnat d'Europe GT2 et se prépare à initier son fils aux délices du pilotage...



"A mes débuts, j'ai eu de gros moments de doute. Je m'étais mis une pression d'un autre monde. J'avais un total manque de confiance en moi."



Quel est votre premier souvenir automobile ?

Quand mon papa m'a fait conduire une voiture et que je touchais à peine les pédales. C'est un grand souvenir. Je devais avoir 8 ou 9 ans. Ce n'était pas pour nous faire conduire vite. Je dis « nous » car il y avait aussi mon frère Julien. Mon père était très « sécurité routière ». Il voulait nous apprendre les bases, porter le regard le plus loin possible... Après, j'ai

beaucoup de souvenirs de circuits, liés à ses courses. Pour mon frère et moi, accompagner mon père sur les circuits était une récompense si on avait bien travaillé à l'école. Pour nous, c'était plus une occasion d'aller faire les cons en piquant les petites motos ou les quads des équipes que de regarder les voitures rouler en piste ! C'étaient deux ou trois jours de vacances. On avait l'impression d'être un peu chez nous sur les circuits. En ce temps-là, tous les pilotes dînaient ensemble, jouaient à la pétanque ensemble après les qualifs, etc. C'était une période de dingue. Mon père se sentait miraculé d'être encore en vie par rapport à ses années F1. A son époque, il y en avait deux ou trois par an qui mouraient en course.

A quel moment avez-vous pris conscience de ce que représentait François Cevert, cet oncle que vous n'avez pas connu ?

Très tôt, parce que j'ai le souvenir de ma grand-mère et de ma mère qui étaient dans des souffrances épouvantables par rapport à sa disparition. Elles allaient consulter des voyantes pour essayer de communiquer avec lui. Tous les dimanches, on allait déjeuner boulevard d'Argenson, à Neuilly, chez ma grand-mère. Elle nous racontait plein d'histoires liées à lui.

Votre père vous a-t-il poussé vers le pilotage ?

Il disait : « *Je ne veux pas les pousser* » mais, en même temps, il nous mettait à dispo des petites motos et, dès qu'on a été en âge de conduire, il nous a donné une vieille Fiat 500. La légende dit que c'était celle de François Cevert. Dommage qu'on l'ait cassée ! Mon père nous avait fait un tracé dans les bois, près de Montlhéry. C'était hyper-serré et on a détruit la caisse au bout de deux ans. Ce qui est certain, c'est qu'on n'a presque pas fait de karting. C'était hors de question. Ou alors il fallait très bien étudier à l'école, ce qui n'était pas mon cas. J'avais sollicité ses potes sponsors pour qu'ils soutiennent mes débuts en Karting, mais il les a appelés pour qu'ils arrêtent car je ne travaillais pas assez bien. J'ai dû faire six ou sept courses, pas plus. Face aux meilleurs pilotes français, j'étais toujours dernier. J'étais « posé ». Mon père ne nous a jamais poussés vers la compétition. C'était l'époque « *passer ton bac d'abord* ».

Il vous a donc fallu attendre d'avoir le bac pour passer le Volant Elf ?

Oui. Le problème, c'est que j'étais un peu rebelle et cancre et j'ai passé mon bac à 20 ans ! A 18 ans, j'avais été invité à faire une course de Caterham et je l'ai gagnée. J'ai cru que mes parents allaient accepter que je fasse le Volant Elf avant mon bac, mais non : ils n'ont pas cédé. Loin de là : je me suis retrouvé en pension à Metz ! Au lieu de me dire « *Allez, encore un an et j'aurai ma chance* », je me suis braqué. Je finis tout de même par avoir mon bac, synonyme d'inscription au Volant de Magny-Cours. Je parviens à gravir les sélections, jusqu'à la finale de 1992 où j'affronte entre autres Nicolas Minassian et Sébastien Philippe, qui était champion du monde de Karting. Magny-Cours, c'est là que François Cevert avait remporté le Volant Shell et je savais que, sans ça, il n'aurait probablement pas fait de sport auto. Aussi, je suis arrivé avec une motivation de fou. Je pense que, ce jour-là, c'est moi qui avais le plus faim. Et puis, j'avais tellement à cœur de poursuivre l'histoire familiale, par rapport à François... J'ai gagné sous la pluie. J'avais

fait le meilleur temps de la première série, mais ils ont demandé qu'il y en ait une deuxième, où je me suis à nouveau montré le plus rapide.

Comment se passent vos débuts en course ?

Je me retrouve en Formule Renault en 1993 au sein de la Filière Elf. Première course au Mans : je monte sur le podium ! En revanche, par la suite, j'ai eu de gros moments de doute. Je m'étais mis une pression d'un autre monde. J'avais peur, pas du danger, mais de ne pas bien faire. J'avais un total manque de confiance en moi. C'est là que l'expérience du karting m'a sûrement fait défaut. Je n'avais jamais pris un départ. La suite de la saison a été une descente aux enfers. Je n'ai refait un podium qu'à la dernière course de l'année, devant les meilleurs Européens. Mais c'était trop tard. Le contrat était clair : Elf ne gardait que les deux meilleurs Volants sur les trois. Le couperet est tombé à la fin de l'année.

Votre père vous conseillait-il ?

Oui, il essayait, mais c'était une période où l'on ne s'entendait pas bien. Lui n'avait jamais douté de sa vie. La dimension psychologique lui échappait. Il ne comprenait pas. Pour lui, si j'étais « posé », c'est que j'avais mal réglé ma voiture.

Prendre confiance a-t-il été long ?

Déjà, il a fallu que je trouve des budgets. Speedy m'a aidé et j'ai couru sur une Alpa privée en Formule Renault. Catastrophe ! Et puis je dispute la dernière course dans l'équipe d'usine, et là : pole et podium ! Je décide de passer à la Formule 3 en 1995 avec les moyens du bord. Avec la voiture de ma mère et une remorque, je vais chercher une F3 d'occasion chez Paul Stewart. Je réalise une année pas terrible, en grosse partie, je pense, à cause du moteur, choisi par rapport au budget réduit. La saison d'après, je repars en F3 au sein de l'équipe italienne Ravarotto et, pour le coup, on fait une excellente année. Je suis vice-champion de F3 mais sans gagner de course. Toutefois, je reprends confiance et décide de monter en Formule 3000 en 1997 avec cette même équipe. Cette fois, on ne fait que 70 % de la saison, faute de budget, mais j'en garde un souvenir exceptionnel parce que c'étaient des voitures de dingue. Physiquement, c'était épouvantable : pas de direction assistée, des chevaux tant et plus, beaucoup d'aéro... Je suis content de l'avoir vécu. Néanmoins, je me retrouve à pied. Je me dis alors que la monoplace, c'est fini et qu'il faut viser une discipline où on a tous la même voiture et qui distribue des primes permettant de s'autofinancer. Je m'inscris en Clio V6 en 1999.

Et là : première victoire. Encore en un lieu qui rappelle l'histoire familiale...

Oui ! Après avoir signé la pole, je remporte la course de Monaco, là où mon père avait gagné en Formule 1 en 1972. Je pars de la pole et je fais toute la course en tête. A la fin, c'est la délivrance. Ma mère était en pleurs. Mon père était là aussi. C'était génial. Se sont ensuivies presque quinze années de folie durant lesquelles je remporte des championnats : en Carrera Cup (2005, 2006 et 2008) et en championnat de France GT (2011 avec Laurent Pasquali et 2012 avec Henry Hassid). C'était extraordinaire !

Comment avez-vous découvert les 24 Heures du Mans ?

Mes victoires en Clio V6 m'ont valu d'être convié par Oreca à un test Dodge et me voilà à disputer les 12 Heures de Sebring et les 24 Heures du Mans 2000 sur une Viper officielle ! Les deux fois, j'ai terminé sur le podium de la catégorie GTS. Mon père était hyper-inquiet au Mans. Par la suite, j'ai couru les 24 Heures sur un proto Courage et sur une Ferrari GT.

Après avoir couru en LMGTE, en GT3, en GT4, vous venez de remporter le titre de champion d'Europe de GT2 sur une Audi R8 LMS. Quelles sensations ?

Dix ans après avoir gagné le titre de champion de France GT avec Henry Hassid, nous avons effectivement remporté ensemble le championnat d'Europe GT2. C'est génial ! Il m'en manquait ●●●



Trophée Clio V6 (Monaco 1999)

Bernard Asset

peut-être un tout petit peu par rapport à certains petits jeunes, mais nous avons quand même été performants tout au long de la saison. Il faut dire que les sensations procurées par les GT2 sont exceptionnelles. Ça va très très vite. Il y a beaucoup de puissance, un freinage diabolique, même si c'est un peu plus lourd donc moins agile qu'une GT3. Je me suis éclaté pour un budget à peine plus élevé. Je remercie Henry et Stéphane Ratel de m'avoir invité dans le championnat. Cette année, je vais courir en Ultimate Cup Series avec une Porsche 992, une auto qui m'a toujours fait kiffer. J'ai hâte d'y être ! Je ne suis pas blasé, j'ai encore la boule au ventre. C'est ça qui me pousse à continuer. Et puis, ça me fait plaisir que mes enfants – qui ont 11 et bientôt 6 ans – voient leur papa rouler. Ma fille n'est pas attirée par cet univers mais mon dernier, si. Il aime beaucoup les voitures. Je lui fais faire un tout petit peu de karting. Je reproduis un peu le schéma de mon papa. D'ailleurs, il conduit le PW 50 cm³ que j'avais à 7 ou 8 ans et qui a été restauré. Je trouve qu'il se débrouille plutôt bien, mais je ne vais pas le forcer.

Quelle est la voiture qui vous a procuré les plus fortes sensations ?

Même si on n'a pas fait de résultat avec, je garde un très bon souvenir de la Courage avec laquelle j'ai disputé les 24 Heures du Mans 2001. Son V10 Judd était exceptionnel. Ça « envoyait du steak » ! La Porsche GT3 offre également de sacrées sensations. La sonorité du moteur et de la boîte de vitesses est juste incroyable. C'est une auto hors norme. La Ferrari 488 LMGTE était vraiment top aussi.

En 2006, vous attaquez une carrière en parallèle : essayeur pour l'émission Automoto. Comment est-ce venu ?

En fait, c'est venu parce que, en parallèle de mon Volant Elf, je bossais pour *Auto Plus*. Je faisais de petits articles avec Eric Bhat, qui a ensuite fondé le magazine *Auto Live*, le premier à avoir fait des essais vidéo sur DVD. On a fait ça avec mon frère : « *Les Essais rock'n'roll des frères Beltoise.* » La caméra, les GoPro, ça me plaisait bien. Le magazine s'est arrêté et j'ai fait une proposition à TF1. Ils n'ont pas donné suite et puis, trois mois plus tard, ils m'ont appelé pour savoir si j'étais dispo. Ça s'est fait un peu à l'arrache et c'est parti comme ça. Ils ont cru en moi et je suis devenu le pilote d'essai des sportives. Ça fait une excellente carte de visite et en plus ça me donne la possibilité de tester des voitures exceptionnelles. En outre, ça offre une forme de continuité au nom Beltoise dans le paysage automobile.

“J'ai remporté ma première course à Monaco, là où mon père avait gagné en Formule 1. Une vraie délivrance. Ma mère était en pleurs. Mon père était là aussi. C'était génial !”



Courage Judd (24 Heures du Mans 2001)

DPPI



Audi R8 LMS (championnat d'Europe GT2 2023)

SRO/JEP

Depuis sa première victoire à Monaco en 1999 (en haut avec son père Jean-Pierre et son frère Julien), Anthony maintient le nom de Beltoise en haut des classements, comme le montre son titre européen en GT2.

Y a-t-il des essais qui vous ont particulièrement marqué ?

Même si ce sont des supercars, on reste loin des performances des voitures de course. Mais c'est vrai qu'il y a eu des essais qui m'ont marqué. Avec Jérôme Chont, nous sommes allés une fois tester une Pagani Zonda. La voiture était absolument incroyable de puissance avec des performances de dingue sauf que, finalement, elle n'était pas amusante à rouler. Mais c'était l'une des premières voitures de la marque, ça a probablement évolué depuis. D'ailleurs, je crois que je vais bientôt en essayer une. Autrement, les dernières Ferrari, comme la 296 GTS, sont réellement surprenantes du fait de leur hybridation.

Quel regard portez-vous sur l'électrification de l'automobile ?

Aujourd'hui, ça ne me fait pas rêver de rouler en voiture 100 % électrique sauf pour de l'urbain, mais je ne m'imagine pas faire un Paris-Marseille en voiture électrique et perdre deux heures pour recharger. C'est vraiment ça actuellement, le point noir, pour moi. Je pense que l'hybridation est une solution satisfaisante. Pour la course, je ne vois pas encore les grandes compétitions mondiales que sont la F1 ou l'Endurance passer en 100 % électrique.

En parlant de continuité, vous vous impliquez dans la gestion du circuit de Trappes, créé par votre père...

Oui, il avait créé ce circuit et l'école Conduire Juste en 1986. Je ne m'étais pas impliqué jusque-là, à l'inverse de mon frère. Désormais, il s'occupe du circuit de Haute Saintonge. J'ai envie de faire de ce travail ma reconversion : gérer l'activité événementielle qu'il y a sur le circuit, monter des opérations de pilotage orienté sécurité routière et d'écoconduite.

On a l'avantage d'être le circuit le plus proche de Paris. ●

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...

Greg

66 Bentley Flying Spur Mulliner W12 vs Mercedes-Maybach S 680

Avant que les moteurs à 12 cylindres ne disparaissent à tout jamais, nous avons passé en revue deux illustres représentantes du genre. Bienvenue dans l'univers de l'ultra-luxe...



28 Alpine
A110 R

Laurent Villaron



38
DOSSIER
BMW M

Laurent Villaron



58 Porsche
718 Spyder RS

Tibor/Porsche

TERRE R MER

L'A110 s'est radicalisée, allégée, coursifiée. En R, elle promet monts et merveilles, sur la piste. Mais pour voyager à deux, est-ce encore cette savoureuse et polyvalente sportive ? Cap sur la Normandie pour s'en assurer.

Par Sylvain Vétaux
Photos Laurent Villaron



GRAND FORMAT Alpine A110 R



Les locaux m'en voudront peut-être de vous le dire, mais la route qui, de Biville, vous emmène en bord de mer est une petite merveille. Il y a plus roulant, mais le panorama, notamment à la descente, mérite une photo tous les 50 m. Sur autoroute, la R n'est pas le bout de bois redouté.





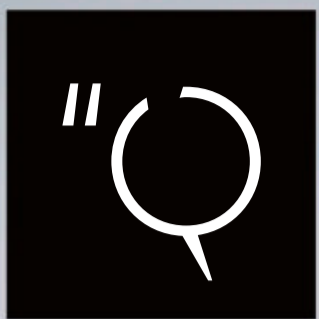
**EN L'ABSENCE DE RÉTRO INTÉRIEUR, DISONS
QUE L'AILERON NE GÊNE PAS LA VISIBILITÉ...
IL EST IDENTIQUE À LA S MAIS POSÉ SUR
DEUX COLS DE CYGNE, REÇULÉ ET REHAUSSÉ.**





Rouler en voiture de sport est dispendieux ? Pas si cette dernière a su soigner sa ligne, ce qui est le cas de l'A110 R. L'Alpine est légère et animée par un petit moteur. Bilan des courses : même en se faisant plaisir, la consommation reste raisonnable. Comptez environ 10 l/100 km, sans vous priver.





ue c'est gonflant ! » Notre photographe râle. A raison. L'objet de son courroux : les harnais Sabelt de l'A110 R. Des bretelles indispensables pour piquer au freinage vos potes sur la piste, mais des sangles qui se montrent rapidement horripilantes lorsque, en tant que photographe, vous passez votre temps à entrer, sortir, entrer, sortir... « *Moi, c'est l'absence de rétro central qui me saoule* », rétorqué-je à l'artiste. Nous avons quitté dès potron-minet la région

parisienne pour la Normandie. Au programme de ces prochaines quarante-huit heures : l'Orne, le Calvados et la Manche. Il est 6 h 45 et mon copilote roupille sur l'A11. Chapeau à lui car les baquets monocoques en carbone, rembourrés çà et là de mousses couvertes d'Alcantara, n'offrent pas la position idéale pour être accueilli dans les bras de Morphée. Les assises ne sont pas inconfortables, loin de là, mais ne laissent pas de place au doute : entre son cockpit sombre, ses commandes peu nombreuses, sa position de conduite parfaite, son volant en peau retournée, son pédalier alu et ses sièges au ras des pâquerettes, l'A110 R veut en découdre sur circuit. Elle y a brillé aux mains de Christophe Tinseau lors d'un Supertest (voir SA n° 740) avec un chrono de 1'47"88, à deux petits dixièmes de la surpuissante GT63 S E Performance, qui passe le mur de son à chaque accélération. La dieppoise a subi une cure d'amaigrissement drastique. Les jantes avec flasque en carbone, fournies par Duqueine : - 12,5 kg. Le capot en carbone, percé pour accroître l'appui sur le museau : - 2,6 kg. La lunette arrière en carbone (toujours maintenue par trois vis papillon comme sur n'importe quelle A110) : - 4 kg. Finalement, la R serait de 34 kg moins lourde que la S. Et c'est vrai, nous l'avons vérifié. La R ne pèse pas 1 082 kg comme annoncé par Alpine mais 1 101 kg. Ce n'est même pas le poids d'un essieu d'une berline électrique.

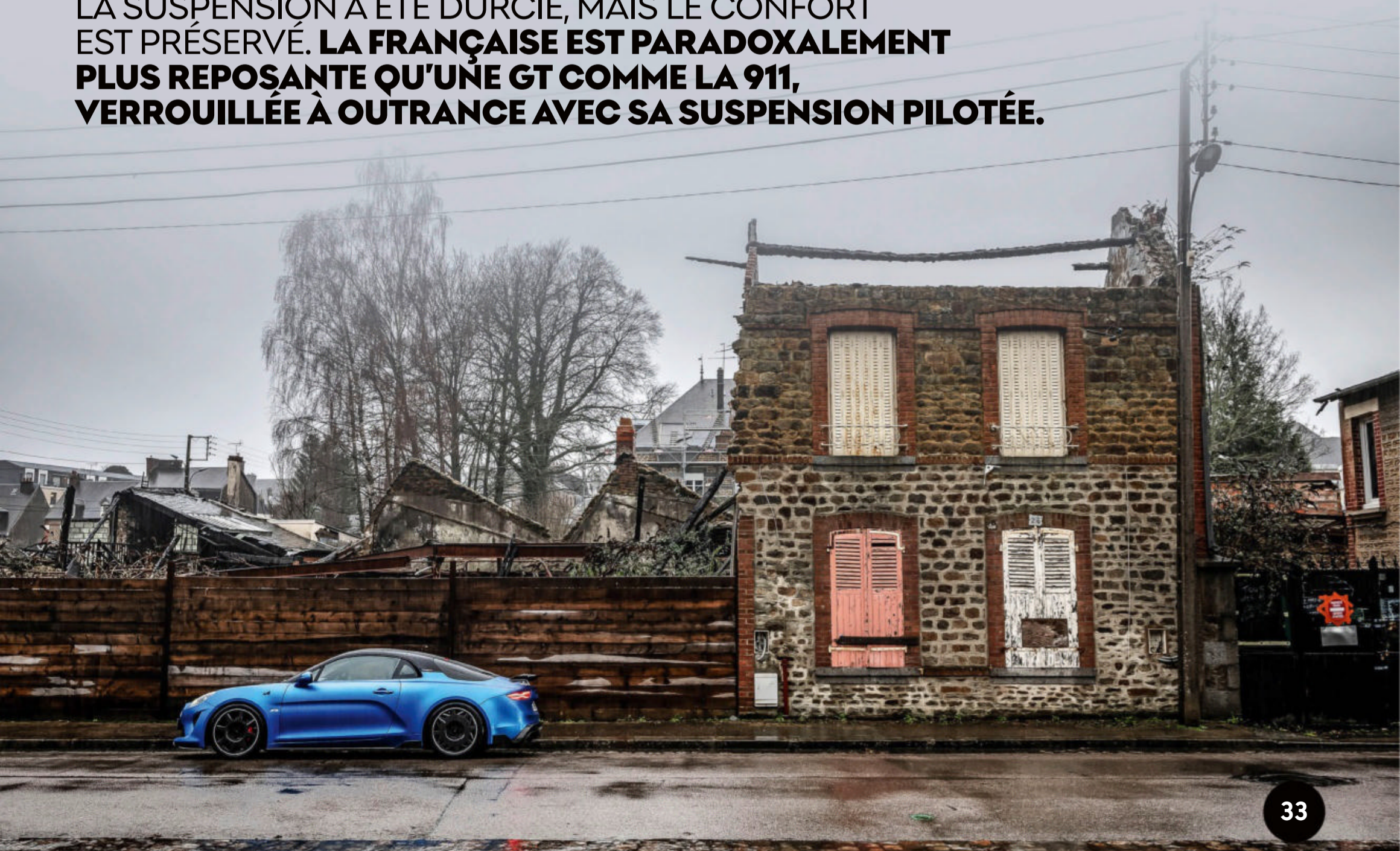
« *Aïe !* » Un vilain raccord sur l'A88, après Argentan, a tiré Laurent de son sommeil. C'était le signe que j'attendais pour quitter l'autoroute. Toute R

qu'elle est, l'Alpine y est à son aise. La suspension a été durcie, mais le confort est préservé, et la française est paradoxalement plus reposante qu'une GT comme la 911, verrouillée à outrance par sa suspension pilotée. Mais nous reviendrons sur l'amortissement de la R, qui est l'un de ses atouts majeurs.

R comme récréative

Quels sont ses autres atouts ? Il serait trop long de les lister tous. Il y a déjà ce capital sympathie énorme. Nous l'avons expérimenté lors de ce périple. Falaise, Caen, Ouistreham, Clécy, Vire, La Hague, Alençon, Flers : l'Alpine amuse les gens, délie les langues, fait sortir les smartphones des poches pour en immortaliser les galbes rondouillards mais graciles. Les ventes de la firme de Jean Rédélé crèvent le plafond : l'usine de Dieppe a récemment célébré la production de sa 20 000^e A110. Sur la R, tous n'aiment pas son aileron. Tous ne raffolent pas des jantes en carbone, qui rendent impossible tout flirt avec les trottoirs. Tous s'étranglent quand on leur annonce le tarif de cette version de piste homologuée pour la route (112 000 €, hors malus). Mais quand on questionne le quidam sur ce qui lui plaît chez l'A110 R, la réponse est souvent la même : « *Elle est mignonne, souriante. On dirait qu'elle se marre presque* », avoue une sexagénaire que nous avons interrompue pendant sa marche digestive sur Juno Beach, à Courseulles-sur-Mer. L'A110 R est récréative. Soit, si l'on en croit le Larousse : « *Qui a pour objet de divertir, d'amuser, de distraire* ». La meilleure façon de s'en assurer est évidemment derrière son volant. Vous aimez les autos de caractère ? Ça tombe bien car la normande n'en manque pas avec son arrière-train qui se déhanche au lever de pied, avant de limer son surplus de gomme une fois l'accélérateur repris. Vous êtes en quête d'une auto minimaliste mais pas spartiate, faisant la part belle aux sensations plutôt qu'aux performances ? La R est le choix du roi grâce à sa légèreté qui rend les changements d'appui instantanés mais sans encaisser des G superfétatoires. Vous ne voulez pas que Dame Nature soit sacrifiée sur l'autel de votre petit plaisir ? Avec son modeste 1.8 turbo peu glouton ●●●

LA SUSPENSION A ÉTÉ DURCIE, MAIS LE CONFORT EST PRÉSERVÉ. LA FRANÇAISE EST PARADOXALEMENT PLUS REPOSANTE QU'UNE GT COMME LA 911, VERROUILLÉE À OULTRANCE AVEC SA SUSPENSION PILOTÉE.





DEPUIS SA RENAISSANCE,
LA BERLINETTE A CONSTAMMENT
ÉTÉ UN MODÈLE D'AGILITÉ,
**MAIS CETTE VERSION BONIFIE
CE TRAIT DE CARACTÈRE.**

L'intérieur de la R est plus dépouillé que celui d'une A110 normale mais n'est pas pour autant spartiate. Climatisation et GPS sont conservés. Les baquets en carbone ne sont pas inconfortables, mais les harnais tournent à la punition lorsqu'il s'agit d'une utilisation quotidienne.



(un peu plus de 9 l/100 km lors de notre périple), l'argument sera tout trouvé pour votre prochain barbecue avec Sandrine Rousseau. Tout n'est pas parfait, évidemment. Certains s'y sont habitués, mais pas moi : la présence de commodos du siècle dernier fait tache, tout comme l'absence de rangements (pas de boîte à gants ni de vide-poche latéraux) ou bien encore les commandes de régulateur/limiteur de vitesse, placées juste sous le coude gauche du copilote. Mais tuons tout suspense : l'A110 R est la meilleure façon de démarrer l'année. Et de la continuer...

Presque la Suisse

Après quelques clichés souvenirs autour du château de Guillaume le Conquérant, à Falaise, azimuth ouest. Les premiers kilomètres de la D511 sont assez soporifiques mais mettent en avant la qualité des combinés ressorts/amortisseurs de la R. Les compressions sont progressives et sans cahots, et le rebond est juste parfait, à la fois contenu et ferme. Rappelons que cette déclinaison pistarde de l'A110 reçoit des liaisons au sol spécifiques. Les spires ont été durcies de 10 %, à l'avant comme à l'arrière. Les barres antidévers suivent la même voie (+ 10 % à l'avant, + 25 % à l'arrière), et le roulis est diminué de 44 % par rapport à un modèle de base (15 % relativement à la S). Sortie des lignes de montage de Dieppe, la R est déjà de 10 mm plus basse qu'une S. Le propriétaire peut réduire la garde au sol de 10 mm supplémentaires grâce à un écrou sur le corps de l'amortisseur. Néanmoins, ce réglage n'est pas homologué pour la route et réservé à la piste. L'autre façon de trouver le meilleur compromis compression/rebond consiste à jouer avec la molette près de la tête de l'amortisseur. Elle dispose de 20 crans, le 1 correspondant au tarage le plus ferme et le 20 à celui le plus souple. Précisons qu'amortissement et détente ne sont pas dissociés, chaque clic influant sur les deux en même temps. Je vous raconte tout ça pour briller en société, mais aussi parce que, coincé dans une zone de travaux,

j'ai le temps de potasser le dossier de presse. On s'approche de Clécy et ça vallonne gentiment. Le coin est appelé « la Suisse normande ». C'est probablement un peu exagéré, même si le canyon creusé par l'Orne est inattendu dans ce panorama de bocages. C'est beau et ça tombe bien puisque la D168 nous conduit au... Bô, petite commune qui n'usurpe pas son patronyme non plus. Rebelote : Laurent se détache, réclame quelques photos, et c'est reparti, plein nord cette fois. La D562 nous emmène jusqu'en banlieue de Caen, puis direction Ouistreham. Dans la cité portuaire, la lèvres en carbone se rappelle bruyamment à mes bons souvenirs. Si l'Alpine est quasi exemplaire en matière de confort, il faut garder à l'esprit qu'elle est tapie au ras du sol et que ses fanfreluches aérodynamiques sont exposées aux entrées de parking trop abruptes et aux ralentisseurs à la hauteur pas toujours réglementaire. Pause déjà face à la Manche puis c'est reparti, direction... la Manche (mais le département cette fois). La N13 est un long ruban insipide. L'étagement resserré de la boîte à double embrayage EDC maintient heureusement le régime moteur suffisamment haut pour ne pas s'endormir. Couville, Virandeville, Helleville, Héauville, Vasteville, Biville : c'est à se demander si les Normands ne parlent pas qu'en suffixes...

Face à la mer

Le chemin goudronné qui conduit aux dunes de Biville est une spéciale de Rallye en condensé. Virages à l'aveugle, dénivelé, portions droites mal surfacées, revêtement changeant en raison du sable : ce petit ruban au milieu de nulle part (et terminant en cul-de-sac) révèle un paysage de carte postale. La mer se confond avec le ciel dense de l'hiver, et ces teintes gris-bleu contrastent avec la composition beige et vert des dunes. A droite, c'est l'usine de La Hague. A gauche, le centre nucléaire de Flamanville. Pas vraiment des bijoux de l'écologie, même moi j'en conviens. Mais ces considérations disparaissent bien vite. L'A110 R ●●●



TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne turbo, 16 S**
Cylindrée : **1798 cm³**
Puissance maxi : **300 ch à 6 300 tr/mn**
Couple maxi : **34,7 mkg à 2 400 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 7 rapports à double embrayage**
Poids annoncé/contrôlé : **1 082/1 101 kg**
L - l - h : **4 256 - 1 798 - 1 252 mm**
Empattement : **2 420 mm**
Pneus AV & AR : **215/40 & 245/40 R 18**
Prix de base : **112 000 €**
Prix des options/malus : **6 000/2 726 €**
Prix du modèle essayé : **120 726 €** (malus compris)

PERFORMANCES MESURÉES

V. max. : **285 km/h (annoncée)**
0 à 100 km/h : **4"1 (64 m)**
0 à 200 km/h : **14"1 (505 m)**
400 m D.A. : **12"1 (187 km/h)**
1 000 m D.A. : **22"2 (234 km/h)**
Reprise de 100 à 140 km/h en Drive : **3"1 (103 m)**



virevolte, resserre la trajectoire, absorbe les trous, réagit à la moindre crispation des mains au volant. Depuis sa renaissance, la berlinette a constamment été un modèle d'agilité, mais cette version bonifie ce trait de caractère. A l'exception de la rétrovision, réellement problématique, les manœuvres sont un régal. Je ne me plains pas mais vous prie de me croire : effectuer des demi-tours au milieu de la pampa avec une McLaren, une GT3 RS ou une Dallara n'est pas toujours de tout repos. Avec son format compact et son bon rayon de braquage, l'A110 R n'est pas source d'inquiétude. A l'inverse du front nuageux qui recouvre déjà Guernesey, au loin. La lumière tombe vite, les bulletins météo annoncent le pire pour demain, aussi replions-nous les gaules, direction Vire, point de chute pour la nuit. Finalement, plus de peur que de mal. La Normandie est transie de froid mais pas drapée de l'épais manteau blanc que les chaînes d'info continue appelaient presque de leurs vœux. Le thermomètre de l'Alpine affiche 1 °C. C'est peu, d'autant qu'il pleut sans discontinuer. Avec Laurent, nous échangeons un regard désespéré. « *C'est mort : entre le brouillard et la flotte, autant rentrer à Paris.* » Dont acte, mais par les chemins de traverse.

Chi va piano...

... *va sano*. Dans ces conditions frisquettes, malgré la puissance modeste de l'A110 R (300 ch), on prend quelques précautions. Les Michelin Sport Cup 2 ne sont pas les gommes les plus tendres du catalogue auvergnat, mais ils ne raffolent pas de cette météo. Impossible de les faire monter en température sur route ouverte, et une pression un brin téméraire sur l'accélérateur réveille l'électronique. On peut bien sûr totalement la faire roupiller (pression longue sur le bouton Sport pour passer en Track puis appui sur la commande d'ESP), mais quelques autos croisées dans les bas-côtés m'incitent à une certaine circonspection. Ce n'est pas aujourd'hui que j'attesterai de la bonne vigueur du 4 cylindres turbo. Je vous renvoie donc à l'essai publié dans *Sport Auto* n° 740, qui s'était déroulé dans des conditions parfaites. Nous avons abattu le 0 à 100 km/h en 4"1 avant de franchir la borne du premier kilomètre

en 22"2, soit 0"2 et 0"7 de mieux que la S dans les mêmes exercices. Sur les routes très glissantes qui nous conduisent à Alençon en passant par Argentan, je serais déjà heureux d'atteindre les 100 km/h avec la route toujours dans l'axe du pare-brise. Le 1.8 ne gagne pas un équidé dans la R, mais son hennissement est un brin différent. En cause : la disparition du clapet d'échappement, un résonateur à l'admission collé à une cloison en aluminium gaufré et la double sortie ronde (en inox) réalisée en impression 3D. Alpine annonce 2,6 dB de plus et un centre de gravité spectral augmenté de 33 Hz. Si vous le dites... Mes esgourdes constatent juste une tessiture rocailleuse moins prononcée qu'avant et ce crépitement sympa au lever de pied.

C'est mignon, Alençon. Quelques prises de vues en centre-ville où une fourgonnette manque de m'arracher l'aileron en carbone. La lame est identique à la S mais est posée sur deux cols de cygne, reculée de 18 mm et rehaussée de 46 mm. Comme il n'y a pas de rétro central, cet appendice n'est pas handicapant pour la visibilité. A l'inverse du brouillard qui retombe. On loue encore plus la direction précise et progressive de l'Alpine dans ces conditions compliquées, où le conducteur se retrouve souvent à redonner du volant faute d'un champ de vision dégagé. Le goudron est glissant, aussi l'essieu directionnel perd-il son mordant précocement. Par ailleurs, les amateurs de sensations fortes trouveront à redire sur sa transmission, qui ne réagit pas toujours en temps voulu et n'a pas la réactivité des meilleures boîtes double embrayage du marché. D'autres regretteront le manque de noblesse du moteur, prompt à dégainer mais qui n'incite pas à aller taquiner la zone rouge. Chacun voit midi à sa porte. A la mienne, j'aime trouver un paquet qui me promet du plaisir instantané, sans l'allure d'un missile intercontinental, un gabarit compact, une tenue de route aérienne, une plastique qui donne le sourire, un tempérament facile à contenir une fois les limites de motricité atteintes et, accessoirement, de la place pour ma corpulence de basketteur. Tout ça, l'A110 R me l'a prodigué... ●



VOUS CHERCHEZ
UNE AUTO MINIMALISTE
MAIS PAS SPARTIATE,
FAISANT LA PART BELLE AUX
SENSATIONS PLUTÔT
QU'AUX PERFORMANCES ?
LA R EST LE CHOIX DU ROI.



L'avis de Sylvain Vétaux

Elle n'avait récolté que 4 feux verts lors de son passage au Vigeant, aussi certains s'étonneront-ils que la plus pistarde des A110 fasse carton plein sur ces petites routes normandes. La raison est simple : une suspension qui incite à plus de rythme sans rendre l'Alpine inconfortable, une efficacité en hausse mais une propension à se déhancher intacte et une faculté d'égayer la journée dès le harnais attaché. Si ça ne vaut pas la note maximale, je ne vois pas qui la mériterait.



C'EST PARTI POUR LA SAISON 2024 !



© PB PHOTOGRAPHY



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 BMW M


Dossier réalisé par Laurent Chevalier & Jacques Warnery

NOUVEAUTÉS BMW iM3, M4 & M5

Surprises sur prise

Nous avons jusqu'en 2027 pour nous entraîner à prononcer "M3" et "électrique" dans la même phrase. **D'ici là, BMW nous réserve quelques belles surprises, avec des moteurs qui nous font davantage vibrer.**

BMW iM3

 **a fait un choc, non pas visuel, puisque la Vision Neue Klasse qui devrait servir de base à la prochaine M3 électrique ne manque pas de style, mais au plan philosophique, il y a comme une grosse pilule à avaler. C'est-à-dire le troc du mythique 6 cylindres en ligne contre une machine électrique. Enfin, plutôt quatre. A chaque roue son moteur, en effet, dans le but de mieux contrôler le comportement dynamique, et accessoirement de faire grimper la puissance. Les indiscretions évoquent une unité capable de déployer jusqu'à 1 mégawatt (1 360 ch) sans préciser**

où les batteries et le marketing placeront le curseur pour la M3 électrique. Pas grand-chose à craindre en matière de performances donc, terrain sur lequel on a tendance à croire BMW les yeux fermés. Il paraît même que la force des accélérations et les capacités de relance devraient se situer à un niveau auquel les gens ne sont pas encore habitués. Pour ce qui est du comportement, les metteurs au point promettent aussi monts et merveilles. Le cerveau qui contrôle les réactions du châssis serait programmé avec les moindres détails des trente dernières années

d'expérience M dans le domaine de la tenue de route (en espérant surtout que la mémoire des propulsions et du survirage reste vive). Ce qui rassure, c'est que les ingénieurs de Munich affirment couvrir l'ensemble du programme eux-mêmes, avec leurs petits doigts et leurs propres neurones, sans aller voir ailleurs, chez des fournisseurs moins exigeants. On peut donc attendre une finesse de réglage et des réactions qui ne devraient pas trop trancher, espérons-le, avec les actuels produits de la gamme. Reste à savoir quel sera le poids final, et à espérer que les sensations perçues au volant soient dignes d'une vraie M3. **L.C.**



BMW M4 & M4 CS

Je vous épargne le couplet sur la nouvelle signature lumineuse et le chiffre après la virgule du nombre de pouces de l'écran tactile. Venons-en aux faits. Si les évolutions de style entre l'actuelle version et celle, restylée, de la nouvelle M4 peuvent sembler très subtiles, c'est quand même bon à prendre. Ne serait-ce que pour le coup de boost de 20 ch, qui fait grimper la puissance du 6 cylindres de 510 à 530 ch. On ne change donc pas une équipe qui gagne, avec le vilebrequin forgé, les chemisages de compèt' et les deux turbos Mono Scroll. La principale différence se trouve dans la gestion électronique remaniée, mais les régimes de puissance maxi et de couple ne changent pas d'un iota. Cela permet, au passage, de grappiller des dixièmes au 0 à 100 km/h (3"5 pour le coupé et 3"7 pour la version cabriolet). La transmission M xDrive imposée s'accompagne toujours d'une large palette de configurations : 4WD par défaut, ou 4WD Sport avec davantage de couple sur l'arrière, pour un comportement plus incisif. Voire

2WD si affinité, lorsque les aides à la conduite DSC sont déconnectées. De quoi retrouver les joies d'une vraie propulsion surpuissante, et raviver les souvenirs des passionnés que nous sommes. A ce propos, le pack M Performance Piste est reconduit contre 15 000 €. Il permet d'abaisser la masse totale de 25 kg, et comprend notamment le freinage céramique, les baquets carbone (inconfortables) ainsi que le rehaussement de la bride à 290 km/h sur le coupé, ou 280 km/h sur le cabriolet. Ces deux versions sont uniquement disponibles en 4 roues motrices et boîte Steptronic à 8 rapports. Première livraison en mars, à partir de 121 000 €, hors malus. De leur côté, les premières préséries de la prochaine M4 CS ont déjà offert à nos collègues allemands de *Sport Auto* le privilège de leur déverminage. Il s'agit d'une version qui fait le trait d'union entre le modèle classique et l'extrémiste CSL, avec un poids revu à la baisse et une puissance légèrement majorée. **L.C.**



BMW M5 & M5 Touring

Si les prochaines M5 et M5 Touring nous font languir, on commence à y voir plus clair sous leurs capots. Selon toute vraisemblance, BMW devrait en effet réutiliser une mécanique semblable à celle du monstrueux SUV XM, à savoir le V8 4,4 litres biturbo de 585 ch, associé au moteur

électrique de 197 ch pour une puissance maxi cumulée de 748 ch. Deux questions restent cependant entières : la première concerne le poids total de la M5, en espérant qu'elle soit nettement moins pachydermique que le XM avec ses 2 795 kg annoncés à vide. La deuxième interrogation concerne

la concurrence directe, à savoir le choix de Mercedes pour motoriser le sommet de la gamme AMG des Classe E, berline et break. Si Stuttgart opte pour la grosse artillerie, c'est-à-dire un V8 hybride piqué à l'AMG GT E Performance, la rencontre avec Munich s'annonce déjà torride. **L.C.**



DOSSIER BMW M

COMPARATIF

Audi RS 4 Avant **vs** BMW M3 Competition M xDrive Touring
vs Mercedes-AMG C 63 S E Performance Break

Family Business

Pourquoi hésiter entre un week-end en famille
et une virée sur le Nürburgring quand on peut combiner les deux ?
Reste quand même à faire un choix...



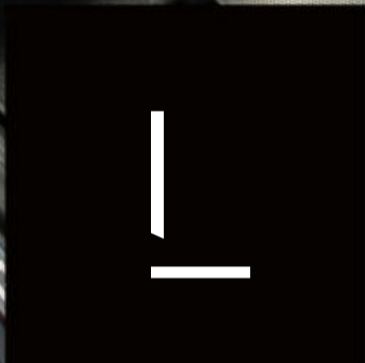
Par Laurent Chevalier
Photos Laurent Villaron







J'IMAGINE LA TÊTE
 DÉCOMPOSÉE D'UN
 PROPRIÉTAIRE DE MASERATI
 GRANTURISMO TROFEO
**QUI TENTE VAILLAMMENT
 DE DÉCOLLER UN BREAK
 CLASSE C DE SON RÉTRO...**



a question revient régulièrement : « Avec l'arrivée du petit dernier, il me faut plus de place, mais pas question de renoncer au plaisir de conduire, encore moins de passer à l'électrique. Qu'est-ce que vous me conseillez ? » Vaste débat, dont l'un des points névralgiques est souvent mis de côté à *Sport Auto*, à savoir le nombre de places assises et accessoirement la capacité réelle à voyager pendant plus de deux jours avec quelqu'un d'autre qu'un photographe professionnel. Même si

les nôtres ne sont jamais avares en commentaires fleuris en cas d'absence de coffre (Ferrari SF90) ou de places arrière inutilisables (Aston Martin DB12). Alors oui, avouons-le, l'habitabilité n'est pas notre tasse de thé, obnubilés que nous sommes par le plaisir et les sensations au volant. Mais à moins d'avoir 3 ou 4 voitures et plus si affinités, l'aspect pratique reste essentiel dans la vie de tous les jours, ne serait-ce que pour emmener des gens moins piquosés que vous et moi, au hasard votre femme, mari, enfant, cousin, ami ou animal de compagnie, et emporter les accessoires qui vont avec. C'est d'autant plus précieux qu'on en arrive toujours au même constat : le plaisir automobile, c'est comme celui d'ouvrir une bonne bouteille, ça ne vaut que s'il est partagé. Pour ce faire, la solution du break demeure imparable et plus convaincante que les SUV coupés au hayon raboté sur l'autel d'un style souvent lourd et discutable. Retour aux fondamentaux, donc, avec une offre qui laisse l'embarras du choix. Mercedes dégage la C 63 S E Performance Break et joue la carte hybride pour tenter de nous lobotomiser en effaçant les souvenirs d'un V8 AMG encore gravé dans les mémoires. Vient ensuite l'Audi RS 4, pilier du segment et descendante directe de la RS 2 qui a lancé le mouvement. Arrive enfin BMW qui met les pieds dans le plat en dotant sa M3 d'un hayon pour la première fois. Balles de break !

Mercedes

Impossible de présenter la nouvelle C 63 S E Performance Break sans rappeler son pedigree. Au gré des appellations et des millésimes, la fameuse Classe C d'AMG a toujours été caractérisée par le fait de gober un moteur un peu trop gros pour elle. En 2 roues motrices, s'il vous plaît, pour ajouter du piment. En clair, elle n'était pas irréprochable en matière d'efficacité pure, mais elle avait un cœur gros comme ça. Et nous, en grands romantiques, forcément, on tombait dans le panneau. D'abord sous l'effet du compresseur pendant les premières années (C 32, C 36), puis le grand jeu, avec un V8 à décorner les bœufs (C 55, C 63). Toujours en propulsion évidemment. Mais autre époque, autres mœurs, et on passe au 4 cylindres hybride à transmission intégrale imposée. D'où la douche écossaise qui alterne l'eau froide, avec 2 litres de cylindrée et une batterie qui pèse un âne mort, et l'eau chaude, avec un total de 680 ch cumulés. Si la Mercedes est de loin la plus puissante de notre plateau, c'est





COMPARATIF

Audi RS 4 Avant vs BMW M3 Competition M xDrive Touring vs Mercedes-AMG C 63 S E Performance Break



Une fois passée la pilule du V8 troqué contre un 4 cylindres hybride, on découvre un niveau d'accélération spectaculaire. Puis une efficacité et des vitesses de passage inattendues pour une telle masse.



COMPARATIF

Audi RS 4 Avant vs BMW M3 Competition M xDrive Touring vs Mercedes-AMG C 63 S E Performance Break



La couleur Vert Sonoma métallisé est en option, tout comme les jantes aluminium 5 branches bronze mat et le pack Dynamic RS. Par ailleurs, les freins avant de ce modèle d'essai sont en céramique. En revanche, il n'est pas équipé du pack RS Competition, qui inclut notamment les Pirelli P Zero Corsa.





aussi la plus lourde. Avec 2 225 kg (!) vérifiés sur notre balance de Mortefontaine, la nouvelle Classe C d'AMG accuse 70 kg de plus qu'une Classe E 63 S Break 4Matic à moteur V8 biturbo. Note pour la suite : 55 % de la masse totale de la C 63 est posée sur l'essieu... arrière. Ça se ressent dès les premiers tours de roues dans les enchaînements rapides, où le train avant est beaucoup plus alerte que celui des générations précédentes, mais alors, beaucoup... La différence avec ses aînées est également sensible en matière de résistance à la torsion en cas de forte sollicitation. Là où l'essieu avant des anciennes C 63 donnait l'impression de s'avachir, voire de se désunir sous la contrainte d'une corde qui se resserrait, la nouvelle sous-vire légèrement mais reste digne. La confiance s'installe, et l'envie d'écraser l'accélérateur est irrésistible. Le kick down fait alors l'effet d'un coup d'épéron, et le 4 cylindres déguerpit au galop en donnant la sensation de tirer sur le mors. Avec les petits coups de pouce de l'alterno-démarrreur et de la machine électrique, les départs canon de la C 63 laissent la M3 et la RS 4 sur le carreau. Ensuite, les effets de couple dans la direction sont moins marqués que sur la CLA 45 AMG, par exemple. Ça pousse fort, très fort même, mais ça reste feutré. Fini la sonorité profonde et les vibrations tonitruantes du V8 AMG, on s'en serait douté. Le mode Sport+ conserve quand même un timbre suggestif, à défaut d'être envoûtant. Quoi qu'il en soit, les capacités de mise en vitesse de l'AMG sont vraiment spectaculaires. Les conditions météo défavorables nous ayant empêchés de vérifier les performances revendiquées par nos propres moyens, il faudra nous en tenir au 0 à 100 km/h annoncé en à peine 3"4. A condition d'avoir une batterie chargée à 100 % pour obtenir le boost électrique nécessaire. Cela dit, même si l'accélération maximale varie en fonction des watts disponibles, la C 63 S a toujours du punch à revendre.

Mais ce n'est pas ce qui surprend le plus au volant de la Mercedes. C'est plutôt la progression en matière de vitesse de passage en courbe par rapport aux anciennes Classe C d'AMG. Au point d'être bluffé par sa faculté à passer la bosse du circuit routier de Mortefontaine à plus de 200 km/h sans broncher. La nouvelle C 63 est très lourde et dégage beaucoup d'inertie, mais son efficacité est absolument étonnante. En clair, malgré ses airs de ne pas y toucher et ses 2,2 t, Mercedes donne du fil à retordre à la plupart des GT modernes. A ce propos, j'imagine assez bien la tête décomposée d'un propriétaire de Maserati GranTurismo Trofeo qui tente vaillamment de décoller un break Classe C de son rétro... Bref, la C 63 est lourde et infiniment moins communicative qu'un multicylindre sur le plan des émotions mécaniques, mais elle est douée d'une efficacité probante. La seule chose qui tempère les ardeurs provient de la résistance de ses freins en cas de fortes sollicitations consécutives. Notre modèle d'essai n'est pas équipé de l'option des disques avant en céramique (disponible à partir du mois d'avril), ce qui oblige à espacer les gros freinages sous peine de surchauffe. Soulignons que les deux autres modèles sont dotés de l'option céramique. Un dernier bémol concerne le nombre de sous-menus et de validations pour couper les aides à la conduite et passer le couple uniquement sur l'essieu arrière. C'est un peu fastidieux, mais la bonne nouvelle, ●●●

L'AUDI A DE BEAUX
RESTES. **SON PARFUM
OLD SCHOOL LUI DONNE
UN GOÛT AUTHENTIQUE.**





TECHNIQUE

BMW M3 Competition M xDrive Touring

Moteur : **6 en ligne, biturbo, 24 S**
 Cylindrée : **2 993 cm³**
 Puissance maxi : **510 ch à 6 250 tr/mn**
 Couple maxi : **66,3 mkg à 2 750 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, 8 rapports auto**
 Antipatinage : **de série déconnectable**
+ contrôle de trajectoire
 Autobloquant : **de série piloté**
 Poids annoncé/contrôlé : **1 865/1 828 kg**
 Rapport poids/puissance : **3,6 kg/ch**
 L - l - h : **4 794 - 1 903 - 1 436 mm**
 Empattement : **2 857 mm**
 Voies AV/AR : **1 617/1 605 mm**
 Pneus AV & AR : **275/35 ZR 19 & 285/30 ZR 20**
 Réservoir : **59 l**
 Prix de base : **116 650 €**
 Prix des options/malus CO₂ : **37 125/60 000 €**
 Prix du modèle essayé :
213 775 € (malus compris)

Audi RS 4 Avant

Moteur : **V6, biturbo, 24 S**
 Cylindrée : **2 894 cm³**
 Puissance maxi : **450 ch à 5 700 tr/mn**
 Couple maxi : **61,2 mkg à 1 900 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, 8 rapports auto**
 Antipatinage : **de série déconnectable**
+ contrôle de trajectoire
 Autobloquant : **de série central**
 Poids annoncé/contrôlé : **1 820/1 858 kg**
 Rapport poids/puissance : **4,1 kg/ch**
 L - l - h : **4 782 - 1 866 - 1 414 mm**
 Empattement : **2 826 mm**
 Voies AV/AR : **1 580/1 575 mm**
 Roues : **9 x 20**
 Pneus : **275/30 ZR 20**
 Réservoir : **58 l**
 Prix de base : **103 300 €**
 Prix des options/malus CO₂ : **39 925/60 000 €**
 Prix du modèle essayé :
203 225 € (malus compris)

Mercedes-AMG C 63 S E Performance Break

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S**
+ moteur électrique (hybride rechargeable)
 Cylindrée : **1 991 cm³**
 Puissance maxi thermique : **476 ch à 6 750 tr/mn**
 Couple maxi thermique : **55,6 mkg à 2 250 tr/mn**
 Puissance maxi électrique : **204 ch**
 Couple maxi électrique : **32,6 mkg**
 Puissance cumulée : **680 ch**
 Couple cumulé : **104 mkg**
 Transmission : **intégrale, 9 rapports auto**
 Antipatinage : **de série central + piloté AR**
 Autobloquant : **de série piloté**
 Poids annoncé/contrôlé : **2 165/2 250 kg**
 Rapport poids/puissance : **3,3 kg/ch**
 L - l - h : **4 842 - 1 900 - 1 458 mm**
 Empattement : **2 875 mm**
 Voies AV/AR : **1 649/1 571 mm**
 Pneus AV & AR : **265/35 & 275/35 ZR 20**
 Réservoir : **66 l**
 Prix de base : **135 849 €**
 Prix des options/malus CO₂ + poids : **21 550/10 480 €**
 Prix du modèle essayé :
167 879 € (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **250 km/h**
(280 km/h en option)
 0 à 100 km/h : **3"6**

V. max. : **250 km/h**
(290 km/h en option)
 0 à 100 km/h : **4"1**

V. max. : **280 km/h**
 0 à 100 km/h : **3"4**



**LA BMW SE DISTINGUE DU LOT PAR SON MOTEUR
 ET SON COMPORTEMENT. ÇA PEUT PARAÎTRE CLICHÉ,
 MAIS C'EST UN FAIT.**

Audi RS 4 Avant vs BMW M3 Competition M xDrive Touring vs Mercedes-AMG C 63 S E Performance Break

c'est que la C 63 S E se transforme alors en véritable propulsion. En réalité, il y a deux moyens d'envisager ce break AMG : le premier consiste à voir le verre à moitié vide en regrettant le caractère du V8 de son prédécesseur, le second à voir le verre à moitié plein grâce à son efficacité en hausse, à son grip, à sa sécurité active et à ses vitesses décapantes en courbe. Autant d'éléments qui peuvent avoir du sens dans la recherche d'un break chic, discret et performant.

Audi

A l'heure où les autos deviennent muettes comme des carpes et où l'ultra-connectivité se répand à tout prix et à coups d'écrans géants au risque de verser dans les gadgets inutiles, la RS 4 a un parfum *old school* rafraîchissant. Tout comme son V6, qui met dans l'ambiance dès le coup de démarreur. Non pas que ce 2,9 litres biturbo soit une brute épaisse particulièrement expansive en matière de vibrations, mais sa sonorité pleine, chaude et feutrée vous plonge dans une période bénie qu'on voit s'éloigner en la regrettant déjà. La RS 4 joue dans les graves, avec des silencieux d'échappement qui résonnent gentiment comme des tam-tams au passage des rapports de la boîte 8. Son ronron est imperturbable et souligne une capacité de relance immédiate, sans être envahissant. L'Audi prend le contre-pied de la puissance spectaculaire de la Mercedes et du caractère explosif de la BMW en leur opposant une sorte de force presque tranquille. Sa force n'est pas du genre à être mise en avant pour impressionner, au contraire, elle est en réserve mais reste omniprésente. Et peu importe si le 0 à 100 km/h annoncé en 4"1 par Audi concède 0"7 à la valeur revendiquée par Mercedes ou 0"5 à la BMW. La RS 4 jette l'éponge sur le terrain des accélérations pures mais demeure délectable au quotidien et sur longues distances. Le V6 biturbo est rond à bas régime, plein comme un œuf jusqu'à 5 000 tr/mn et ne rechigne jamais à grimper vers la zone rouge. Ce n'est pas le moteur le plus exubérant de la bande, c'est évident, mais sa tessiture coche toutes les cases du parfait compagnon de route. De quoi doubler en deux coups de cuillère à pot, relancer la cadence avec une énergie débordante entre deux virages ou encore aligner les kilomètres d'autoroutes allemandes à des vitesses grand V sans montrer le moindre signe d'essoufflement. En clair, la RS 4 est une voyageuse hors pair. Non seulement les réglages de suspension et les débattements sont plus souples que ceux de ses deux consœurs, mais les transferts de couple entre l'essieu avant et arrière prennent un malin plaisir à clouer les quatre roues au sol. Un mode drift ? Pas de risque, à moins de se cracher dans les mains et de sortir les grosses ficelles. Sa vraie nature, au contraire, c'est la conduite coulée et rapide, musclée à ses heures, mais jamais radicale. Notre RS 4 d'essai s'accorde des mouvements de caisse décontractés, aussi bien en roulis qu'en plongée. Autant de signaux qui vous poussent à anticiper les freinages

plutôt qu'à les retarder, au contraire de la BMW. Notons qu'en mode Sport, les interventions du système ESP et de l'antipatinage sont repoussées et peuvent, en maintenant la pression sur le bouton, être désactivées. Mais au risque de nous répéter, n'espérez pas entretenir la moindre glisse prolongée sur route sèche, puisque le système Quattro veille au grain. Il en résulte une adhérence record, certes, mais pas de quoi inquiéter BMW ni Mercedes sur le plan du dynamisme. La comparaison de l'Audi avec la Mercedes et la BMW pourrait même paraître cuisante à mesure que le rythme augmente. Ça n'enlève rien aux qualités de la RS 4. C'est plutôt une question de goûts, de besoins en matière d'usage et par déduction de curseur à placer entre la polyvalence et la sportivité. C'est un fait, l'Audi n'est pas armée jusqu'aux dents et n'a pas 27 modes de conduite différents ni une suspension verrouillée comme une porte de prison. Mais sa relative décontraction, sa simplicité d'utilisation et ses saveurs d'antan lui confèrent un caractère authentique. Pas le plus fun, certes, mais sans esbroufe et particulièrement agréable pour avaler les kilomètres. Quant au freinage, il doit composer avec l'inertie dégagée par les 1 858 kg mesurés. Les distances d'arrêt sont bonnes, à condition de respecter un temps de refroidissement entre les forts ralentissements. Précisons que notre RS 4 d'essai est équipée de l'option carbone-céramique (7 800 € et uniquement à l'avant).

BMW

A l'heure où la M3 Coupé profite d'un restylage pour gagner une once de puissance supplémentaire et passer à 530 ch, la version Touring stagne à 510 ch. Est-ce qu'il en manque ? Non, comme nous le constaterons plus tard. Mais auparavant, j'ai quelque chose à vous avouer. Alors voilà, pour être tout à fait honnête, je n'ai jamais été un grand fan de l'actuelle M4 Coupé, qui me semble trop lourde et moins communicative que dans le passé sur le plan des sensations. Avis partagé par notre pilote émérite Christophe Tinseau, qui en a pris le volant pour l'essorer au cours d'un précédent Supertest : « *J'ai le sentiment d'être dans une berline avec beaucoup de chevaux mais pas dans un coupé sportif. A l'intérieur, la mécanique est trop aseptisée, et je n'ai pas l'impression d'être dans une M.* » Aïe, ça pique. Mais là, c'est différent, ce que l'on est en droit d'attendre d'un coupé n'ayant rien à voir avec ce que l'on peut attendre d'un break. La version Touring remet donc les compteurs à zéro. En reprenant les avant-postes sur la balance face à la concurrence, avec 1 828 kg vérifiés par nos soins, c'est-à-dire 30 kg de moins que l'Audi RS 4 et 400 kg de moins que la Mercedes. En revanche, on s'aperçoit que le sacro-saint équilibre à 50/50 entre essieux a pris du plomb dans l'aile (56 % à l'avant et 44 % à l'arrière). Est-ce que ça signifie que la M3 Touring manque d'agilité du train avant et rechigne à plonger à la corde ? Non, c'est l'inverse et surtout, la BMW est beaucoup plus communicative que l'Audi et la Mercedes en matière de remontées d'informations dans la direction. En comparaison, la M3 Touring est un gros kart face à une RS 4 trop neutre et une Mercedes (beaucoup) trop lourde. En quelques enchaînements de virages seulement, la M3 se révèle ●●●





**QUE CE SOIT DANS
LES BOUCHONS OU SUR
CIRCUIT, IL SE PASSE
QUELQUE CHOSE
AU VOLANT DE LA M3.**



être une vraie BMW. De celles qu'on pourrait reconnaître entre mille. Ça commence avec le tempérament mécanique très caractéristique. Sur la route, le 6 cylindres offre une allonge infinie, avec des relances constantes à bas régime et des explosions bien senties lorsqu'il grimpe vers la zone rouge. Quelle santé ! Le moteur de la BMW est beaucoup plus sportif que celui de l'Audi et bien plus communicatif que celui de la Mercedes. Et comme la boîte 8 de la M3 remplit bien son rôle, la victoire est sans appel au chapitre mécanique. L'autre gros coefficient concerne le plan dynamique, et sur ce point, la BMW prend aussi une longueur d'avance. Après le train avant étonnamment agile et incisif pour un break, on découvre un équilibre probant et une souplesse qui donne l'envie quasi permanente de hausser le rythme. Que ce soit sur une route départementale désertique ou sur le circuit routier de Mortefontaine, la conduite de la M3 Touring reste fluide et s'adapte à toutes les situations. En fonction des modes de conduite, notre modèle d'essai passe d'un confort acceptable à une fine lame, capable de juguler les mouvements de caisse. Aussi bien le roulis dans les virages, le cabrage à l'accélération que la plongée au freinage. A ce propos, l'option carbone-céramique qui équipe notre M3 d'essai ne souffre d'aucune faiblesse, même en utilisation intensive. Cela dit, l'ami David Bouillaux de chez *Auto Plus* me confirme que la même voiture, avec des freins classiques, apporte également satisfaction pour enchaîner les tours de Montlhéry. Et voilà, merci David, qui vient de vous faire économiser 9 950 €... A propos d'option à éviter, d'ailleurs, il y en a une autre : les sièges baquets M Carbon, au confort discutable et aux rehaussements latéraux caricaturaux loin d'être indispensables dans un break. Pour le reste, il n'y a pas grand-chose à jeter sur la M3 Touring, même si les pinailleurs se plaignent d'un trop grand nombre de modes de conduite. Il faut reconnaître qu'on profite surtout des configurations extrêmes. D'abord en mode confort, avec un filtrage adapté à une balade en famille, jusqu'au mode propulsion, sans aides à la conduite, lorsqu'on veut se faire plaisir en pétant les plombs, si vous me passez l'expression. Non seulement la BMW est la plus sportive des trois, mais c'est elle qui est capable du plus grand écart entre les conditions d'utilisation. ●

COMPARATIF

Audi RS 4 Avant vs BMW M3 Competition M xDrive Touring vs Mercedes-AMG C 63 S E Performance Break



Tant que les BMW resteront des BMW, tout ira bien. C'est le cas de la M3 Touring, qui délivre les éminentes qualités des produits de Munich. Seul bémol, ses baquets optionnels en carbone sont un peu too much à l'usage.



L'avis de Laurent Chevalier

L'Audi a de beaux restes, et son parfum désormais *old school* devient encore plus irrésistible à une époque où la majorité des voitures se sont affadiées. La Mercedes, quant à elle, ne parvient pas à nous faire oublier l'ancien V8 AMG mais s'avère tout à fait bluffante en efficacité et en vitesse de passage. Ça ne suffit pas à surclasser la prestation générale de la BMW, qui rafle la mise, avec un mélange parfaitement dosé entre sportivité et polyvalence.

Victoire : BMW



Aussi carrée que la proue, la poupe de la M2 cache sous son diffuseur deux doubles sorties d'échappement. La plus petite M de la gamme BMW profite d'un châssis rigoureux et du grip de ses pneumatiques Michelin Pilot Sport Cup 2 pour signer de bons chronos. Il lui manque une pointe d'agilité et un train arrière suffisamment mobile à la demande pour régaler complètement son pilote.





DOSSIER BMW M
SUPERTEST BMW M2



Tête au carré

Des lignes taillées à la serpe, un 6 en ligne au tempérament explosif et une architecture de propulsion : la plus petite des BMW M s'annonce comme un enfant au caractère bagarreur.

Direction Le Vigeant pour découvrir la vraie personnalité de cette M2.

Par Jacques Warnery Photos Florian Grout

L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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

"En règle générale, la religion BMW est de glisser. Ici, l'arrière est plutôt stable, mais c'est aux dépens de l'avant."

Christophe Tinseau



Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 15 virages ■ Largeur de piste : environ 11 m
- Conditions de piste : sèche, 22 °C
- Pneus : Michelin Pilot Sport Cup 2 en bon état

Une fois installé à bord, Christophe regrette une position de conduite pas assez sportive : « On est moyennement assis, et les sièges manquent de soutien latéral dans la partie basse au niveau du bassin, mais aussi au niveau des dossiers. Les baquets M Performance que l'on retrouve en option sont mieux adaptés à un usage circuit. » Il apprécie en revanche beaucoup l'ambiance intérieure : « La présentation est vraiment agréable, et l'imposante dalle incurvée qui fait office de tableau de bord est très moderne. » Et côté moteur ? « Le 6 en ligne biturbo est particulièrement plein et coupleux. Il permet de moins solliciter la boîte et de rester souvent sur un rapport supérieur par rapport à un moteur typé hauts régimes. Toutefois, il monte moins vite dans les tours et n'offre pas le caractère rageur de sa déclinaison affûtée utilisée sur la M4 CSL. »

Le bât blesse davantage concernant la boîte automatique à 8 rapports : « Les déflagrations entendues lors des passages de rapport

sont sympas et rappellent la course. Cependant, elle reste trop lente. Cela reste correct à la montée, mais ce manque de réactivité est vraiment gênant lors de la descente. »

Le châssis aussi en prend un peu pour son grade : « En règle générale, la religion BMW est de glisser. Ici, l'arrière est plutôt stable, mais c'est aux dépens de l'avant. Quand tu es sur les freins, l'avant t'embarque et tu es obligé de patienter pour qu'il revienne chercher la corde. Dans les virages en double courbe, le second est très dur à prendre. On n'a pas assez de grip sur le train avant à la transition entre la fin de freinage et le début d'accélération. L'épaule du pneu avant qui s'use sur l'extérieur montre qu'il subit trop de poids et souffre d'un équilibre sous-vireur. »

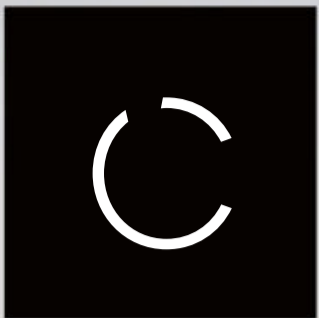
Avant de tempérer : « Ce n'est ni dangereux ni piégeux, mais cela manque d'efficacité. »

Il conclut par une note positive : « Les freins sont constants, bien dimensionnés et durants, malgré leurs disques en acier. Je n'ai pas rencontré le moindre allongement de la pédale lors de mes tours chrono. »



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

SUPERTEST BMW M2



ertains s'attaquent à sa couleur pour juger le style de la deuxième génération de M2. D'autres abordent le sujet d'une façon plus directe. Au point même de lui trouver des airs de magnifique coupé BMW, sorti d'une boîte de Lego Technic. Notre pilote préféré s'en amuse et prend un malin plaisir à remettre une pièce dans le juke-box : « *J'ai peut-être des goûts particuliers, mais j'aime bien le look de cette M2 ! Les designers ont changé de voie et assument*

une certaine agressivité. Ses formes carrées la font ressembler à une auto de course bodybuildée qui colle bien à la marque M et la distingue des autres Série 2. » La nouvelle M2 suscite des avis aussi tranchés que ses formes, et c'est très bien ainsi. A force de se perdre en chemin dans le gigantisme d'un SUV XM conquérant de l'inutile, beaucoup voient dans le dernier rejeton signé Motorsport un salvateur retour aux sources. Autrement dit, un coupé propulsion doté d'un 6 en ligne plein de punch, d'un différentiel autobloquant et même d'une bonne vieille boîte mécanique. Pas de chance, notre version se convertit à l'automatisme, mais le reste de la recette sent autant la gomme brûlée qu'elle incite à réviser son manuel de contrebraquage. La M2 a beau avoir perdu deux des quatre phares qui font tout le regard Béhème, la simple vision de ses hanches larges invite à la gaudriole et à tatouer le bitume de la piste du Vigeant. La ficelle est pourtant bien trop grosse pour en faire cette fameuse descendante spirituelle des toutes premières M3 que l'on veut nous vendre à tout prix. En prenant 12 cm par rapport à sa devancière et en s'étirant sur 4,58 m, la M2 s'éloigne de l'idée que l'on peut se faire d'un coupé compact. Surtout quand son capot long comme un jour sans pain abrite un cheptel de 460 têtes !

La deuxième génération de la « petite » M monte en gamme et récupère une bonne partie des dessous des toutes dernières M3 et M4.

A commencer par son train arrière multibras, identique à la géométrie près et doté des amortisseurs de la M3 Touring avec ressorts et hauteur de caisse spécifiques. Le moteur, qui répond à la douce appellation S58B30T0, est également identique, et ses deux turbos soufflent toujours à 1,7 bar, comme à bord de la grande sœur de 510 ch. Sauf qu'une électronique revue lui fait perdre 50 ch, hiérarchie de gamme oblige. Ce partage d'éléments profite amplement à une M2, vendue 31 400 € de moins qu'une M4 Competition. Revers de la médaille, cette gémellité se ressent aussi sur la balance de Mortefontaine, qui indique 1 724 kg avec 52 litres de sans-plomb dans le réservoir. Ceux qui pensaient à juste titre jouir d'une M2 plus légère que le coupé de la gamme supérieure en sont donc pour leurs frais, puisque BMW annonce sur les deux



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.

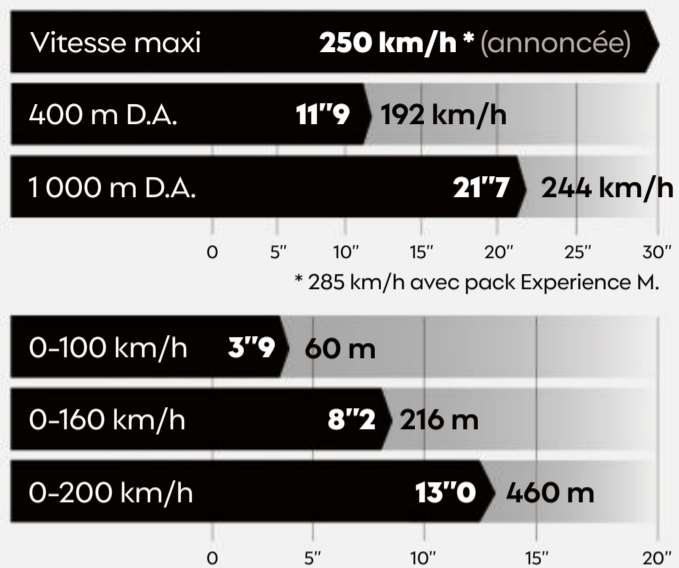
	1'32"24	Saleen GT1 (Larbre Competition)
1 ^{re}	1'37"70	Ferrari 296 GTS Assetto Fiorano *
2 ^e	1'39"30	Chevrolet Corvette Z06 *
3 ^e	1'40"91	Dallara Stradale IR8 Tribute *
4 ^e	1'41"60	Porsche 911 GT3 RS (Type 992)
5 ^e	1'42"80	Porsche 911 GT3 * (Type 992)
6 ^e	1'43"28	BMW M4 CSL *
7 ^e	1'44"65	Porsche 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

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

NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Mortefontaine (Ceram)

EN PISTE



REPRISES

100 à 140 km/h en Drive **2"6 (87 m)**

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h **132 m (4"8/1,2 G)**

CONSOMMATION

En conduite extrême **25 l/100 km**

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

La BMW M2 peut entamer quelques jolies figures, à condition d'insister lourdement sur les gaz en sortie. Les décrochages de la poupe et les reprises d'adhérence sont alors brutaux, même si l'équilibre typiquement BMW autorise des angles de dérive impressionnants. Le 6 en ligne biturbo S58 conserve une incroyable ressource. Il est identique à celui de ses grandes sœurs M3 et M4, à l'exception d'une cartographie spécifique qui lui fait perdre 50 ch.

VITESSE MAXI

1 La M2 est limitée à 250 km/h d'origine. Elle atteint cette allure avec une incroyable facilité et se montre particulièrement sereine. A noter que le pack Experience M (2 500 €) permet de relever la bride à 285 km/h, avec un stage de perfectionnement à la conduite. Nous n'avons pas pu vérifier cette valeur, mais elle semble tout à fait plausible avec un 6 en ligne aussi volontaire.

ACCÉLÉRATIONS

2 La M2 fait mieux qu'attendu. Alors que BMW annonce un 0 à 100 km/h en 4"1 et un 0 à 200 km/h en 13"5 sur notre version dotée de la boîte auto, notre fusée blanche s'accroche à ses Michelin Pilot Sport Cup 2 pour expédier ces deux mesures en respectivement 3"9 et 13"0. Les 400 m et 1 000 m D.A. sont signés en 11"9 et 21"7.

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

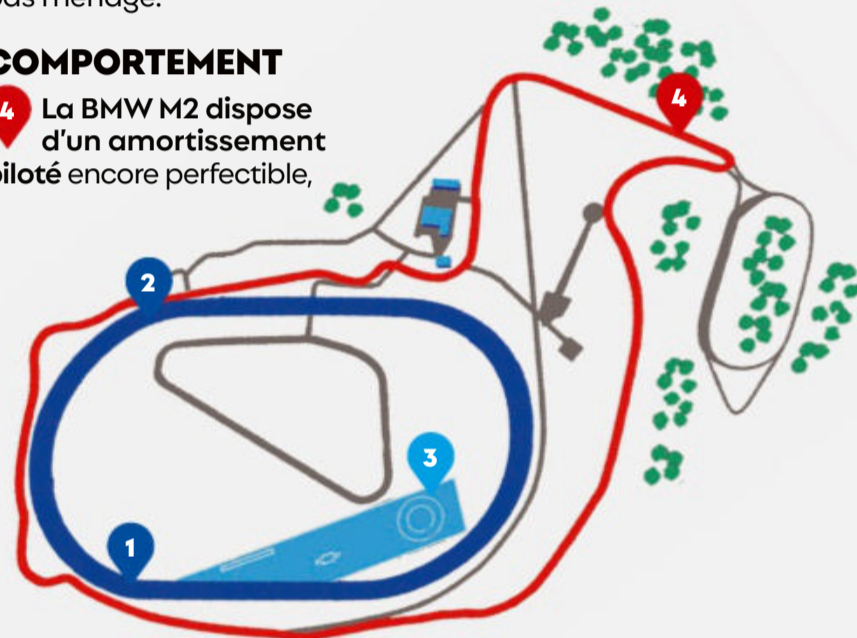
FREINAGES

3 Contrairement aux grandes sœurs M3 et M4, la M2 ne propose pas l'option disques de frein en céramique. L'accastillage en acier est pincé par des étriers 6 pistons à l'avant et un système flottant monopiston à l'arrière. Elle passe de 200 km/h à l'arrêt complet en 132 m, puis 133 m lors de la seconde tentative. Un joli résultat ! Et ce système n'a connu aucune faiblesse ni le moindre enfoncement de pédale lors des tours chronométrés de Christophe, qui ne l'a pourtant pas ménagé.

COMPORTEMENT

4 La BMW M2 dispose d'un amortissement piloté encore parfait,

malgré ses trois positions. Elle devient moins précise sur chaussée bosselée et compose avec une poupe rebondissante qui n'apprécie que modérément les saignées. La position Sport arrange un peu les choses et limite les mouvements verticaux sans dégrader un confort amélioré sur le mode le plus souple. Sur un revêtement plus propre, elle profite de son châssis rigide et du grip de ses pneus pour devenir très efficace. Sa stabilité et sa motricité étonnante pour une propulsion de 460 ch rassurent.



SUPERTEST BMW M2

une même valeur de 1 725 kg. Pire encore, la grande sœur pesée par nos soins lors du Supertest du numéro 722 s'en est tenue à 1 713 kg, soit 11 kg de moins. Cherchez l'erreur ! Alors, certes, la présence d'un toit en carbone et d'autres matériaux allégés réservés à la M4 lui permet de surveiller davantage son poids, mais il est tout de même étonnant de constater qu'une M2 est largement aussi lourde qu'un modèle dont l'empattement et la longueur sont respectivement étirés de 110 et 214 mm.

Balle rebondissante

Alors que les baquets optionnels M Carbon des M3 et M4 imposent des contorsions pour s'installer à bord, les sièges d'origine de la M2 sont aisément accessibles. La position un peu moins basse qu'à l'accoutumée apparaît moins sportive, mais le confort correct s'apprécie sur le trajet autoroutier qui nous mène au Vigeant. Le 6 en ligne se fait oublier, contrairement à la gestion de la boîte auto à 8 rapports, qui refuse parfois de passer la vitesse supérieure, sans raison apparente. Quelques trépidations troublent légèrement le confort, même dans le mode le plus paisible. Une fois sur le réseau secondaire, la M2 s'accroche à un bitume lisse avec talent. Le grip des semi-slicks Michelin Pilot Sport Cup 2 montés sur notre exemplaire d'essai l'aide autant que le châssis rigide. La plus abordable des M encaisse sans broncher les gros appuis, se montre imperturbable en entrée de courbe et profite d'une excellente motricité pour en ressortir aussi vite, sans pratiquement jamais réveiller le témoin d'ESP. Une légère paresse du train avant dans les passages plus serrés et une sensation de lourdeur générale malgré le grip impressionnant constituent les seuls petits bémols d'un comportement rigoureux. La M2 est efficace et compresse les côtes en virage, mais elle manque hélas de ressenti, comme trop souvent chez BMW. Trop légère en mode Normal et artificiellement lourde en Sport, la direction à assistance électrique n'est pas une grande bavarde. Difficile donc de sentir l'adhérence disponible sur le train avant au moment de la placer en entrée. Le freinage mordant mais doté ensuite d'une course morte ne facilite pas son dosage, même si son efficacité est irréprochable. C'est pourtant bel et bien quand le revêtement se dégrade que la M2 perd de sa superbe. Son amortissement piloté devient alors rebondissant, et sa poupe se dandine sur les saignées. Cela s'arrange un peu en mode Sport où les mouvements verticaux sont plus contenus, mais le coupé bavarois manque vite de précision sur revêtement bosselé. Heureusement, la piste du Vigeant est assez lisse pour mettre cette M2 sur le gril. A peine installé à bord, Maître Tinseau peste contre l'insuffisance de maintien des sièges. De l'extérieur, le passage du coupé blanc fait ●●●

LA M2 EST EFFICACE ET COMPRESSE LES CÔTES EN VIRAGE, MAIS ELLE MANQUE HÉLAS DE RESSENTI, COMME TROP SOUVENT CHEZ BMW.

BANC DE PUISSANCE

LE TEST VÉRITÉ PAR... DM Performance



PUISSANCE ANNONCÉE

460 ch

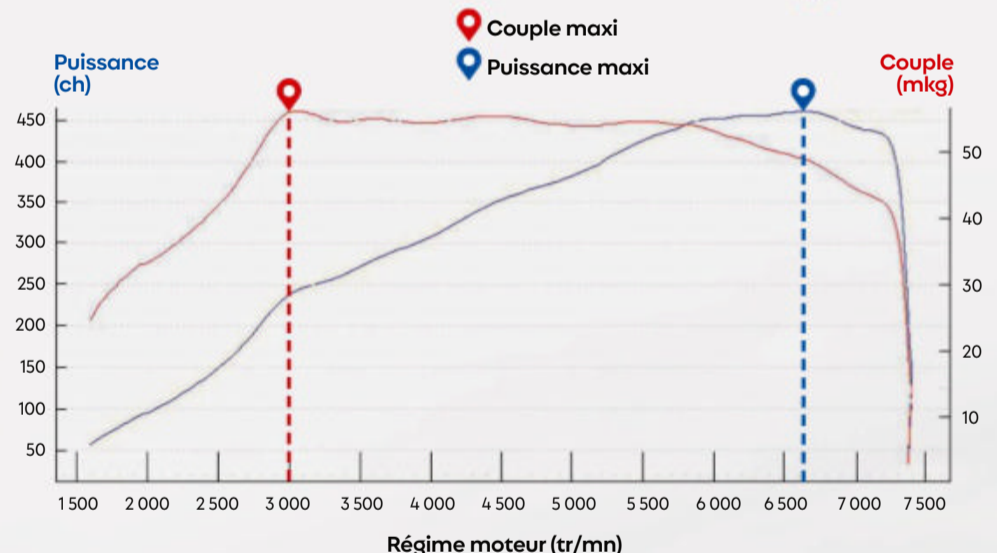
à 6 250 tr/mn

PUISSANCE MESURÉE

461,3 ch

à 6 680 tr/mn

Malgré une température et un taux d'humidité élevés, le bloc de la M2 dispose d'un petit cheval de plus que la puissance annoncée. En dépit d'une valeur maxi relevée à pratiquement 6 700 tr/mn, la puissance est constante à partir de 6 000 tr/mn. Le couple de 57,2 mkg constaté à 3 040 tr/mn est également légèrement supérieur aux 56,1 mkg promis entre 2 650 et 5 870 tr/mn. La courbe de couple grimpe brutalement jusqu'à 3 000 tr/mn et baisse ensuite très doucement, avant de s'effondrer vers 6 000 tr/mn. Ce 6 en ligne biturbo est une version assagie de celui de la M3.



Mesures effectuées sur banc Superflow Windyn 2 ou 4 roues motrices, capable d'encaisser jusqu'à 1 200 ch par essieu. Après le calcul des pertes de transmission, les mesures sont réalisées en freinant les rouleaux et en les accélérant. C'est donc la force nécessaire à leur ralentissement et à leur accélération qui détermine le couple puis la puissance maxi.
■ www.dmpower.fr ■ 01.34.84.64.77



TECHNIQUE

Moteur : **6 en ligne, biturbo, 24 S** Position : **AV, longitudinale** Cylindrée : **2 993 cm³** Alésage x course : **90 x 84 mm**
Rapport volumétrique : **9,3:1** Régime maxi : **7 200 tr/mn** Puissance maxi : **460 ch à 6 250 tr/mn** Puissance au litre : **154 ch/l**
Couple maxi : **56,1 mkg de 2 650 à 5 870 tr/mn** Couple au litre : **18,7 mkg/l** Transmission : **roues AR, 8 rapports automatiques**
Autobloquant : **de série** Antipatinage : **de série + correcteur de trajectoire**
Suspension AV/AR : **type MacPherson, amortisseurs pilotés et barres antiroulis/essieu multibras, amortisseurs pilotés et barres antiroulis**
Direction : **crémaillère, assistance électrique** Tours de volant/diamètre de braquage : **2,1 tours/11,9 m**
Freins AV/AR : **disques ventilés (380 mm, étriers 6 pistons/370 mm, étriers flottants)** Antiblocage : **de série**
Poids constructeur/contrôlé : **1 725/1 724 kg** Répartition AV/AR : **53/47 %** Rapport poids/puissance : **3,8 kg/ch**
L - l - h : **4 580 - 1 887 - 1 403 mm** Empattement : **2 747 mm** Voies AV/AR : **1 617/1 605 mm** Réservoir : **52 l**
Roues AV & AR : **9,5J x 19 & 10,5J x 20** Pneumatiques AV & AR : **275/35 R 19 & 285/30 R 20**
Prix de base : **81 100 €** Options/malus : **14 285/60 000 €**
Prix du modèle essayé : **155 385 €** (malus compris)

preuve d'une étonnante sobriété. Les Michelin Pilot Sport Cup 2 gémissent davantage à l'avant qu'à l'arrière, et aucun léger contrebraquage n'est en vue. Trois tours plus tard, le chrono s'arrête sur 1'47"80. La M2 précède l'Alpine A110 R d'une courte tête (1'47"88), pareillement chaussée. Elle s'offre même le scalp de la M4 Competition (1'48"34), qui s'est contentée de « simples » Michelin Pilot Sport 4 S. La grande sœur aurait sûrement fait respecter son droit d'aînesse à gommes équivalentes, mais la performance de la benjamine mérite amplement d'être soulignée.

Plus sérieuse que facétieuse

De retour au stand, l'ami Christophe confirme les impressions visuelles du bord de la piste : « *Le train avant est paresseux. Je suis constamment obligé d'attendre pour ne pas élargir la trajectoire.* » A juste titre. La M2 est ultra-stable lors des gros freinages, avale les portions rapides avec une insolente sérénité et n'a pas son pareil pour vous mettre en confiance. Sauf que ses roues antérieures peinent à engager, même en s'aidant des freins, et donnent cette impression de refuser l'obstacle. Difficile donc de garder de la vitesse au milieu du virage puisqu'il faut patienter avant de retrouver du grip sur l'essieu directeur. Contrairement aux M3 et M4, la M2 reprend le train avant de la Série 2 Coupé (G42), avec des composants et paliers adaptés à cette déclinaison M. De là à en faire la cause de son équilibre sous-vireur, il y a un pas difficile à franchir. Une fois la proue calée, l'excellente motricité permet de s'extraire de la difficulté en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire. Les amateurs de travers fumants risquent d'être déçus tant il est nécessaire d'en faire des tonnes pour la faire venir au gaz en sortie. Ensuite, le décrochage brutal d'une poupe jusqu'ici collée par terre demande un minimum d'habileté pour profiter de l'équilibre BMW et obtenir les cinq étoiles sur l'analyseur de drift repris des M3 et M4. Ce n'est pas un problème pour le sieur Tinseau, même si la glisse devient moins naturelle : « *Il faut mettre beaucoup de volant pour la déclencher. Un train avant plus tranchant aurait permis de faire venir la poupe plus tôt et d'entretenir une dérive plus facilement.* » Les M3 et M4, un peu plus incisives et dotées d'un empattement plus long, se prêtent avec davantage de talent à l'exercice.

L'énergie du 3.0 biturbo suffit autant pour s'amuser que pour raccourcir les lignes droites : « *Il a du couple et permet de rapidement passer le rapport supérieur* », ajoute Christophe. Son punch disponible dès 2 500 tr/mn se joue des 1 800 kg de la bête avec son pilote à bord, même si son caractère n'apparaît pas aussi rageur que celui de la M4 Competition à l'approche du régime maxi, fixé à 7 200 tr/mn. Résultat des courses, la M2 déboule à

235 km/h dans la ligne droite opposée et rend 7 km/h à la grande sœur. La hiérarchie est également respectée sur notre base de mesures à Mortefontaine. En passant de 0 à 100 km/h en 3"9, la M2 démarre très fort pour une propulsion, mais les 510 ch de la M4 font mieux. L'écart se creuse ensuite sur le 0 à 200 km/h (13"0 contre 11"7) et le 1 000 m départ arrêté (21"7 contre 21"1). Dans sa catégorie, en revanche, la M2 ne craint personne. La boîte automatique contribue sûrement à signer de meilleurs chronos, mais elle reste encore perfectible : « *Elle manque de réactivité à la descente des rapports, même dans son mode le plus rapide* », regrette Christophe. Elle n'offre pas non plus la rapidité des meilleures unités à double embrayage et peut frustrer en utilisation intensive sur piste, serait-on en droit d'ajouter. Dans les parties techniques, notre pilote émet une petite critique sur le châssis : « *L'amortissement un peu souple donne l'impression qu'elle lève parfois sa roue avant intérieure au virage. Je m'attendais à quelque chose de plus radical.* » La M2 ne propose effectivement pas la rigidité d'une vraie pistarde, mais ses mouvements de caisse sont suffisamment contenus pour conserver sa dignité. Dans la partie rapide du « S du sanglier », son caractère imperturbable lui permet de passer à fond, même si le train avant commence à élargir la trajectoire. La M2 est efficace et rigoureuse et elle n'oublie pas non plus de freiner et longtemps. Vu que son accastillage chipé aux M3 et M4 est un peu moins sollicité par les mises en vitesse légèrement inférieures, c'est tout à fait compréhensible. ●



L'avis de Jacques Warnery

Ceux qui espéraient de la bagarre au volant seront un peu déçus. A défaut d'être bien amortie sur route bosselée, la M2 est efficace pour chasser le chrono. Elle est par ailleurs performante et charme par son 6 en ligne. En revanche, il lui manque cette pointe de folie et ce caractère facétieux que l'on est en droit d'attendre d'une petite BMW M.



LA M2 EST ULTRA-STABLE LORS DES GROS FREINAGES, AVALE LES PORTIONS RAPIDES AVEC UNE INSOLENTÉ SÉRÉNITÉ ET N'A PAS SON PAREIL POUR VOUS METTRE EN CONFIANCE.



UN DERNIER POUR LA ROUTE

Après lui, c'est fini : le remplaçant de la gamme 718 ne s'alimentera plus de sans-plomb mais basculera vers le tout-électrique. **Le Spyder RS nous prépare-t-il à ce changement vertueux ? Pas vraiment et, même sous la pluie allemande, impossible de ne pas vouloir s'en resservir une bonne rasade.**

Par Sylvain Vétaux Photos Tibo/Porsche





Même si le remplacement des 718 est proche, son intérieur a bien vieilli. Certes, l'infographie date un peu, mais l'ergonomie est excellente et les baquets monocoques en carbone, malgré leur dureté apparente, ne rendent pas les longs trajets pénibles. Le volant n'est pas multifonction sur le Spyder RS.



TECHNIQUE

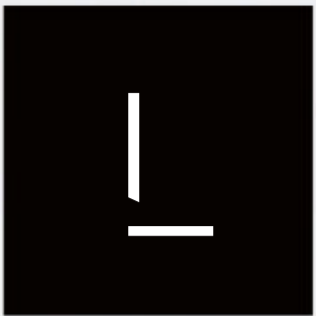
Moteur : **flat 6, atmosphérique, 24 S**
Cylindrée : **3 996 cm³**
Puissance maxi : **500 ch à 8 400 tr/mn**
Couple maxi : **45,9 mkg à 6 750 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 7 rapports double embrayage**
Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/piloté PTV**
Poids annoncé : **1 410 kg**
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 : **39 528/60 000 €**
Prix du modèle essayé : **258 580 € (malus compris)**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **308 km/h** 0 à 100 km/h : **3'4**



ESSAI Porsche 718 Spyder RS



a première diapo de la présentation presse fait vibrer la corde nostalgique. Une Porsche 550 Spyder (1953), à la symétrie quasi parfaite, me ferait presque regretter d'être né avec le Club Dorothee. Le Spyder RS contemporain, lui, est la version la plus ultime des 718 découvrables. Côté lombaires, le moteur 4 litres venu de la 911 GT3 Cup. Un demi-millier de chevaux : ça devrait suffire. Chez Porsche, RS (pour RennSport) est

synonyme de chasse aux kilos. Dans le cas du roadster rouge illustrant ces pages, Zuffenhausen n'y va pas avec le dos de la cuillère. Avec le pack Weissach et les jantes en magnésium optionnelles, le Spyder RS serait 5 kg plus léger que le Cayman GT4 éponyme. Et si on confronte sa fiche technique à celle du Spyder « tout court », l'écart grimpe à 40 kg. Sur le Boxster de base, la capote, qui est électrique, pèse 34,8 kg. Sur le Spyder, elle est déjà 8,7 kg moins lourde. Sur le RS, le couvre-chef avoue 18,3 kg, soit quasiment deux fois moins que la valeur initiale. Le Spyder RS récupère aussi le bloc atmosphérique de la 911 GT3, une première pour les 718 découvrables. Mais le Spyder tout court, me direz-vous ? En fait, sa cylindrée est identique, mais là s'arrête la similitude. Le 4 litres du Spyder est en réalité le 3 litres des 992 réalesé auquel la paire des turbos est partie conter fleurette sous d'autres cieux. Celui du RS, lui, dérive de la compétition et cela se sent tout de suite. Il faut une dose de témérité pour attraper la zone rouge à 9 000 tr/mn. Il faut avoir le cuir bien tanné pour ne pas frémir à mesure que le compte-tours, avec une certaine inertie, poursuit son ascension. Privé de suralimentation (fort heureusement), ce moteur ne déborde pas de vigueur mais il incite à le cravacher sans cesse. Pour notre plus grand plaisir. Et celui du pompiste...

A l'heure où l'automatisation automobile bat son plein, s'inviter à bord du RS devient un voyage dans le passé. La cartographie désuète du GPS témoigne du remplacement prochain de cette gamme 718 par, on le sait déjà, un duo coupé/cabriolet 100 % électrique. L'infographie y sera

plus jolie, la polyvalence encore meilleure, même si, tout RS qu'il est, le Spyder conserve ses très pratiques deux grandes soutes à bagages. Les sièges en carbone (monocoques) sont quasi parfaits, bien moins fermes que la finesse de leur dossier laissait croire. Pour décapoter ou recapoter, il faut le mode d'emploi, de la patience, ne pas tourner trop vite les pages de la notice et de nouveau (beaucoup) de patience. Après avoir déclipsé les ancrages de capote près du double bossage et désolidarisé la custode arrière, il convient de déverrouiller une poignée commandant le tendeur à l'arrière. On saute à nouveau dans l'habitacle pour libérer la gâchette entre les deux pare-soleil avant de rouler la capote. Ce traversin de fortune prend alors place derrière les appuie-tête. Certains propriétaires râleront peut-être face à cette gymnastique qui suppose de ne pas brûler les étapes sous peine de se retrouver trempé par une pluie inattendue. Nous l'avons hélas vécu, mais plutôt que de pester contre le Spyder RS, nous avons préféré y voir une expérience de conduite.

Le chant du six

Il y a sur le marché des cabriolets bien plus pratiques, mieux insonorisés, plus polyvalents que ce Spyder RS. Mais aucun, à notre connaissance, ne pousse le curseur de la sportivité à ce niveau. On me rétorquera Caterham. Je répondrai extase mécanique car si la Seven est encore plus spartiate, elle ne peut lutter si on se focalise sur le chapitre moteur. O.K. : la Porsche est usante sur autoroute en raison de sa transmission aux rapports rapprochés. D'accord aussi pour pointer du doigt l'insonorisation déplorable de la toile. Mais comme c'est sur départementales que ce cabriolet donne la pleine mesure de son talent, oublions ces griefs. Le Spyder est déjà une excellente auto, capable de satisfaire les plus exigeants. Qu'apporte le RS ? De la visibilité arrière, faute d'aileron en carbone (pour conserver son équilibre aérodynamique, la suppression du zinc de bar a aussi conduit à réduire le spoiler avant). Et de la rage mécanique. Et ce sentiment de jubilation presque honteuse, tant cravacher un flat 6 hurlant à s'en vriller les bielles a quelque chose de délicieusement subversif à l'heure actuelle. ●●●

À L'HEURE OÙ
L'AUTOMATISATION
AUTOMOBILE BAT
SON PLEIN, S'INVITER
À BORD DU RS DEVIENT
UN VOYAGE
DANS LE PASSÉ.



ESSAI Porsche 718 Spyder RS

Notre monture dispose de presque toutes les options. Quasiment 260 000 € le Boxster : ça commence à faire cher la Porsche d'entrée de gamme. Là se situe le premier écueil, appréhender ce Spyder RS comme un super-718. Il est tellement plus que ça. Ce 4 litres n'a pas seulement une personnalité multipolaire, en plus, ses modulations de fréquence, à régime identique, sont sauvages. Pour résumer : il peut la mettre en sourdine à 3 000 tr/mn si le 46 fillette caresse l'accélérateur, comme il peut grogner comme un lion en cage, au même régime, si ledit pied droit oublie ses bonnes manières. Ensuite vient une litanie que je vous ai déjà servie par le passé. Chaque tranche de 1 000 tr/mn est orchestrée différemment. A mi-régime, le non initié a déjà eu son compte et pérora auprès de son entourage : « *Si tu entendais le bruit de cette Porsche...* » Mais c'est comme quitter la table dès l'amuse-bouche chez un étoilé Michelin. L'entrée est amenée vers 7 000 tr/mn. Les pistons donnent l'impression de frotter dans les chambres de combustion. Le maître d'hôtel déboule 1 000 tours plus tard. Vu votre rictus extatique, il en déduit que le repas se passe bien. Tant mieux car c'est désormais une grosse louche de stridence qui accompagne cette frénésie. Vous vous pensez rassasié ? Que nenni ! En dessert, le chef vous propose un lavage des conduits auditifs, une chair de poule même si le thermostat est réglé sur 25 °C et un chamboulement des repères.

Pas en termes de poussée, ne mentons pas, car la moindre bétailère électrique tiendra en respect le Spyder RS. Mais le goût en bouche est autrement plus savoureux.

Pas si RS que ça

Concernant la 911, autant rouler en GT3 tous les jours est possible, autant en faire de même avec son pendant RS est inenvisageable. Forcément moins radical, le Spyder RS peut-il être votre seule et unique voiture ? Oui. Il y a d'abord tous les aspects pratiques, évoqués plus haut, sur lesquels il ne fait pas l'impasse. Le cabrio est aussi plus confortable que le Cayman. L'amortissement est ferme mais j'ai connu des Carrera filtrant moins bien, malgré leur vocation grand tourisme. La suspension pilotée PASM abaisse la garde au sol de 30 mm par rapport aux 718 de base. Le Spyder RS ne tressaute pas sur les raccords de bitume. Attention néanmoins aux dos-d'âne. Le porte-à-faux avant est toujours aussi important mais moyennant les 2 616 € du Lift, vous éviterez déjà quelques déconvenues.

Paradoxalement, c'est dans les virages que le RS perd le moins de temps. Il faut accompagner son avant suffisamment longtemps pour le caler sur la trajectoire mais ensuite, le conducteur écrase sans arrière-pensée. La motricité est sans faille et pour cause : le moteur est

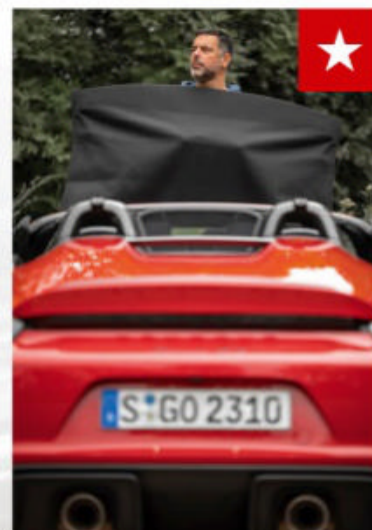


NON SEULEMENT CE 4 LITRES
A UNE PERSONNALITÉ
MULTIPOLAIRE, **MAIS MÊME**
À RÉGIME IDENTIQUE, SES
MODULATIONS DE FRÉQUENCE
SONT SAUVAGES.

central et le différentiel piloté jugule les pertes de grip. Les gommes Michelin Sport Cup 2, une fois qu'elles retrouvent le goudron sec, autorisent les relances précoces mais sous la pluie, les limites sont si vite atteintes que l'allure est forcément sénatoriale. Les freins ? Impossible d'en voir le bout sur route ouverte. Les disques carbone/céramique sont optionnels (7 980 €) mais les galettes en acier ventilé et perforé de série donnent toute satisfaction. Tout comme la direction. L'assistance est électrique, ne délivre pas le même retour d'informations que dans une Lotus Emira par exemple, mais elle ne gomme pas outrageusement ce qui se passe sous l'essieu directeur. Pas plus qu'elle ne se densifie inutilement à mesure que le rythme augmente. Les palettes de la PDK sont facilement préhensibles et la transmission, à l'étagement court, se marie à ravir avec cette mécanique de course.

Certains Porschistes ne jurent que par la 911. Certains ayatollahs revendiquent même que, depuis que Zuffenhausen produit des Taycan et des Macan électriques, il n'est plus un véritable constructeur de voitures de sport. Certains, enfin, ne voient dans le Spyder RS qu'un objet spéculatoire. Alors dans l'ordre : pas faux, pas faux et pas faux. Mais il suffit de quelques kilomètres au volant de cet engin politiquement incorrect pour contrebalancer les arguments. Cette version est un chant du cygne. Mais plutôt que d'avoir la larme à l'œil à l'annonce de ce qui nous

attend, nous préférons savourer le moment présent. Ce Spyder RS délivre autant de plaisir qu'une GT3 RS, pour un tarif moindre, et se montre en prime plus vivable un quotidien. Le châssis des 718 en avait encore sous le pied et il ne lui manquait que l'adoption d'un moteur extraordinaire pour tirer sa révérence. C'est chose faite. ●



L'avis de Sylvain Vétaux

Le Spyder RS dispute probablement le titre de meilleure Porsche du moment avec la 911 S/T, la GT3 RS et le GT4 RS. L'arrivée du moteur de la GT3 Cup confirme ce que nous savions déjà : le châssis des 718 est terriblement bien né. Son remplaçant aura fort à faire pour nous émouvoir autant...



Allez, un petit effort de 15 000 € et vous aurez le droit d'équiper votre Spyder RS de ces jantes de 20 pouces en magnésium à écrou central. Mais comme Porsche a le sens du commerce, vous n'aurez d'autre choix que de les accompagner du pack Weissach (carbone à foison, échappement en titane, - 10 kg sur la balance) facturé 12 066 €. Aïe...



Par Yves Maroselli



Porsche 718 Spyder RS

Une suralimentation naturelle

Repris de la 911 GT3, le 6 cylindres boxer 4 litres du 718 Spyder RS soigne sa courbe de couple et sa réponse grâce à **une admission ultra-sophistiquée. Explications.**



À QUOI ÇA SERT ?

Si la part de marché des moteurs atmosphériques s'est effondrée ces dernières années dans la production automobile, c'est principalement en raison d'un cycle d'homologation

mettant l'accent sur leur consommation élevée à faible charge, entraînant des chiffres d'émission de CO₂ pénalisants pour les constructeurs. S'agissant du cas particulier des voitures de sport, cette faiblesse se double d'une limitation sur le plan des valeurs de couple et de puissance spécifique (c'est-à-dire rapportées à la cylindrée) par rapport à celles de mécaniques suralimentées. Cette limitation constitue un handicap quasi insurmontable dans un contexte de course à l'armement voyant la barre des 1 000 ch souvent dépassée.

En effet, la puissance d'un moteur étant peu ou prou proportionnelle à la quantité d'air qu'il parvient à mélanger avec de l'essence, il n'est que logique qu'un bloc suralimenté (c'est-à-dire gavé par un compresseur ou un turbo) soit avantageux dans ce domaine par rapport à un atmosphérique. C'est pour repousser cette limite intrinsèque et permettre d'aspirer plus d'air que

sa cylindrée ne l'autorise théoriquement que les motoristes Porsche ont développé un collecteur d'admission particulièrement sophistiqué pour l'ultime évolution de leur 6 cylindres à plat atmosphérique de 4 litres. Résultat : des valeurs de 500 ch et 45,9 mkg remarquables pour un moteur de cette cylindrée.



COMMENT ÇA MARCHE ?

Le principe consiste à tirer profit de la masse et de la compressibilité de l'air aspiré par le moteur. Il faut se figurer que la colonne d'air se formant en amont de chaque soupape d'admission se comporte en quelque sorte comme un ressort doté d'une fréquence propre. Lorsque le régime du moteur correspond à cette fréquence, l'inertie de la colonne d'air agit telle une suralimentation naturelle créant une surpression momentanée permettant de faire entrer plus d'air dans la chambre de combustion au moment où la soupape d'admission s'ouvre. C'est pour que ce phénomène améliorant le remplissage puisse intervenir sur la plage d'utilisation la plus large possible que le collecteur d'admission est pourvu de deux volets servant à faire varier la longueur de ces

colonnes d'air ; pour l'allonger et réduire cette fréquence propre à bas régime, pour la raccourcir au-dessus.



VONT-ILS TROP LOIN ?

L'autre particularité du flat 6 du Spyder RS réside dans la manière dont il module la quantité d'air qu'il aspire. Au lieu d'utiliser un papillon d'admission en amont du collecteur, il le fait au moyen de 6 petits papillons positionnés au plus près de chaque cylindre. Il s'agit ici de réduire au maximum le temps de réponse du moteur aux consignes que le conducteur applique à l'accélérateur, ce qui facilite la modulation du couple moteur et donc la maîtrise de la voiture en conduite sportive. ●



NOTRE AVIS

Le 6 cylindres boxer 4 litres du Spyder RS est sans doute ce qui se fait de mieux aujourd'hui en matière de sensations, tant sur la sonorité que sur la fidélité de réponse à l'accélérateur.

Le Club pas comme les Autres !

Le Club Sport Auto a été créé par le magazine Sport Auto pour les propriétaires de GT et Super GT, anciennes, modernes, multimarques. Notre objectif : vous proposer des événements en dehors du commun et diversifiés : Rallye - Trakdays - Testdrive - Roadtrip - Gastronomie - Culture - Sport - Art de Vivre

THE ITALIAN JOB

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

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



GP HISTORIQUE DE MONACO

10 au 12/05/2024. Le plus beau «SHOW» automobile au monde !?! Dans un cadre princier, 8 plateaux de Formule 1 historiques vont rythmer notre grand week-end de 3 jours. Logement et parking à 10' du circuit. Accès VIP, balades et dîners glamours le soir.

Info via monaco@sportauto.club

IN ALIGOT WE TRUST

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

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



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



MATCH

Bentley Flying Spur Mulliner W12
vs Mercedes-Maybach S 680

MONUMENTS HISTORIQUES

**Pas seulement des limousines,
plutôt des pans de l'histoire automobile
où la tradition d'un luxe sans limites
rencontre les sommets mécaniques.
Bienvenue au royaume des 12 cylindres.**

Par Laurent Chevalier
Photos Greg





En route pour un bras de fer entre V12 et W12... Cette chevauchée royale est l'occasion de refaire le point sur la plus noble des motorisations. Et si certains pensent que les moteurs électriques cochent toutes les cases pour animer une limousine, c'est faire l'impasse sur deux caractéristiques essentielles dans le domaine du luxe : l'héritage et la personnalité.



MATCH

Bentley Flying Spur Mulliner W12 vs Mercedes-Maybach S 680



A ne pas confondre avec les modèles S 580 (V8) ni S 580 e (6 cylindres hybride). Le niveau impérial du confort et la puissance de la S 680 n'ont pas d'équivalent. Son V12 transforme chaque kilomètre en privilège que l'on aimerait voir durer.





PEU IMPORTE SI LES 0 À 100 KM/H
SONT LOIN D'UNE TESLA. **ON NE COMPARE PAS
LE DOM PÉRIGNON AVEC DU COCA-COLA.**





Une fois que l'on a joué avec tous les boutons des places arrière et feint de boire du champagne dans les flûtes argentées, on revient très naturellement vers le volant. Sur les routes adéquates, la conduite de la S 680 est (très) loin d'être une punition...



Bentley Flying Spur Mulliner W12 vs Mercedes-Maybach S 680

D

ans la vie, il y a toujours un cran au-dessus. Une option dont on remarque l'absence le jour où l'on en a besoin, ou un niveau de puissance supérieur que l'on regrette en doublant. Là, c'est différent. Pas une case d'équipement restée vide dans le secret espoir d'alléger la facture ni un quelconque sacrifice sous prétexte qu'on pouvait faire sans. C'est même l'inverse. Seul mot d'ordre : le meilleur, ou rien. Comme si vous

aviez gagné au Loto et que vous cherchiez une auto pour relier vos résidences secondaires d'une traite et sans fatigue. Mais non, pas une 530d, un peu de panache, bon sang !

Bentley, Mulliner, W12 ou Classe S, Maybach, 680 : ça ressemble au dîner gastronomique d'un trois-étoiles Michelin. A ma gauche, une somptueuse limousine anglaise, avec une finition princière et un 12 cylindres biturbo en cerise sur le gâteau. A ma droite, le plus haut de gamme de Mercedes, cuir à gogo et V12 biturbo. L'ultra-luxe, comme on n'en fait plus. La page est déjà tournée, malheureusement, et il n'y a qu'à consulter le site Web de Mercedes pour le confirmer. Rien, aucune mention sur le fait qu'il y ait 12 cylindres sous le capot de la S 680, bien que cela puisse mériter d'être noté pour expliquer la différence avec la S 580. C'est à peine si la cylindrée (5 980 cm³) et la puissance (612 ch) sont mentionnées, noyées entre la description circonstanciée des flûtes à champagne argentées et les tailles des écrans tactiles. Mais peu importe, les connaisseurs sauront reconnaître le « 6 » au lieu du « 5 » sur la malle arrière ou encore les sigles V12 latéraux qui leur feront immédiatement tendre l'oreille. A ce propos, un rappel s'impose pour éviter le mélange des serviettes. Chez Maybach, la S 580 e est une hybride rechargeable dotée d'un 6 cylindres en ligne 3 litres turbo de 367 ch couplé à un moteur électrique de 150 ch. La S 580 tout court adopte un V8 4 litres turbo de 503 ch. Du luxe certes, mais pas dispendieux : presque le tout-venant des limousines garées en rang d'oignons devant les palaces. En revanche, la S 680 se hisse au-dessus de la mêlée. Au rang du futile, de l'opulence et de la rareté. Elle n'est pas sans évoquer ses illustres aînées, comme la 600 Pullman de 1963, la 450 SEL 6,9 litres de 1975 ou encore la 600 SEL des années 1990 dont la puissance du V12 faisait couler de l'encre (le « buzz », en vieux français) en titillant les Ferrari. Rappelons que le bloc de cette dernière servait de base à une certaine Pagani Zonda. Voilà pour le pedigree.

Mais au fait, ça fait quoi d'avoir un V12 plutôt qu'un V8 sous le capot d'une Classe S ? C'est un détail pour certains, mais pour nous, c'est le jour et la nuit. D'abord au démarrage. Le réveil d'un 12 cylindres,

même bardé de filtres antipollution, reste un moment à part. Lorsque vous appuyez sur le bouton du Start Engine, vos passagers ne remarquent probablement rien, mais le tintement rauque du démarreur suffit à procurer une vague de plaisir et vous fait nager dans le bonheur. Non pas que le 6 litres fasse se vriller la carlingue autour de son axe comme à la grande époque, mais le soubresaut de la mise en marche est sans équivoque. Ce sursaut suivi d'un ralenti au calme olympien laisse ensuite présager d'une onctuosité invraisemblable. Les premiers tours de roues de la S 680 donnent l'impression d'évoluer sur un coussin d'air en lévitation sur de la ouate. C'est quasi aussi silencieux qu'un moteur électrique, mais en beaucoup (mais alors beaucoup) plus consistant. Rien à voir avec ces EQS qui vous poussent dans le dos avec austérité.

Pullman

Le V12 Mercedes a beau être pensé pour rouler au pas dans les cortèges des têtes couronnées, il a son propre caractère. Il suffit d'accentuer la pression sur l'accélérateur pour s'en convaincre. La S 680 allonge alors ses foulées et sa sonorité monte d'une octave. Pas le genre vulgaire comme l'échappement régurgitant d'un SUV vaguement musclé qui joue les gros bras. Non, au contraire. Le V12 Mercedes n'est pas dans la démonstration, il relance avec constance et discrétion. Jusqu'au moment d'écraser la pédale de droite, où il lâche sa bride. Malgré la double suralimentation, ce 36 soupapes grimpe vers sa zone rouge sans sourciller. C'est là que l'on découvre la vraie différence entre un V8 et un V12. Dans son élasticité, son allonge et sa force inépuisable. Et peu importe si les 4"5 annoncées par Mercedes de 0 à 100 km/h se font ridiculiser par les 2"1 d'une Tesla. On ne compare pas le Dom Pérignon avec du Coca. Ici, on parle de goût, d'arômes subtils, de finesse, de sensations, de velouté, en deux mots, de substance et de personnalité.

L'autre bonne surprise au volant de la Mercedes concerne son homogénéité. Alors qu'on pouvait s'attendre à composer avec une enclume perchée à l'extrémité du train avant, comme c'est le cas dans un G 65 à moteur V12, la S 680 s'avère relativement équilibrée. Cette sensation au volant est confirmée par le passage sur la balance de Mortefontaine. Un âne mort, certes, mais pas beaucoup plus que ses congénères électriques : 2 432 kg vérifiés avec les pleins, soit seulement 12 kg de plus que les 2 420 kg mesurés sur une Porsche Taycan Turbo S Sport Turismo par exemple. On relève aussi que 53 % de la masse totale de la Maybach sont placés sur l'avant (c'est-à-dire dans les mêmes proportions que sur une BMW M3 Touring). De là à affirmer que la S 680 est un croisement entre une Lotus et une Dallara, pas exactement... Mais les souvenirs que j'ai d'une ●●●




MATCH

Bentley Flying Spur Mulliner W12 vs Mercedes-Maybach S 680

BMW 760Li à moteur V12, pourtant 200 kg plus légère, sont ceux d'un engin plus pataud. La S 680 ne se vautre pas tant que ça et plonge à la corde en restant digne, à condition d'anticiper et de ne pas trop retarder les freinages. Et contrairement au G 65 qui ne peut pas prendre un virage sans faire clignoter son ESP comme un sapin de Noël, la S 680 ne jette pas l'éponge lorsqu'on la bouscule un peu. Ce qui est évidemment tentant, étant donné la puissance magistrale du V12. Mais les règles de la physique et le ballant tempèrent le mouvement. Raison de plus pour réduire la voilure et profiter du confort princier de la Maybach. Il n'a pas d'équivalent, même chez Rolls-Royce ou Bentley. C'est une question de filtrage en compression aussi bien que d'amorti en détente. Alors qu'une Ghost Black Badge vous donne l'impression de masses non suspendues inconfortables, la S 680 dribble mieux sur les bosses. Cette sensation de tapis volant s'accompagne d'un intérieur aux attentions inouïes. Passons sur le confort suprême des sièges massants ou l'espace dévolu aux places arrière. Ce qui m'a le plus bluffé, c'est plutôt la qualité de la sono Burmester 4D Surround en option (6 500 €). L'habitacle de la Maybach oscille alors entre l'Opéra Garnier et l'Olympia avec un son irréprochable. C'est dément. Comme sa capacité unique à effacer les kilomètres. Sans parler du plaisir distillé par les relances inépuisables du V12. Un délice.

Monomanie du détail

Si Maybach ouvre les portes d'un confort absolu, Bentley va encore plus loin. C'est le sésame d'un monde à part. Au point de rester bouche bée en s'installant à bord de la Flying Spur W12. La finition de la S 680 a beau être spectaculaire, elle ne fait pas le poids face au savoir-faire anglais. Question de qualité de matériaux et d'ajustage. Dans la Flying Spur, il ne s'agit plus de finition mais plutôt d'obsession. De monomanie du détail, de phobie de l'anomalie, de hantise de l'imperfection, d'angoisse de l'à-peu-près. Ce qui ne veut pas dire que l'ambiance dans la Bentley soit rigide ou guindée, bien au



Au démarrage, les passagers ne remarquent rien. Mais le conducteur... si. Le tintement du démarreur et le ralenti suffisent à le faire nager dans le bonheur.



Mercedes-Maybach S 680

TECHNIQUE

Moteur : **V12, biturbo, 36 S**
 Cylindrée : **5 980 cm³**
 Puissance maxi : **612 ch à 5 250 tr/mn**
 Couple maxi : **91,7 mkg à 2 000 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, 8 rapports auto**
 Poids annoncé/contrôlé : **2 290/2 432 kg**
 Rapport poids/puissance : **4,7 kg/ch**
 L - l - h : **5 469 - 1 921 - 1 510 mm (en option)**
 Empattement : **3 396 mm**
 Pneus : **255/40 R 20**
 Réservoir : **76 l**
 Prix de base : **250 351 €**
 Prix des options/malus : **54 250/60 000 €**
 Prix du modèle essayé : **364 601 €**
 (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **250 km/h** 0 à 100 km/h : **4"5**



Bentley Flying Spur Mulliner W12

TECHNIQUE

Moteur : **W12, biturbo, 48 S**
 Cylindrée : **5 950 cm³**
 Puissance maxi : **635 ch à 6 000 tr/mn**
 Couple maxi : **91,7 mkg à 1 350 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, 8 rapports à double embrayage**
 Poids annoncé/contrôlé : **2 437/2 556 kg**
 Rapport poids/puissance : **3,8 kg/ch**
 L - l - h : **5 316 - 2 220 - 1 484 mm**
 Empattement : **3 194 mm**
 Pneus AV & AR : **275/35 & 315/30 ZR 22**
 Réservoir : **90 l**
 Prix de base : **310 488 €**
 Prix des options/malus : **49 008/60 000 €**
 Prix du modèle essayé : **419 496 €**
 (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **333 km/h** 0 à 100 km/h : **3"8**

LA S680 EST
UN COUSSIN D'AIR
EN LÉVITATION
SUR DE LA OUATE
ET SON V12
ULTRA-FEUTRÉ
RÉDUIT LES
DISTANCES DE
MOITIÉ.





Si votre beau-frère est le champion du monde pour trouver des plastiques durs et des vis apparentes, asseyez-le dans la Flying Spur... ça devrait l'occuper un moment.



MATCH

Bentley Flying Spur Mulliner W12 vs Mercedes-Maybach S 680

contraire. La Mulliner est un monument, un vrai château, avec une atmosphère très particulière. Chaque commande, chaque basculeur est le fruit d'un travail minutieux. Les contre-portes arrière de notre modèle d'essai sont d'authentiques pièces de bois massif, comme si les Compagnons du devoir en avaient fait leur projet de fin d'année. Que c'est beau ! Dans un monde où l'interchangeable est devenu roi, l'artisanat reprend ses droits. Et tout est à l'avenant. Pour mémoire, il faut cent trente heures pour construire cette Bentley. A titre de comparaison, Tesla se targue de pouvoir produire une voiture toutes les quarante-cinq secondes dans son usine de Shanghai. Cela veut dire qu'un Model Y est construit 10 000 fois plus vite qu'une Flying Spur !

Le faste à 333 km/h

Trêve de bla-bla, voyons plutôt ce qui se passe sous l'interminable capot de la Bentley. Le démarrage à froid du W12 est un moment indescriptible. Le 48 soupapes monte d'une octave pour se chauffer la voix, comme une locomotive, avant de se caler sur un ralenti imperturbable. A l'heure où les moteurs électriques ressemblent à des mixeurs aphones, Bentley cultive les atypismes. La Flying Spur est une force de la nature qui donne l'impression de ne jamais s'essouffler. Comme la Maybach, avec peut-être moins de légèreté et une sensation irrépressible encore plus marquée. Si ça pousse ? *A few, my nephew* : 3"8 annoncées de 0 à 100 km/h ! Avouez que pour une enclume de 2 556 kg vérifiées sur notre balance avec les pleins, ça détonne... Au même titre que sa vitesse maxi, affichée à 333 km/h, rien que ça. C'est d'ailleurs ce contraste entre le calme apparent de ce luxe fastueux et les performances survoltées qui surprend le plus. De là à en déduire que la Flying Spur a des capacités de GT, il ne faut pas exagérer. Si le bilan du comportement dynamique est positif au regard de sa masse et de son gabarit, il convient tout de même d'observer une règle d'or : an-ti-ci-per. Mais la Bentley reste saine, quel que soit

le rythme. Rappelons que cette génération bénéficie d'une architecture remaniée avec moins de porte-à-faux moteur. Sa boîte de vitesses à double embrayage est également plus réactive qu'auparavant. Les roues arrière directrices de la Flying Spur apportent aussi un plus, même si leur braquage maximal est moins marqué que celui de notre Maybach d'essai (4,1° contre 4,5° de série et 10° en option sur la Mercedes). A ce propos, gardez un compas dans l'œil si vous vous aventurez dans un parking souterrain, sous peine d'y laisser une jante. Avec du 22 pouces, ça fait mal au cœur.

Sur route dégagée, en revanche, la Flying Spur ne manque pas d'aise et recouvre ses lettres de noblesse. Sa suspension s'affaire à lisser toute aspérité en la faisant filer sur un bitume qu'elle transforme en billard. Le seul bémol concerne ses masses non suspendues que l'on sent pesantes lorsqu'elles tressautent sur chaussée dégradée. Les transferts de couple vers l'avant, toutefois, passent comme une lettre à la poste malgré les coups de boutoir du W12. La Flying Spur présente ainsi un niveau de sécurité inébranlable, qu'importent les conditions de circulation. Notons que Bentley offre une plus grande stabilité à haute vitesse que Rolls-Royce sur la Ghost Black Badge par exemple. Les freins de la Flying Spur montrent aussi une meilleure résistance à l'échauffement que ceux de la Maybach et une stabilité remarquable en cas de forte décélération. Reste à savoir si le plaisir de conduire est proportionnel à la démesure de la Bentley ? La réponse est oui, même s'il est très distinct de celui ressenti au volant d'une GT conventionnelle. Ce curieux mélange entre la fusée Ariane et l'Orient-Express procure des sensations véritablement extraordinaires. La Flying Spur ajoute une touche très personnelle aux standards de l'exception. Elle n'est pas parfaite mais ses parfums subtils relèguent les autres limousines au rayon d'un luxe interchangeable. Comme si toute la différence reposait sur l'héritage. Celui de Bentley ne s'invente pas, il se cultive et développe des saveurs décidément intemporelles. ●

CHEZ BENTLEY, IL N'EST PLUS QUESTION DE FINITION MAIS D'OBSESSION, DE MONOMANIE DU DÉTAIL, DE PHOBIE DE L'ANOMALIE, DE HANTISE DE L'IMPERFECTION, D'ANGOISSE DE L'À-PEU-PRÈS.



L'avis de Laurent Chevalier

Grâce à l'allonge, la tessiture et la puissance de leurs 12 cylindres, ces deux carrosses procurent un vrai bonheur au volant. A cela s'ajoutent un niveau de confort incroyable dans la Maybach S 680 et une capacité à littéralement effacer les kilomètres. Au point de vouloir prolonger le voyage en faisant des détours pour faire durer le plaisir. Même si, subjectivement, la Bentley offre un supplément d'âme qui la rend encore plus singulière.

RETOUR AUX SOURCES

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

RETOUR AUX SOURCES

Maserati Quattroporte IV Evoluzione 3.2 (1998)

Au creux de la vague ?

De la lignée des grandes routières Maserati, la 4^e génération de la Quattroporte est probablement la plus différente.

Elle a dû viser moins haut, et c'est sans doute ce qui l'a rendue indéniablement attachante.

Par Walid Bouarab Photos Laurent Villaron





n tente de fuir le désordre de la région parisienne. Une Quattroporte, ça se savoure à haute vitesse, avec si possible de la place devant pour jauger les reprises phénoménales de son V8 biturbo. Est-ce que je m'attendais à une telle fougue ? Absolument pas. Elle qui vient de passer une petite demi-heure à ronronner aimablement dans les embouteillages de l'A4, embrayage docile et levier de vitesses coopératif à l'appui, me flanque

une belle raclée. Déjà disponible aux moyens régimes grâce à son premier turbo, l'italienne déguerpit comme une gazelle une fois la deuxième turbine en action. Elle lui souffle fort dans les bronches, avec un bon coup de pied au derrière. Que les ayatollahs de l'atmosphérique ne me jettent aucune pierre : oui, la montée en régime est moins irrésistible, et non, les vocalises ne valent pas le feulement lyrique du 4.7 de la génération suivante. Mais les mises en vitesse sont remarquables et les reprises insoupçonnées.

Voiture de luxe, moteur de course

Cette berline de grand tourisme vient déjà de tenir toutes ses promesses, le caractère mécanique en plus. Son cœur est repris à la flamboyante Shamal. Au passage, le vilebrequin se métamorphose et reçoit une conception en croix. Plus d'inertie, moins radical, mais au comportement plus équilibré et feutré, et donc plus en phase avec le positionnement de la Quattroporte. Ses petits turbos profitent de l'action d'un échangeur pour refroidir l'air envoyé et ainsi optimiser leur apport. Armée de la sorte, la Quattroporte semble gagner en maturité, sans pour autant renier ses origines ni l'adage du concept initial : une voiture de luxe avec un moteur de course. Mais la lignée Quattroporte n'a pas évolué dans la quiétude. L'histoire de Maserati fut jalonnée de couacs qui ont souvent mis en péril le Trident de Modène. ●●●



**Déjà disponible aux moyens régimes
grâce à son premier turbo,
l'italienne déguerpit comme une gazelle
une fois la deuxième turbine en action.**

RETOUR AUX SOURCES

Maserati Quattroporte IV Evoluzione 3.2 (1998)

Fin des années 80, De Tomaso espère profiter de l'outil industriel de la marque. Si l'ADN de l'artisan italien est préservé, les difficultés financières le forcent à se séparer de ses jouets (Maserati, Innocenti). Les errements continuent quand Citroën prend le relais : fiabilité toute relative, qualité douteuse. Le costume est alors trop grand pour les Chevrons. C'est à ce moment que Fiat entre dans l'arène, avec une approche industrielle plus pertinente, au détriment de la personnalité même de la Quattroporte. Pour développer sa nouvelle grande routière, Maserati se voit imposer une économie d'échelle et doit donc composer avec des éléments empruntés à la Ghibli II. Bien qu'étirée, cette base technique empêche la grande italienne d'afficher le gabarit de ses illustres aïeules. Mais Fiat a un plan pour la suite : pour en redorer le blason, l'entreprise va peu à peu placer la marque sous l'égide de Ferrari. L'objectif est simple : réarmer le Trident avec des mécaniques nobles (ce sera le retour des V8 atmosphériques), et surtout opérer un gain notable en matière de qualité. A l'époque, la Quattroporte IV a déjà quelques années de carrière derrière elle. Ferrari se penche pourtant sérieusement sur le modèle pour en vérifier les entrailles et améliorer aussi bien la fiabilité que les finitions (on parle de 400 points). Les versions Evoluzione voient ainsi le jour, disponibles tant avec ce V8 3.2 qu'avec les V6 2.0 et 2.8. Ces tumultes ont donc occasionné un hic dans la saga Quattroporte. Une marche à la hauteur différente, celle qui

nous fait tout le temps trébucher. En l'occurrence, une marche plus petite. Avec seulement 4,55 m, cette Mk IV est nettement plus compacte que ses devancières, et sa succession retrouvera la grandeur baroque propre à la limousine italienne. Cela en fait-il un opus moins intéressant à scruter ? Le débat est ouvert.

Du Gandini pur style

Certes, le néophyte ne se retournerait probablement pas sur cette berline tricorps classique, a fortiori dans cette robe argent des plus discrètes. Quant aux amateurs... *mamma mia* ! Je ne suis pas le plus grand aficionado de la Quattroporte, qu'importe la génération. Mais celle que d'aucuns qualifieraient de « vilain petit canard » revêt pour moi un intérêt tout particulier. Sa face, délicatement composée, élégante et presque aérodynamique, contrebalance le charisme de son popotin, haut perché et à l'épaule assumé. Puis viennent les détails, subtilement dissimulés ici et là. La discrète quadruple sortie d'échappement, la découpe si singulière des ailes arrière qui semble se prolonger sur le couvercle de malle... du Gandini pur style ! Le papa de la Countach réutilise ici des gimmicks qui donnent une allure folle à cette Quattroporte. Une véritable pièce de connaisseurs. Et cette version Evoluzione se targue en plus d'une présentation chic à souhait. Les fameuses améliorations apportées sous l'égide du Cheval cabré nous donnent droit à un intérieur ●●●

Sa face, délicatement composée, élégante et presque aérodynamique, contrebalance le charisme de son popotin, haut perché et à l'épaule assumé.



Les versions Evoluzione comme celle-ci ont bénéficié d'une sérieuse mise à jour côté qualité, grâce à Ferrari. Résultat : le cuir, le bois et l'Alcantara sont absolument partout. L'ambiance est relativement classique, mais cet intérieur fini avec très bon goût vieillit bien.

TECHNIQUE (V8 3.2 de 1997)

Années de production : **1994-2006** Exemplaires produits : **755**

Moteur : **V8, biturbo, 32 S** Cylindrée : **3 217 cm³** Puissance maxi : **336 ch à 6 400 tr/mn** Couple maxi : **445,9 mkg à 4 400 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels** Suspension AV/AR : **pseudo-MacPherson, barre stabilisatrice, amortisseurs pilotés/ bras obliques, barre stabilisatrice, amortisseurs pilotés**

Freins : **disques ventilés** Poids contrôlé : **1 695 kg** L - l - h : **4 550 - 1 810 - 1 380 mm** Empattement : **2 650 mm**
Pneus AV & AR : **205/55 & 225/50 R 16** Réservoir : **100 l** Prix à l'époque : **480 000 F** Cote actuelle : **environ 25 000 €**

PERFORMANCES MESURÉES

V. max. : **263 km/h** 0 à 100 km/h : **6"5** 400 m D.A. : **14"4** 1 000 m D.A. : **25"4**



Ce qu'en disait Sport Auto

Sport Auto n° 422. Mars 1997

Par Denis Riflade

"Son V8 carré et compact est issu du débordant coupé Shamal de 1990.

Cylindrée de 3,2 litres, 32 soupapes, deux turbos dotés chacun de son échangeur thermique : tout y est ! Une Maserati contemporaine, c'est tout un poème. Une ode au plaisir de posséder une automobile exceptionnelle et de le faire savoir.

La robe, signée Gandini, relativement discrète, est toutefois originale. Que l'on jette un œil à l'intérieur et alors, c'est le feu d'artifice ! L'orme, un bois très clair, se répand dans chaque recoin. Le cuir et l'Alcantara tendent cet habitacle aménagé par des artisans. Mais le souci de la Quattroporte réside dans sa motricité, malgré le bon travail des Michelin Pilot SX. Pour la lancer efficacement, il faut se limiter à un très

léger filet de gaz. Si l'on est trop généreux, c'est la punition : l'italienne cire allègrement et paie ce départ laborieux par poignées de dixièmes. Mais en matière de reprises, c'est un phénomène. Prenons par exemple le 100 à 140 km/h en 5^e : la Maserati n'a besoin que de 5"4 dans cet intervalle. Notre base de données ne lui a trouvé qu'une seule égale : la Ferrari 550 Maranello ! Rien n'est comparable aux reprises de la Quattroporte : elle "enrhume" tout ce qui roule. Mais tout n'est pas de tout repos. Son caractère survieur la rend amusante mais nécessite une certaine pratique car ses réactions, sans être malsaines, sont très vives. A cela s'ajoutent une rigidité moyenne et un amortissement piloté peu efficace. »

Ce qu'en dit Sport Auto

Mars 2024

Les routières aux performances insoupçonnées ont de nos jours atteint un niveau d'efficacité inouï, souvent porté par une ingénierie de pointe et des apports factices, aussi bien mécaniques qu'électroniques. Que cette Quattroporte soit capable, aux standards d'aujourd'hui encore, de sprints si véloces tout en conservant une conduite à ce point directe et instinctive, le tout habillé façon haute couture, est d'autant plus remarquable. Quant aux obnubilés de la rigueur, passez votre chemin, le charme opérera davantage chez les allemandes.



La culasse rouge en dit long. Ce V8 n'est clairement pas le meilleur chanteur de la lignée. Mais le niveau de performances et les reprises époustouflantes dont il fait preuve forcent encore le respect aujourd'hui.



RETOUR AUX SOURCES

Maserati Quattroporte IV Evoluzione 3.2 (1998)

somptueusement fini, avec du bois généreusement plaqué sur le volant et la console centrale, du cuir absolument partout, des bas de contre-porte à l'entourage des aérateurs latéraux et un Alcantara habillant aussi bien le ciel de toit que la planche de bord (pour éviter les reflets dans le pare-brise, paraît-il). Bref, cette Quattroporte revendique un luxe qu'elle ne galvaude pas. Son gabarit plus contenu n'empêche pas, par ailleurs, une réelle aisance aux places arrière (mention spéciale pour le confort d'assise), et sa ligne callipyge renferme un coffre généreux. Une certaine idée de la familiale parfaite ? Pour qui souhaite prendre la route avec distinction et sans traîner, probablement.

Un souffle omniprésent

Cette Quattroporte, c'est un peu Dr Jekyll et M. Hyde. Le Sleeper par excellence. En témoignent les automobilistes dont la mine circonspecte s'éloigne promptement dans le rétroviseur. Très confortable et douce à manier, la Quattroporte IV ne donne pas le sentiment immédiat d'être aux commandes d'un véhicule d'exception. Sa masse et son empreinte au sol réduites y sont probablement pour quelque chose. Le coupleux V8 affiche une belle élasticité, et le levier de la boîte manuelle évolue dans du beurre. Une belle quiétude, donc, jusqu'à ce que le 3.2 biturbo de 336 ch vienne agiter les choses. Le souffle omniprésent des turbos couvre le vacarme, mais le caractère mécanique transfigure celle qui était jusque-là une sage berline. Des performances redoutables et une certaine nonchalance dans le comportement. Saine et posée sur des rails sur les grandes courbes, la Quattroporte goûte moins

aux injonctions rapides et contradictoires. Elle était déjà, à l'époque, dotée d'une suspension pilotée de série, réglable sur trois niveaux (Normal, Sport et Soft). Un équipement qui tient davantage du gadget, les calibrations n'engendrant pas un niveau d'amortissement foncièrement différent. Les 45,9 mkg de couple débarquent en force, donnant du fil à retordre à un arrière-train pourtant pourvu d'un différentiel autobloquant monté de série. Certains la trouvent assez pointue aux limites, d'autres y voient le charme caractériel d'une belle italienne. Je choisis la seconde option.

Différenciante et plus exotique que ses rivales allemandes d'alors, la Quattroporte IV opère un charme inimitable, portée par des performances époustouflantes pour ses contemporaines. Celle qui aurait pu ne jamais voir le jour est finalement arrivée au bout des chaînes d'assemblage, malgré une genèse contrainte par les enjeux financiers de l'époque. Un contexte challengeant mais qui a en fin de compte façonné une Quattroporte plus « accessible », moins élitiste, plus compacte et terriblement rapide. Le tout enrobé d'un écran moins pompeux que ce qui a été fait auparavant, et que ce qui suivra. Indépendamment de ses quelques faiblesses dynamiques, la Quattroporte IV aura été importante pour l'histoire de la marque. Elle releva le défi pour ne pas discontinuer une dynastie encore vivante aujourd'hui et sut, contre tous les pronostics, livrer une synthèse finalement convaincante pour les passionnés. ●

Un grand merci à Abel Pinto pour le prêt de sa Quattroporte.

La Quattroporte IV est plus "accessible", moins élitiste, plus compacte et terriblement rapide. Le tout enrobé d'un écran moins pompeux que ce qui a été fait auparavant.

ÉVÉNEMENT

SCIENCE & VIE
JUNIOR

À GAGNER UN VOYAGE À LONDRES*

tout compris pour toute une famille avec enfant(s) :
transport, pension complète, parc Harry Potter, museum...



★ ★ ★ ★ ★
**AUREZ-VOUS
LE TICKET D'OR
GAGNANT ?**
★ ★ ★ ★ ★

RDV DÈS MAINTENANT

dans votre magazine disponible chez votre marchand de journaux
ou dans votre boîte aux lettres si vous êtes abonné.

ABONNEZ-VOUS VITE ICI !

Avant le **25 février 2024** pour recevoir
le numéro avec l'opération ticket d'or !



* Extrait de règlement: Reworld Media Magazines organise, du 01/02/24 jusqu'au 09/04/24, une loterie intitulée «ticket d'or 35 ans SVJ». Un ticket d'or sera broché dans chaque magazine SVJ n°414 vendu par abonnement ou en kiosque. Seuls 35 tickets édités seront gagnants. L'attribution des lots se fera par tirage au sort le 22/04/2024 parmi les tickets gagnants. Le 1^{er} lot est un voyage d'une valeur totale de 9 000 € TTC pour les membres d'un même foyer, à Londres (séjour de 5 jours pour 4 personnes maximum : transport, hébergement, sorties museum, parc Harry Potter en pension complète). Seules les personnes mineures à la date du tirage au sort, leurs parents/tuteurs/représentants légaux, les conjoints de ces derniers et les membres de leurs fratries peuvent participer, sous réserve qu'ils résident en France. Ces éléments étant des conditions essentielles, les pièces d'identité, une autorisation parentale et/ou une attestation prouvant les liens entre les participants et les mineurs seront demandées. Dans l'hypothèse où un participant gagne un ticket d'or en contravention avec les conditions de jeu précitées et prévues dans le Règlement, son lot ne lui sera pas attribué et restera la propriété de Science&Vie Junior. Pour les participants vivant en Corse ou DROM-COM, le départ pour Londres sera pris en charge au départ de Paris. Les gagnants seront déterminés selon les modalités prévues au règlement du concours disponible gratuitement sur le site science-et-vie-junior.fr.

EN VRAI

98

PETITES ANNONCES

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

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

Greg



84

C'EST LA MIENNE...

Aston Martin V12 Vantage Roadster



86

À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos



88

ACHETER UNE OCCASION

Peugeot 308 GTi



92

GUIDE D'ACHAT

Notre sélection de sportives

C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal
Photos Greg



Jean est passionné de moto depuis son plus jeune âge. Il lui fallait donc une auto à sensations, ce qu'offre à plein cette **Aston Martin V12 Vantage Roadster**.

P

Pourquoi j'ai craqué

Je suis passionné de moto au départ, j'ai travaillé dans un magasin de deux-roues quand j'étais

étudiant, et avec un copain on faisait de l'Endurance moto. J'ai donc toujours été attiré par la mécanique. Lors d'un Bol d'or dans les années 80, où le concessionnaire pour qui je travaillais avait un stand, il y avait une démo de voitures anciennes, et un Anglais m'a emmené faire un tour de circuit dans sa Bentley Blower qui disposait de plus de 200 ch grâce à son moteur compressé. J'ai été bluffé par les performances et les sensations procurées, et c'est à ce moment-là que je me suis dit que les voitures, c'était pas mal non plus... Pour ma première, vous allez rire, mais j'ai hésité entre une Mini Cooper Innocenti 1300 et une Dino... qui étaient au même prix à l'époque. Sauf que je ne me sentais pas capable d'assumer l'entretien de la seconde... J'ai donc opté pour l'Innocenti, avec laquelle je me suis bien amusé face à des GTi. Ensuite, j'ai eu une 104 ZS2 qui dépotait avec ses 93 ch (rires), puis une 930 Turbo Cab dans les années 90. Je l'ai trouvée géniale. Pas aussi violente à la conduite qu'on pouvait l'entendre çà et là, mais ça allait vite quand même, et il fallait gérer le sac à dos. Je garde également un souvenir ému de ma 993, en 285 ch avec le variocam. Puis j'ai eu des 997 que j'ai moins aimées, les trouvant déjà aseptisées. Il me fallait donc une auto avec du caractère, et cette Vantage n'en manque pas.

Le jour où je l'ai vue

Avant d'avoir cette Vantage Roadster, j'ai eu une Vantage V12 Coupé boîte méca que j'ai adorée. Je l'ai bien revendue, mais je l'ai tellement regrettée que je me suis vite mis en quête d'un cabriolet pour encore plus de sensations. J'ai vu cet exemplaire pour la première fois sur la page Instagram d'un spécialiste. Je voulais un roadster car pour la petite histoire, ces versions sont numérotées et limitées à 101 exemplaires, contre 1 200 pour les coupés. Je suis allé la voir dès le lendemain, j'ai fait le tour rapidement et j'ai replongé. Elle était noire à l'intérieur avec des inserts carbone, et je la voulais dans cette configuration. Je souhaitais également un exemplaire très peu kilométré. Quelques jours plus tard, pour la mise en main, j'étais accompagné de ma femme et de ma fille, le vendeur avait organisé une jolie livraison avec son et lumière. Cela reste évidemment un très bon moment de prendre livraison d'un nouveau jouet de cette trempe.

Si c'était à refaire

Je le referais les yeux fermés. Je n'ai eu aucun souci de fiabilité ni avec le coupé ni avec celle-là. Bien entretenues, elles sont robustes et plutôt utilisables. Les sensations de conduite offertes par la boîte mécanique et le V12 sont top, encore aujourd'hui ! J'adore les GT, j'aime conduire à bon rythme, mais les sorties circuit ne m'intéressent pas vraiment. Sur la route, on sent que la voiture est un peu surmotorisée, mais ce n'est pas pour me déplaire. Les aides électroniques

peinent à contenir le potentiel mécanique, et il faut donc en garder sous le pied pour ne pas s'attirer des ennuis. Je ne sens pas de différence de rigidité avec le coupé et je trouve même que le cabriolet marche mieux, ce qui est probablement subjectif car la sonorité moteur plus présente y joue sûrement. Elle n'a pas l'option Bang & Olufsen, mais je m'en moque pas mal, je n'allume pas la radio !

Et si je la remplaçais...

Je suis comme un gosse chaque fois que je la vois. Elle n'est pas garée chez moi, et quand je la retrouve, c'est toujours le même enchantement au moment de retirer sa bâche. Si je devais la remplacer, mon rêve serait une Type E modernisée, façon Eagle, avec un moteur qui marche, des freins qui freinent et un châssis adapté. Malheureusement, il est quasi impossible de l'homologuer chez nous. Parmi les modernes, j'apprécie la Roma Spider et ne reste pas insensible aux charmes d'une Continental GTC Speed... ou d'une 991 Speedster, avec son flat 6 hurlant et sa boîte manuelle. ●

NOTRE AVIS

Cette rare V12 Vantage Roadster, dont seulement 101 exemplaires ont été produits, offre un doux mélange entre classe anglaise et sensations mécaniques de premier plan. Conduire vite cette auto demande toujours une certaine attention, ce qui fait tout son charme.

"Je n'ai eu aucun souci de fiabilité ni avec le coupé ni avec celle-là. Bien entretenues, elles sont robustes et plutôt utilisables. Sur la route, on sent que la voiture est un peu surmotorisée, mais ce n'est pas pour me déplaire."



Aston Martin V12 Vantage Roadster

Année : 2013 Kilométrage : 9 500 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **V12 atmo, 48 S** Cylindrée : **5 935 cm³**
Puissance maxi : **517 ch à 6 500 tr/mn**
Couple maxi : **58,1 mkg à 5 750 tr/mn**
Transmission : **propulsion, 6 rapports manuels**
Poids : **1 760 kg** V. max. : **306 km/h**
0 à 100 km/h : **4"5**

BUDGET

Prix du neuf à l'époque (2013) : **193 500 €**
(hors options et carte grise)
Prix de la voiture actuellement : **200 000 €**
Prix le plus bas pour ce modèle : **170 000 €**
Coût d'une révision annuelle : **1 800 €***
Coût de 4 pneus : **1 100 € (Pirelli PZero)**

* Tarif révision Aston Martin Bruxelles



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

Continuez à nous émerveiller

J'ai découvert *Sport Auto* lorsque j'étais jeune adolescent avec le numéro contenant l'essai de l'Edonis. J'ai par la suite acheté d'autres exemplaires en fonction de mon intérêt, avant de m'abonner quelques années plus tard. Malgré l'amélioration globale et continue de la revue, mon intérêt diminue de plus en plus avec l'évolution de la production automobile dans laquelle je ne me reconnais pas (trop de technologie électronique, électrification, écrans, aides diverses). Je tiens à préciser que votre travail est totalement étranger à cela. Si je demeure fidèle à *Sport Auto*, c'est parce que votre magazine est un des rares dont la qualité reste constante et il se démarque par son point de vue indépendant, focalisé sur le plaisir et les sensations. Je tiens d'ailleurs à saluer ici le boulot des essayeurs pour retranscrire ce qu'ils vivent au volant, mais aussi des photographes (que l'on a tendance à oublier), qui font aussi clairement la différence par rapport à d'autres magazines ou aux images des constructeurs. Donc merci à vous de continuer à nous émerveiller et à nous faire rêver chaque mois, en dépit de l'inaccessibilité

grandissante du loisir de posséder une voiture plaisir (disparition des petites sportives, fiscalité, politique « verte », autophobie, etc.). En espérant que les constructeurs continuent à l'avenir de nous gratifier de vraies voitures de sport et non pas d'autos (électriques ou non) sans saveur et/ou de pachydermes (tant par les dimensions que par le poids).
Cyrille D.

Voitures légères

Si l'on reprend le titre de trois de vos rubriques dans les deux derniers numéros de notre revue préférée, se profile une tendance inverse du toujours plus puissant et du plus en plus lourd. Je cite : « à contre-courant » (Seven), « pilule énergisante » (Elise S2), « traitement de faveur » (Dallara)... Il s'agit là de voitures légères, de trois générations différentes, qui s'adressent à une certaine catégorie de puristes. Ces trois voitures illustrent la même philosophie, l'italienne constituant le Graal, mais à quel prix : légèreté, puissance modérée, suspensions triangulées (on pardonne le pont rigide de l'ancêtre Seven). Qu'il s'agisse de la Seven, de l'Elise, le point commun est un certain plaisir de pilotage, qui rappelle

le plus celui d'une monoplace. Pour cette affirmation, je cite l'avis de copains férus de Formule Renault des années 70-80 après l'essai, à l'époque, de ma S1, une des toutes premières en France.
Saint-Hubert

Performances ou romantisme ?

Je suis tout à fait d'accord avec l'édito de Jean-Eric Raoul dans le numéro de décembre. Mais quelles que soient les performances de la Tesla Model S Plaid, elle ne présente absolument pas d'intérêt pour qui aime la technique automobile. Robert Puyal parle de romantisme mécanique en essayant la Maserati Granturismo Trofeo. C'est tout à fait ça. J'irais même plus loin en parlant de poésie pour certains modèles Ferrari, Lamborghini, Koenigsegg ou Pagani. Quelles beautés mécaniques avec, sous leurs jupes, la technicité exacerbée des ingénieurs motoristes qui leur ont donné naissance. La T50 de Gordon Murray avec son moteur Cosworth peut donner envie de pleurer de bonheur lorsque l'on voit ses caractéristiques. 663 ch à 11 500 tr/mn pour un 3,9 l atmo,



cela signifie quelque chose pour les amoureux de belles mécaniques ! Et tout ça sur les seules roues arrière, s'il vous plaît ! Avec Tesla, plus de W16, plus de V12, ni de V10, ni de V8, ni de V6, ni de 6 en ligne avec des culasses à 4 ou 5 soupapes par cylindre. Tout ça, c'est fini. Circulez, il n'y a rien à voir, aurait dit Coluche. Oui, mais circulez dans quoi ? Pas dans une électrique, en tout cas. Une pensée pour la défunte intelligence de ceux qui prennent des décisions ineptes.
Franck Montagnana



sportauto@reworldmedia.com

CAR SPOTTERS

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



Ferrari Roma

En pleine tournée de car spotting dans Paris, j'ai photographié cette Ferrari Roma dans un rouge mat sublime. Cette ligne...
Bérénice Masset



Le plaisir d'avant

La lecture de votre magazine était quelque chose de plaisant et de relaxant, qui me permettait d'être connecté à ma grande passion pour l'automobile sportive. Depuis plusieurs années déjà, le climat auto délétère lié aux malus chaque fois plus élevés ainsi que la transition vers l'électrique font que le ton de certains articles est stressant et quelque peu déprimant. Je ne m'identifie plus aux nouvelles voitures, surtout les modèles sportifs. Chaque nouvelle génération devient plus grande, plus lourde, avec un style souvent plus chargé. Ça ne vous rappelle rien ? Moi si : la décadence de l'industrie automobile américaine des années 50-70, qui sous prétexte de satisfaire les consommateurs s'est engouffrée justement dans le même état d'esprit. Le résultat : des pachydermes aux dimensions démesurées, à la consommation gargantuesque et au style baroque dont personne ne voulait plus. Vous ne me croyez pas ? Il suffit de lire l'article sur la nouvelle Mercedes-AMG GT, qui pèse 1,9 tonne, ou sur la BMW M2, qui n'est pas loin de 1,8 t. A l'origine, les GT, coupés et berlinettes étaient de dimensions plus restreintes (par rapport aux berlines) pour limiter le poids et améliorer les performances et le comportement routier. Quels sont le but et le sens d'une GT de presque 2 tonnes ? Je n'aime pas les voitures électriques, et j'ai de gros doutes par rapport à leur autonomie réelle, la qualité et la quantité de l'infrastructure de recharge, la durée de vie de la batterie dans le temps (qui perd de la capacité de charge, comme celle d'un portable) ainsi que sur l'impact écologique du recyclage d'ici quelques années. A ce jour, je n'ai lu aucun article, essai ni autre d'une voiture électrique dans Sport Auto, même pas ceux qui parlent du Taycan (je suis fan de Porsche), et vu que vous en parlez de plus en plus... J'ai lu quelque part récemment qu'avec tout ce qui se passe, l'automobile se dé-démocratise,

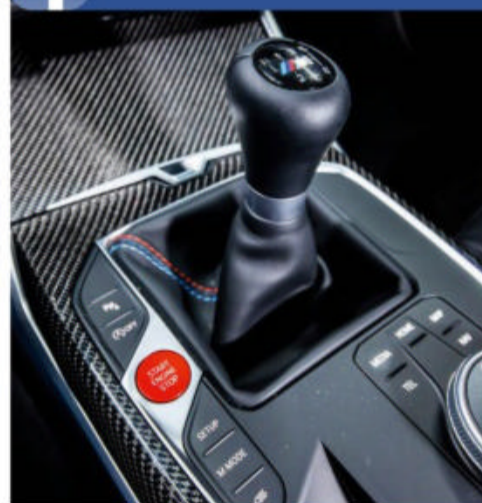


et redevient quelque chose d'élitiste. C'est encore plus vrai pour les sportives. Les gens « normaux » comme moi, qui auraient pu choisir il y a quelques années parmi une myriade de modèles sportifs entre 30 000 et 60 000 €, n'ont plus rien à se mettre sous la dent. Que ce soient les modèles neufs ou même d'occasion, il faut plus de 100 000 € pour avoir accès à une compacte sportive (BMW M2 ou AMG A 45), plus de 200 000 € pour une sportive (911 ou M4) et le prix d'une belle maison pour une supersportive (McLaren ou Ferrari), et le segment des petites sportives accessibles a complètement disparu. C'est en partie dû au malus, mais les constructeurs ont aussi une part de responsabilité, avec des tarifs qui ont augmenté bien au-delà de l'inflation. J'aurais aimé que vous en parliez plus. Votre rubrique « C'est la mienne » ne fait que mettre du sel sur la plaie. Avant, en lisant votre magazine, je pouvais me permettre de rêver d'acquérir une M3, une 996 ou 997, une M2, par exemple. Aujourd'hui, plus question. Je sais que vous n'êtes pas responsables de la conjoncture actuelle, et je ne vous en veux pas du tout, mais pourquoi lire quelque chose qui ne génère plus le plaisir d'avant ?

Marc Lévy

Les courriers de ce mois pointent des évolutions qui sont réelles, dont nous avons pleinement conscience et que nous déplorons tout comme vous. On pourrait considérer qu'il n'y a plus d'espoir, plier bagage et se focaliser sur les anciennes et les youngtimers... dont, au passage, les tarifs ne sont plus aussi sympathiques que par le passé. Mais nous pensons que le pire n'est pas sûr. De loin en loin, quelques constructeurs alimentent notre machine à rêves raisonnablement accessibles. Alpine en est, pour l'instant, le meilleur exemple. D'autres viendront sans doute combler

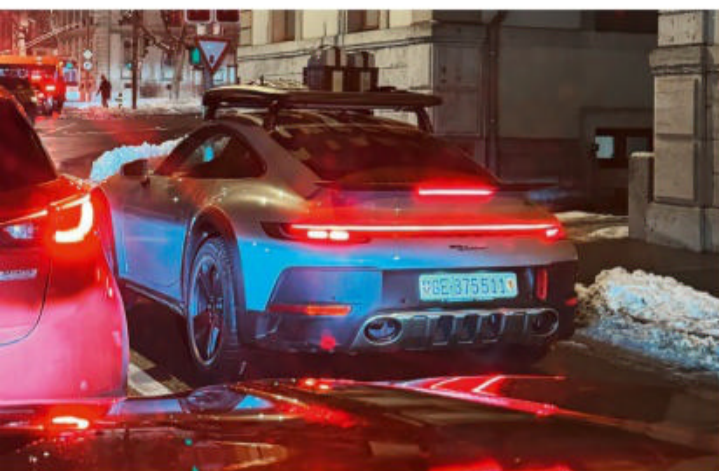
vos et nos frustrations, devant cette marche vers le toujours plus (lourd, puissant, cher...). C'est l'une des vertus de l'économie de marché : un « trou » dans l'offre, s'il existe une clientèle en face, ne reste pas vide très longtemps. Et en attendant que des propositions crédibles se reconstituent dans la fourchette des 30 000 à 60 000 €, aujourd'hui effectivement très clairsemée, une myriade de sportives d'occasion très excitantes reste disponible dans cette zone de prix, ce dont nous nous faisons régulièrement l'écho.



Pour la boîte manuelle

BMW annonce vouloir arrêter les boîtes manuelles ? J'espère, au nom de tous ceux qui aiment cette transmission et au plaisir de conduire que cela apporte, qu'ils y renonceront. Le fait qu'il n'y ait rien d'électronique change tout. Ce n'est pas un machin qui passe la vitesse, c'est toi, tu la sens, tu relâches ton embrayage de la manière dont tu le souhaites, au moment où tu le souhaites. BMW, renoncez !

Arthur Quilleret



Porsche 911 Dakar

Vivant à Genève et à Singapour, je n'ai que l'embarras du choix lorsqu'il s'agit de débusquer des spécimens exotiques. Cependant, la vue d'une 911 Dakar en action dans Genève un jour de neige reste excitante.

Yann Krebs



McLaren 765LT

J'ai croisé cette sublime McLaren 765LT en me promenant dans Montréal.

Gabriel Roehri (12 ans)

ACHETER UNE OCCASION

Texte & Photos
Thomas Riaud

Peugeot 308 GTi

De 2015 à 2020 A partir de 19 500 €

Cette seconde génération de 308 est la dernière d'une formidable lignée de GTi...

Bien que rivale directe des Renault Mégane R.S. et Volkswagen Golf GTi, la 308 GTi tente un astucieux compromis entre sportivité et confort et vise une certaine polyvalence. Outre sa carrosserie à 5 portes, elle dispose d'une dotation assez riche comprenant des sièges baquets habillés de tissu et d'Alcantara et un écran tactile central. Mais la GTi se distingue surtout par ses trains roulants affûtés, avec une garde au sol abaissée de 11 mm, tandis que les voies s'élargissent légèrement. Le train avant équipé d'un différentiel Torsen, doté en plus de butées hydrauliques inspirées de la compétition, fait des merveilles et permet d'exploiter sans retenue le 1.6 THP de 270 ch déjà vu sur

le coupé RCZ R. Jamais cassante ou inconfortable, cette 308 GTi fournit un excellent compromis entre confort et tenue de route et même des performances flatteuses grâce à son poids plume de 1 329 kg mesurés par nos soins. Si la voiture s'offre un petit lifting en 2017, elle se voit obligée en octobre 2018, pour satisfaire à la nouvelle norme, de perdre 7 ch (263 ch), mais le couple progresse très légèrement. A partir de 2019, la production de certains blocs essence est arrêtée, et l'année suivante, le 2 décembre 2020, une page se tourne pour Peugeot, qui fabrique son ultime 308 GTi. Nul doute que ce concentré d'efficacité produit à 38 000 exemplaires est un futur collector. Aujourd'hui, la Peugeot 308 GTi est affichée en occasion dès 19 500 €.

Les essais de **Sport Auto**

N° 646 (11/15) **Contact** 308 GTi
N° 648 (01/16) **Dossier** Les stars de l'année 2015
N° 649 (02/16) **Dossier** Essais GTi

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE & STRUCTURE

Cette GTi hérite de la coque autoporteuse en acier, de même que les ouvrants, des autres 308. En cas d'accrochage, une réparation peut donc s'effectuer hors réseau, chez n'importe quel bon carrossier. D'origine, la 308 GTi soigne son apparence, avec des ajustages précis et des peintures offrant un bel effet de profondeur. A noter que la peinture biton Coupe franche, comme sur notre modèle photographié, était proposée en option, une exclusivité pouvant justifier un surcoût de 1 000 €. Sinon, les flancs, au niveau des ailes notamment, sont très exposés, de même que les boucliers (en composite) peints couleur carrosserie, spécifiques à la GTi. Il vous faudra donc inspecter attentivement ces zones, vulnérables au moindre petit choc.

02. TRANSMISSION

Cette GTi utilise une boîte mécanique à 6 rapports. Aucun regret à avoir sur l'absence d'une éventuelle boîte robotisée, Peugeot n'ayant rien de convaincant à proposer à l'époque dans ce domaine. Bien guidée et étagée, cette transmission ne rencontre aucun souci particulier. Seul bémol, il faudra songer à changer de temps à autre l'embrayage (usure selon conduite), le remplacement de ce dernier étant facturé 1 700 € avec la main-d'œuvre dans le réseau.

03. IDENTIFICATION

Le numéro de châssis (qui doit correspondre avec celui inscrit sur la carte grise) est visible sur un autocollant « constructeur » fixé dans l'embrasure de la portière côté passager.

04. ENTRETIEN

Excepté le poste freinage, excessif pour une auto aussi commune, l'entretien courant reste bon marché et peut être réalisé chez tous les agents Peugeot (1 600 adresses !). Le coût de la main-d'œuvre est bien moins élevé en province que dans les grandes villes. Comptez 1 200 € environ par an pour parcourir 15 000 km.

05. INTÉRIEUR

Sans surprise, on retrouve un intérieur très proche des autres 308, mais la présentation est ici plus soignée, grâce à une sellerie spécifique de qualité mixant le tissu et l'Alcantara et à quelques éléments en aluminium, comme le pommeau du levier de vitesses. Si l'i-Cockpit apporte un plus à la conduite à la faveur de son petit volant, l'ergonomie reste en revanche perfectible à bien des égards. Cet ensemble paraît malgré tout bien vieillir, et excepté quelques bugs informatiques – à résoudre par une mise à jour en atelier –, il n'y a rien à signaler de particulier.



SEUL BÉMOL, IL FAUDRA SONGER À CHANGER DE TEMPS À AUTRE L'EMBRAYAGE. **SON REMPLACEMENT EST FACTURÉ 1700 €.**



CETTE DÉCLINAISON GTI OFFRE UN COMPROMIS REMARQUABLE ENTRE CONFORT ET SPORTIVITÉ.

06.

MOTEUR

Développé conjointement par Peugeot et BMW, le 4 cylindres THP (haute pression) est porté à 270 ch. Revu de fond en comble par le département Peugeot Sport, il bénéficie de pistons Mahé forgés, d'une lubrification et d'un refroidissement optimisés et de bielles renforcées. Une mise au point sérieuse qui lui permet d'échapper aux soucis habituels sur les autres THP. Implanté transversalement sur le train avant, ce bloc compact ne délivre pas moins de 270 ch à 6 000 tr/mn. Il est équipé d'une distribution par chaîne, ne nécessitant aucun entretien particulier, mais la courroie d'accessoire est à changer tous les dix ans ou 180 000 km (kit à 170 €). Ce moteur réclame un entretien annuel classique (ou tous les 20 000 km), comprenant une vidange (huile 0W30) et un changement des bougies et du filtre de l'habitacle. Comptez 226 € pièces et main-d'œuvre chez Peugeot en province (certainement plus à Paris). Et tous les 40 000 km, une révision plus approfondie s'impose, facturée au forfait de 400 €.

07.

TRAINS ROULANTS

Cette génération de 308 fait honneur à la réputation d'excellence de Peugeot dans ce domaine, et plus encore cette déclinaison GTi, qui offre un compromis remarquable entre confort et sportivité. La dernière 308 a clairement régressé dans ce registre, et il n'est pas sûr que l'on revoie de sitôt un modèle aussi enchanteur. Cette GTi fait également très fort en freinage, grâce à de gros disques de 380 mm montés sur des bols en aluminium et pincés par des étriers à 4 pistons. Ces freins peuvent générer des vibrations, et seul leur remplacement peut régler le problème. Cela a un coût élevé : comptez 2 400 € pour les disques avant ! Vérifier leur état d'usure avant d'acheter est donc conseillé. Le jeu de plaquettes est aussi onéreux – tablez sur un forfait de 580 € avec la main-d'œuvre –, mais les pneus sont plus raisonnables, facturés 500 € par train en Pilot Sport de 19 pouces, pose comprise.



LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« S'il y a eu de multiples problèmes rencontrés avec les THP, ce n'est absolument pas le cas ici, ce bloc ayant été revu en profondeur par Peugeot Sport, si bien qu'il n'y a aucune faiblesse particulière. Il faut juste prévoir de temps en temps un "soft moteur" en atelier. Comme pour toutes les voitures, il faut respecter un temps de chauffe et l'intervalle des révisions. Visez un exemplaire resté d'origine avec un historique limpide. Le seul souci possible concerne les freins, pourtant hérités de la compétition, qui peuvent émettre des vibrations. A part les remplacer – et ils sont chers –, il n'existe aucune solution à ce jour. Sinon, la 308 GTi demeure une berline compacte super, à l'efficacité étonnante. »

Serge Hiltfinck, gérant Peugeot Hiltfinck (03.89.78.23.08)



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Pléthorique en France (1 600 agents), le réseau reste dans le coup pour proposer cette GTi encore récente. Les occasions Spoticar bénéficient chacune de plus de 100 points de contrôle et sont garanties un an sans limitation de kilométrage. Ce confort d'achat sera néanmoins facturé au prix fort.

Les spécialistes du haut de gamme

Oubliez d'emblée cette piste : la 308 GTi est trop jeune et populaire pour intéresser ces professionnels...

Les particuliers

C'est la deuxième piste à envisager, surtout pour acheter au plus juste prix. Pourquoi pas, cette 308 se révélant très fiable ! Il faudra sélectionner un véhicule à l'historique clair, avec l'entretien à jour, doté de « périssables » en bon état (freins notamment). Visez en priorité une première main.

Le club

Les clubs voués à Peugeot ouvrent leurs portes aux modèles anciens, et il n'existe rien, à ce jour, de spécifique à la 308 GTi. Mais de nombreux clubs et forums consacrés aux Peugeot GTi existent (le gros étant représenté par les 205 et 309), dont le **GTiPowers** joignable à www@gtipowers.com.

Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses précieux conseils ainsi qu'à **Peugeot Hiltenfinck Automobiles** (03.89.78.23.08).

Les prochains dossiers seront consacrés à la **Mini GP** puis à la **BMW M4 (Mk I)**.

Aidez-nous par votre témoignage à enrichir cette rubrique. Adressez votre contribution à thomasriaud72@gmail.com. Pour être pris en compte, vos envois doivent nous parvenir avant le 20 mars pour la Mini et le 20 avril pour la BMW.

Les versions

308 GTi 2015 à 2020

Moteur : 4 en ligne, 16 S, turbo, 1 598 cm³,
270 ch à 6 000 tr/mn (263 ch dès 2018)
Transmission : 6 rapports manuels
Poids : 1 329 kg V. max. : 245 km/h

BUDGET

Prix : environ 26 000 €

Cette ultime GTi signée Peugeot tient la cote parce qu'elle est encore récente, mais aussi parce qu'elle revêt un aspect « collector » évident. Les plus anciennes, avec près de 100 000 km au compteur, s'affichent à un peu moins de 20 000 €. Mais pour bénéficier d'un exemplaire peu kilométré (32 000 km), prévoyez 31 000 € environ...

Coût des pièces

Embrayage :
1 700 € vers 120 000 km
Pneus AV/AR :
500 € par train vers 40 000 km
Amortisseurs AV/AR :
484/398 € par train
vers 160 000 km
Disques AV :
2 400 € (Brembo) vers 60 000 km
Plaquettes AV :
580 € le jeu vers 30 000 km
Echappement :
1 900 € (silencieux)
vers 200 000 km
Révision petit service :
226 € tous les 20 000 km/1 an
Révision grand service :
400 € tous les 40 000 km/2 ans

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise.

Coût de l'assurance

Cas d'une Peugeot 308 GTi
de 44 000 km, année 2016,
valeur 25 900 €.

■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 30 ans, 30 %
de bonus, région Blois.

Cotisation annuelle : 1 038 € T.T.C.
(franchise de 720 €).

■ CONDUCTEUR B

Tous risques, 40 ans, 50 %
de bonus, région Blois.

Cotisation annuelle : 650 € T.T.C.
(franchise de 720 €).

Tarifs : Remy Parisseaux.
Tél. : 02.43.23.53.64.

LE CHOIX DE SPORT AUTO

Pour une fois, nous viserons une Phase 1 pour bénéficier du THP de 270 ch, et si possible un modèle doté de la peinture Coupe franche, qui apporte une réelle exclusivité à l'auto. Après, l'idéal est de dénicher au plus juste prix un modèle le moins kilométré possible, avec un entretien à jour et des freins en bon état.



VERDICT

Dernière représentante d'une formidable lignée lancée dans les années 80, cette 308 marque une forme d'aboutissement, en offrant une puissance jamais atteinte sur une GTi, mais aussi une polyvalence et une efficacité rares. Le tout avec un poids contenu et une fiabilité avérée, facturés à prix serré.

LES ATOUTS

- Confort et tenue de route
- Polyvalence
- Entretien raisonnable
- Fiabilité ■ Futur collector

LA FAIBLESSE

- Simple traction



GUIDE D'ACHAT

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

Par Jean Bourquin Photos Archives Sport Auto & DR

LE COUP DE CŒUR DU MOIS

Dallara Stradale IR8 Tribute

- 4 cyl. en ligne, turbo ■ 2 261 cm³
- 400 ch ■ Poids : 1 028 kg
- V. max. : 280 km/h *
- 0 à 100 km/h : 3"8 ■ CO₂ : 216 g/km
- Prix : 255 000 € ■ Malus : 60 000 €

« Pas besoin de 10 tours pour comprendre qu'elle est faite pour le circuit. » Ainsi s'exprime Christophe Tinseau, notre pilote maison pour les supertests, qui résume ce qu'est la Stradale distribuée sous sa série limitée dite IR8 Tribute. Et de louer l'extrême rigidité du châssis et sa réactivité induite. Le «4 pattes» explosif ne dépense pas dans le décor, et à dire vrai, il n'est pas nécessaire de limer la piste pour soutirer sa ration de sensations fortes. L'extase guette au premier virage... La lenteur de la boîte robotisée gâche (un peu) le plaisir.



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

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

MARQUES/MODÈLES

MARQUES/MODÈLES	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Alfa Romeo www.alfaromeo.fr												
GIULIA 2.0T 280 Q4	280 ch	1 545 kg *	4 en ligne turbo	1 995 cm ³	240 km/h *	5"2	-	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.												

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

DERNIERE LIGNE DROITE AVANT LE TRACK DAY À MAGNY-COURS !

■ Le premier track day Sport Auto Experience de l'année approche... plus que quelques jours avant de venir rouler à Magny-Cours sur l'ancien circuit de Formule 1 le lundi 18 mars ! Venez explorer le tracé des grands prix, attaquer à l'épingle d'Adélaïde et négocier les virages d'Estoril ou du Lycée. Une journée privée entre gentlemen drivers où vous découvrirez nos partenaires Aston Martin Lyon/Cannes, Alpine Deauville, Quarkus, ADN Automobile, Platin, Atomix-R, Value My Car, BRM, Stand 21 et bien d'autres à venir !

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



© SportAutoExperience



LE HOT WHEELS LEGENDS TOUR FRANCE EST DE RETOUR AUX 24 HEURES DU MANS

■ Après le succès de la première édition, Hot Wheels™ annonce en collaboration avec les 24 Heures du Mans, le retour de l'édition française de sa compétition internationale Hot Wheels Legends Tour. Le Hot Wheels Legends Tour parcourt le monde depuis 2018 en quête d'une voiture personnalisée d'exception, digne d'être immortalisée

en format miniature de collection. Après une phase de candidatures (du 8 février au 6 avril sur le site hotwheelslegendsfrance.com), le jury sélectionnera les trois meilleurs véhicules qui seront qualifiés pour la finale française en direct des 24H du Mans. Le vainqueur de cette nouvelle édition tricolore sera qualifié

Plus d'information :

Hot Wheels
Legends Tour France

hotwheelslegendsfrance.com

pour la grande finale internationale. Les finalistes s'affronteront pour remporter le prix ultime : voir sa voiture éditée en véritable miniature Hot Wheels et rejoindre la célèbre collection du Garage des Légendes.



La nouvelle attraction des parcs **Audi Occasion :plus**

Audi R8.



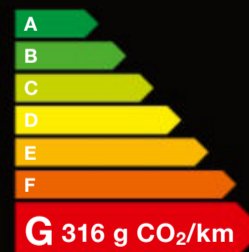
Audi Occasion :plus Entrez dans l'univers Audi Bauer Paris

Acheter un modèle Audi Occasion :plus c'est acquérir une Audi couverte par une garantie constructeur 24 mois équivalente à celle d'un véhicule neuf. Profitez dès maintenant d'un large choix de véhicules qui bénéficient de toute l'expertise Audi au travers de 110 points de contrôle et d'une assistance 24h/24, 7j/7.



Retrouvez l'ensemble des offres et des engagements Audi Occasion :plus dans le Groupe Audi Bauer Paris et sur bauerparis.fr

Gamme Audi R8 : consommation en cycle mixte (WLTP) (l/100 km) : 13,1 - 13,5. Émissions de CO₂ (WLTP) (g/km) : 293 - 316. « Tarif » au 09/02/2021. Valeurs susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS 832 277 370.



PENSEZ À COVOITURER. #SeDéplacerMoinsPolluer

Audi Sport Store

Audi Bauer Paris Roissy
1, rue des Marguilliers
95700 Roissy-en-France
01 85 74 30 00

Audi Bauer Paris Saint-Ouen
78-80, rue du Docteur Bauer
93400 Saint-Ouen
01 49 18 30 00

Audi Bauer Paris Wagram
21, rue Cardinet
75017 Paris
01 42 12 30 00

Audi Bauer Paris Nanterre
36, av. Vladimir Ilitch Lénine
92000 Nanterre
01 85 76 30 00



LAMBORGHINI BORDEAUX



Consommations (l/100 km) 14,5l. Emissions de CO₂ : 328 g/km.



LAMBORGHINI BORDEAUX

Concessionnaire Officiel

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

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



Lyon



Cannes

NOUS AURIONS PU FAIRE FIGURER
QUELQUES PHOTOS DE NOS VÉHICULES D'OCCASION.

NOUS AVONS PRÉFÉRÉ VOUS PROPOSER MIEUX !



Flashez

CHOPARD
Luxury Cars

www.groupechopard.com

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



BENCHMARK. BEATEN.

Plus de puissance, plus de contrôle, plus d'assurance, plus d'enivrement. À ressentir, entendre, éprouver. À chaque fois que vous prenez le volant.

D'innombrables améliorations, innovations et perfectionnements. Une ambition incroyable : relever la barre des performances et du plaisir de conduite des supercars. À un niveau tout à fait nouveau.

McLaren Lyon

2 Bd Lucien Sampaix 69190 Saint-Fons

04 81 09 17 75

lyon.mclaren.com

Consommation de carburant en cycle mixte : 12,2 l/100 km | Émissions de CO₂ mixtes : 276 g/km.

McLaren



Nouvelle Maserati Grecale. L'Exceptionnel au quotidien

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

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

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



SC BY DELORME

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



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 €**



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 €**



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 €**



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 €**



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](https://www.audi.fr/occasions)



Lemauiel Exclusive

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

www.lemauiel.com



**OFFICIAL
FERRARI SERVICE
MODENA SPORT**

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



Ferrari Portofino

Année : 2019
Km : 44 250
Couleur extérieure : Argento Nurburgring
224 000 € TVA



Ferrari F12

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



Ferrari 458 Spider

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



Ferrari SF90 Stradale

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



Ferrari 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
biarriz.ferrari dealers.com



[ferrariapproved.com](https://www.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
699 900 €



Ferrari F12

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



Ferrari 488 GTB

Année : 2016
Km : 13 831
Couleur extérieure : Rosso Corsa
225 000 €



Ferrari 812 Superfast

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



Ferrari 458 Speciale

Année : 2014
Km : 32 023
Couleur extérieure : Bianco Avus
399 900 €



Ferrari 458 Spider

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



Ferrari 296 GTB

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



Ferrari Portofino

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



Ferrari F8 Spider

Année : 2021
Km : 28 795
Couleur extérieure : Giallo Modena
377 900 € TVA



Ferrari California T

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



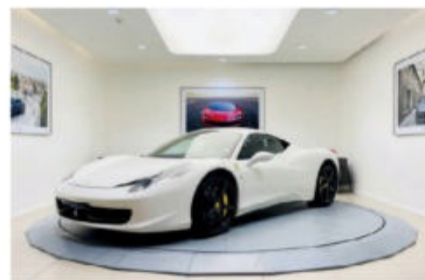
Ferrari GTC4 Lusso

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



Ferrari F8 Tributo

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



Ferrari 458 Italia

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



Ferrari F430 Scuderia

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

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



ferrariapproved.com

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

105



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

LAMBORGHINI REVUELTO

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



LAMBORGHINI CANNES / LYON / MULHOUSE

Concessionnaires Officiels

CANNES

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

LYON

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

MULHOUSE

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

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDeplacerMoinsPolluer

PRENEZ LA ROUTE | AVEC PASSION



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.



Aston Martin V8 Vantage
12/19 – 11.200 km – 149.000 €



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



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



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



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



Bentley Continental GT V8
04/22 – 3.200 km – 229.000 €



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



McLaren 570S
02/17 – 23.600 km – 159.000 €



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



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



Bentley Bentayga W12
02/17 – 66.640 km – 114.900 €



McLaren 720S
10/17 – 34.400 km – 230.000 €



Aston Martin DBX 707
08/22 – 1.500 km – 255.000 €



Bentley Continental GT W12
02/19 – 61.600 km – 169.000 €



Bentley Flying Spur V6 Hybride Azure
11/22 – 4.200 km – 269.000 €



Donkervoort D8 GTO JD70
05/21 – 7.700 km – 219.000 €



Aston Martin DBX
01/23 – 15.300 km – 195.000 €



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



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



Lamborghini Urus
07/20 – 52.000 km – 268.000 €



Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM



Ferrari 812 GTS
11/23 - 90 km - 529.000 €



Porsche 991 Targa 4S
12/17 - 43.000 km - 139.500 €



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



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



Ferrari SF90 Stradale
09/23 - 16.290 km - 479.000 €



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



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



Rolls-Royce Cullinan
07/23 - 4.350 km - 475.000 €



Ferrari Roma
08/21 - 8.350 km - 229.000 €



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



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



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



Ferrari Portofino M
07/23 - 3.000 km - 279.000 €



Porsche Cayenne Coupé GTS
12/20 - 45.700 km - 119.000 €



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



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



Ferrari California T
09/14 - 23.865 km - 149.000 €



Land-Rover Velar SV Autobiography
11/21 - 24.000 km - 89.000 €



Range Rover V8 S/C 565 ch SV
Autobiography
09/19 - 89.000 km - 93.000 €



Rolls-Royce Ghost
06/23 - 2.100 km - 399.000 €

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



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



Mercedes-Benz SL 63 AMG
10/22 – 4.300 km – 199.000 €



Mercedes-Benz GLC 63 AMG Coupé S
09/22 – 30.100 km – 99.000 €



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



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



Mercedes-Benz S63 AMG Coupé
01/16 – 50.500 km – 87.000 €



Mercedes-Benz S65 AMG L
12/16 – 3.000 km – 149.000 €



Mercedes-Benz S580e Limousine 4Matic
07/23 – 4.200 km – 158.000 €



Mercedes-Benz S500 Coupé
01/15 – 44.000 km – 68.000 €



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



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



Mercedes-Benz AMG GT Black Series
10/21 – 900 km – 445.000 €



Mercedes-Benz AMG GT 4 Portes 53 AMG
02/21 – 40.500 km – 84.000 €



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



Mercedes-Benz SL 350
01/13 – 41.800 km – 57.500 €



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



Mercedes-Benz G63 AMG
06/20 – 32.900 km – 185.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
07/18 – 47.000 km – 179.000 €



Mercedes-Benz G500 AMG Line
12/21 – 15.000 km – 159.000 €

Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM



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



RÉSEAUX

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



Certaines choses sont intemporelles

Choisissez le véhicule Maserati Approved qui vous convient le mieux

OCCASIONS CERTIFIÉES MASERATI.

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



MASERATI APPROVED

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



CLG Motors Rennes / 35 Ille et Vilaine



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



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



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



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

Car Avenue Mulhouse / 68 Haut Rhin



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



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



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



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

SC by Delorme / 69 Rhône



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



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



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



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

CLG Motors Riviera Fréjus / 83 Var



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



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



Ghibli Trofeo 580 cv 2021
9.980 km, gris mat, full cuir noir, Pack Assist. Cond. + **149.900 € (Taxe C02 comprise)**



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



MASERATI APPROVED



COLOMBO CHALLENGE



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

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



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



Morgan Roadster Sport 3.7 V6
05/2019, 6 850 km, 285 ch
Sport Blue, cuir Yarwood Honey
Prix sur demande



Ferrari F430 Scuderia 510 ch
2008, 30 150 km
Grigio Silverstone, Alcantara noir
Prix sur demande



KTM X-Bow R 2.0 TFSi 300 ch
2011, 73 200 km
Bleu décoration Rd Bull F1
Prix sur demande



Ferrari 575 M Maranello
06/2004, 50 350 km
Noir, cuir noir
Prix sur demande



Ferrari 360 Modena Spider F1
10/2002, 62 600 km
Gris argent, cuir beige
Prix sur demande



Ferrari 512 TR 428 ch
04/1993, 41 880 km
Rouge Rosso Corsa, cuir noir
Prix sur demande



Ferrari California 460 ch
07/2009, 55 990 km
Bianco Avus, cuir gris
Prix sur demande

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

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

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Vivez l'expérience Morgan.

Cette exceptionnelle **Morgan Plus 4 2.0 255 Tiffany** vous attend dans notre agence de Monaco.



RETROUVEZ NOS AGENCES EN FRANCE, À MONACO & EN SUISSE*

Nos équipes commerciales sont à votre écoute pour répondre à vos demandes, réserver un essai et vous faire profiter de nos meilleures offres. Un service après-vente est également à votre disposition dans toutes nos agences.

PARIS

45 rue Cambronne
75015 PARIS
01 45 51 38 60

ORLÉANS

10 av. des Droits de l'Homme
45000 ORLÉANS
02 38 60 00 20

NANTES

2 rue Antoine-Laurent de Lavoisier
44400 REZÉ
02 40 57 74 00

MONACO

7 avenue Princesse Grace
98000 MONACO
+377 93 25 21 00

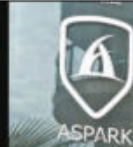
SUISSE*

(*Ouverture prochaine)
Av. du Général-Guisan 47
1800 VEVEY





Distributeur Officiel
Exclusif Aspark



Absolut
CARS CONSULTING MONACO



Notre sélection de sportives rares



Bugatti Chiron Sport 110 ans
2019 - 800 km - PSD



Ferrari SF90 XX
Informations sur demande

Photo non contractuelle



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

Photo non contractuelle



Ferrari LaFerrari
2015 - 1 500 km - PSD



Maserati MC 12
2006 - 16 000 km - PSD



Porsche 906 K
1966 - 200 km - PSD



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



Ferrari SF90 Spider
2024 - configuration possible

Photo non contractuelle



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

Photo non contractuelle



Ferrari 296 GTS
Configuration libre

Photo non contractuelle



Ferrari SF90 Spider "Atelier"
2023 - 90 km - 790 000 € TTC



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



Lamborghini Revuelto
Informations sur demande

Photo non contractuelle



Bugatti Divo
2020 - 500 km - PSD



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



Bugatti Mistral W16
Informations sur demande

Photo non contractuelle



Ferrari Portofino M
2023 - 150 km - PSD



Ferrari Roma Spider
2024 - disponible immédiatement

Photo non contractuelle



Ferrari Purosangue
Informations sur demande

Photo non contractuelle



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



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

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



www.absolutcarsconsulting.com

NOUVELLE LOTUS ELETRE

A commander dès aujourd'hui chez Lotus Lille

FOR THE DRIVERS



INEOS GRENADIER

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



CATERHAM 170 R

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

CATERHAM



VERBAERE
PASSION & SERVICES

VERBAERE LOMME

D.VERBAERE AUTOMOBILES

5, rue Lavoisier

03 20 90 52 52

www.verbaereauto.com

Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



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



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



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



991 Turbo S
11/13, 37 490 km, Bleu Saphir, Tout Cuir Noir, 142 900 €



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



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



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

991 Carrera 4S
12/12, 79 750 km, Gris Quartz, Tout Cuir Noir, 105 900 €

991 Carrera S
02/12, 64 050 km, Argent GT, Tout Cuir Noir, 104 900 €

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

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

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

Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé
06/21, 51 900 km, Gris Quartzite métallisé, Tout Cuir Noir, 154 900 €

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 Fauaille
66000 Perpignan
Tel : 04 68 811 911



FRANCE SUPERCARS | 7 Rue Hedy Lamarr, 35310 MORDELLES
☎ 02 23 42 27 13 | contact@francesupercars.com | [_france_supercars_](https://www.instagram.com/france_supercars_)
www.francesupercars.com



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



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 Taycan Sport Turismo 476 ch
11/22 - 11 890 km - 107 900 €
JA 21' RS, Pk Sport Design, full cuir noir



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



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



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



Maserati GranTurismo Sport 4.7 460 ch
08/10 - 29 200 km - 73 900 €
JA 20', susp. Skyhook, full cuir Nero



Porsche 997.2 Carrera S PDK7 3.8 385 ch
06/16 - 11 600 km - 79 900 €
JA 19' S, Sport Chrono +, Bose, cuir rouge



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



Austin Healey 3000 BJ8 150 ch 3.0
01/67 - 27 900 km - 79 900 €
Jantes Borrani, overdrive, état concours

L'ART DE L'AUTOMOBILE



Ferrari 296 GTS - 459 900 €, 06/23, 1 100 km, 1^{ère} main Fr, Lift, Pack Carbone int./ext., caméra, CarPlay, Display



Aston Martin DBS Superleggera 2+2 - 249 000 € (malus payé), 04/19, 8 900 km, Pk Carbone, sgs chauff. vent., B&O



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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

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 Turbo 3.8 Coupé
08/17, 540 ch, 45 600 km, BVA, TO, full, **133 000 €** (TVA récup. 17%)



Audi RS6 Avant 4.0 TFSI quattro
12/21, 600 ch hybride, 39 970 km, BVA, TO pano, Akrapovic, **105 000 €** (TVA récup. 17%)



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



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



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



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

SPÉCIALISTES

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Suivez-nous !



@moteuretsens

Moteur & SENS®

WWW.MOTEURETSENS.COM

NOTRE
SHOWROOM
À 30 MIN
DE PARIS



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



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



Ferrari 296 GTS
05/23 – 5 130 km – 409 900 €
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



Ferrari 488 Pista Spider
12/20 – 900 km – 659 900 €
Alcantara, Lift, sgs Racing, Pk Carbone int./ext., échap. titane, CarPlay



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



McLaren 675LT Spider
05/17 – 7 800 km – 289 900 €
Alcantara Noir, sgs Racing, Lift AV, échap. Sport, Pk Carbone int./ext.

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

MOTEUR & SENS®

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

NOS HORAIRES

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

**UNIQUEMENT SUR
RENDEZ-VOUS**

PINSON®
AUTOMOBILES

UN UNIVERS AUTOMOBILE MULTIMARQUE

1 rue des Pinsons, 45520 Cercottes

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



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



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



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



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



Jaguar F-type 300 R-Dynamic Cab
09/18, 13.000 km, 59.900 €
Sono Meridian, cuir, sièges Elec, caméra.



Mercedes AMG Gt 53 4P
12/19, 41.084 km, 94.990 €
Toit Pano, Pack Dynamique, gris mat.



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



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

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

SPÉCIALISTES

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

Vos annonces

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

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

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

* Offre réservée aux particuliers, professionnels nous consulter.

Vendez
votre auto
à partir de
29€*

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



Ferrari 458 Spéciale

09/14, 38.343 km, Bianco Avus, Int nero carbone, bandes noires • **369.900 €**

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



Ferrari Portofino

08/19, 10.442 km, Grigio Silverstone, cuir Bordeaux, étriers jaunes, JA 20 • **219.900 €**

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 488 GTB

03/16, 35.731 km, nero Daytona, cuir alcantara nero, sièges racing, volant Carbone / Led ... • **219.900 €**

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



Ferrari California T

07/14, 29.834 km, Grigio Silverstone, cuir nero, pack carbone Int, Echapp sport, JA 20 • **159.900 €**

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 covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

121



STOCKER ET GÉRER SA VOITURE DE SPORT OU DE COLLECTION N'A JAMAIS ÉTÉ AUSSI SIMPLE

Parking sécurisé - Services personnalisés - Achat/Vente

www.carsup.io

contact@carsup.io

01 89 47 00 43



Track Day + Endurance



Sprint et Rallye



Pour disques en carbone céramique



Historique - VHC



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



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](https://www.instagram.com/atomix_r_france)

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



CABINET CHRISTOPHE MÉRIAN

DEPUIS 1987

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

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

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

ORIAS : 07012543

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



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



Bentley New Bentayga V8 550 ch BVA
07/2021, 34 500 km, Noir Onyx, cuir Noir, Garantie Certified by Bentley 20 mois • **229 800 € TTC**
Bentley Lyon - Nicolas Tardy
nicolas.tardy@bentley-lyon.com
+33 6 43 57 51 03



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



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



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



Lamborghini Urus 650 ch
07/2008, modèle 2019, 52 500 km, attelage, garantie 12 mois Selezione • **244 900 €**
Lamborghini Cannes
lamborghini.cannes@passionautomobiles.fr
+33 (0) 422 78 78 78



Lamborghini Huracán Coupé Performante LP 610-4
11/2019, 14 700 km, Française, TVA, garantie constructeur 11/2024 mois • **299 000 €**
Lamborghini Cannes
lamborghini.cannes@passionautomobiles.fr
+33 (0) 422 78 78 78



Lamborghini Aventador 6.5 V12 LP 700-4
2013, 14 500 km, int. Sportivo, Assist. Parking, garantie constructeur 6 mois • **289 900 €**
Lamborghini Cannes
lamborghini.cannes@passionautomobiles.fr
+33 (0) 422 78 78 78

CALENDRIER TINSEAU TEST DAYS 2024



13 DATES 6 CIRCUITS

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

Inscriptions sur www.tinseau.com

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

ACCESSOIRES & SERVICES

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

30^{ème} SPORT & COLLECTION

500 FERRARI CONTRE LE CANCER

30 MAI - 02 JUIN 2024



GRUPE TILT COMMUNICATION

CIRCUIT DU VAL DE VIENNE

WWW.SPORTETCOLLECTION.ORG



SPORT & COLLECTION
30^{ème} anniversaire

ACCESSOIRES & SERVICES


Fiorano Racing

Votre Spécialiste Ferrari

Une Passion Commune
Notre savoir faire à votre service



Toute notre actualité sur
www.fioranoracing.fr

Retrouvez nous sur 



FERRARI & MASERATI
Entretien | Réparation | Vente

Dominique Roméo

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



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 Testarossa
07/86, 54.459 km, Rosso Corsa, cuir nero, moyeux
Rudge, grosse révision faite • **149.900 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



Ferrari 365 GT 2+2
06/70, 54.110 km, gris clair, cuir fauve, Matching
Numbers, état collection • **PSD**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



Ferrari 575 Maranello
04/03, 66.604 km, grigio Titanio, cuir nero Daytona,
Hi-Fi, carnet • **99.000 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



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

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



Ferrari 612 Scaglietti
07/05, 69.824 km, bleu Mirabeau, cuir cuoio, climatisa-
tion, 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



Porsche 911 2.2 T Targa
01/71, blanc, simili noir, climatisation, JA Fuchs, état
collection • **99.900 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr

ACCESSOIRES & SERVICES

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

125



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



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

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



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

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



Audi Q8 50 TDI 286 Tiptronic 8 quattro Avus Extended
12/18, 99.300 km, bleu Navarre métal, sièges Av chauffants, soft close • **58.990 €**

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



Lamborghini Urus V8 650 cv
2021, 12.950 km, pack carbone Int, TO Pano, Av protégé XPEL, Akrapovic, origine France, 1^{er} main • **329.900 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Lamborghini Huracán Tecnica V10 640 cv
2023, 2.750 km, Grigio Telesio, capot moteur carbone brillant, Lift, Régul, origine France, 1^{er} main • **379.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Lamborghini Aventador LP700-4 Roadster V12 700 cv
2023, 21.650 km, Arancio Atlas, pack carbone Int/Ext, Échapp sport, Lift, carnet Lamborghini • **360.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Lamborghini Huracán EVO Coupé V10 640 cv
2021, 3.400 km, Grigio Nimbus, surpiques Q-citura, Lift, inserts carbone forgé, 1^{er} main, origine France • **319.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Ferrari 599 Mansory V12 620 cv 5 Ex au Monde
2011, 15.600 km, blanc mat / carbone mat, sièges F1 carbone, volant Led / carbone, Bluetooth • **350.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Lotus Elise S3 Sport 220
08/18, 12.000 km, carbon Grey, Pack noir, climatisation, alarme, échappement Lotus Sport, entretien Lotus, Française • **59.900 €**

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



Mercedes Benz GLE 450 4Matic 3.0 L 367 cv
09/21, 12.500 km, gris, cuir noir, 7 Places, Pack AMG, Apple Carplay, TO Pano, SECM, Burmester, Cam. 360°, Assist. Autonome, JA 22, attelage électrique • **89.900 €**
Maserati CLG Motors Rennes (35) - Bruce Abastado
02 99 30 80 00 - clgmotors.com



Bentley Continental 4.0 L V8 'Le Mans'
2014, 63.500 km, bleu clair, cuir beige, Pack full 'Le Mans' • **89.999 € TTC**
Maserati CLG Motors Rennes (35) - Bruce Abastado
02 99 30 80 00 - clgmotors.com

PAINT SHIELD France

FILM DE PROTECTION POUR VEHICULES DE PRESTIGE...*

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

DEPUIS 2005

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

CONTACT
01 69 41 88 92
www.paintshield-france.fr

ADRESSE: info@paintshieldfrance.fr
75 Zone artisanale de Montvoisin, 91400 Gometz la Ville. FRANCE

PLATIN
★ ★ ★ WHEELS

Jantes homologuées TÜV jusqu'au 21"



P 108



P 99



Jantes racing légères jusqu'au 22"



TEC GT 8



TEC GT Race I
8.15kg en 18"



EROL_SAS_FRANCE

WWW.EROL.FR

01.44.78.10.10

Spécialiste Rolls-Royce

Mécanique | Carrosserie | Après-Vente



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

AUTOHAUS 60

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



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



Mercedes-Benz GLC 300de 4 Matic AMG Line
06/22, 20.100 km, Selenite, cuir noir, Pack Premium, Pack Assist Conduite, TOE, Garantie • **62.900 €**

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



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

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



Ferrari California 4.3 L V8 460 cv BVA 7
09/09, 36.000 km, bleu nuit Pozzi, cuir complet cuoio / bleu nuit Daytona, SEC, suspension Magneride, options, carnet, factures, révision Ferrari • **114.000 €**

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



Porsche Boxster 718 GTS 2.5 L 365 cv PDK
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 300 cv BVM6
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 PH2 3.0L 420 cv
2017, 73.000 km, blanc Carrara, cuir complet noir, PSE, Bose, PASM, Nbres options • **114.900 €**

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



Porsche Cayenne GTS V6 3.6 L 440 cv BVA 8
2016, 69.000 km, noir, cuir complet noir, TOE, Bose, PASM, Nbres options, révisée • **57.900 €**

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



Porsche Boxster 981 Black Edition 2.7 L 265 cv PDK
2016, série spéciale, 54.000 km, noir, cuir noir, écussons, SEC, PSE, PCM 3, Navi, Bluetooth, Clim auto, Xénon plus, JA 20 Turbo III, options • **57.900 €**

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



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

ACCESSOIRES & SERVICES



Porsche 911 Type 992 Carrera 4S

1220 km - Gris Quartz métal - Sièges Sport adaptatifs cuir noir - PDLS+ - Achat 10/2021 - Porsche Levallois
Liste des options sur demande | 165.000 € | philippe.91992@gmail.com



Audi A7 Sportback Avus 50 TDI quattro 286 ch
07/18, 144 000 km, tiptronic, cuir Valcona noir, Pk Assist. Route/Ville, Pk Eclairage d'amb., HD Matrix LED, sgs AV. Sport chauff., B&O 3D, clim. auto. • 39 900 €

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



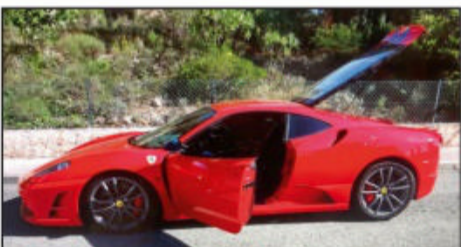
Audi e-tron advanced 55 quattro 408 ch Edition One
03/19, 30 500 km, cuir Valcona noir/gris, Matrix LED, Pk Assist. Route/Station., sgs AV. chauff. à mémo., clé confort, TO pano. verre, B&O 3D • 56 900 €

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



Audi TTS Coupé TFSI 306 ch S tronic
04/19, 50 790 km, cuir Nappa fin gris, Pk Style Noir, Pk Eclairage, Matrix LED, phone box, MMI Navi + touch, clim auto confort • 49 900 €

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



Ferrari F430 Scuderia 60th Anniversary Edition
2007, 38 500 km, 510 ch, Rosso Scuderia, nombreuses options, très rare, en retraite, cause santé, curieux s'abstenir • 228 000 €

06 12 35 40 31 (dpt Var)



Collection de Sport Auto

Un passionné se résigne à vendre sa collection complète de Sport Auto, depuis le n°1 paru en janvier 1962. Plus de 62 ans de bonheur ! • **Faire offre**

06 20 59 19 16 (dpt 78)



Maserati Ghibli GranSport SQ4 450 ch

08/18, 34 100 km, 3.0 V6 Ferrari, couple 750Nm, BVA8, cuir pleine fleur noir, sièges AV. ventilés chauffants, full LED, XPEL calandre/portières/capote moteur, vitres AR surteintées • 66 000 €

06 80 58 23 60 (dpt 39)



Aston Martin Vantage 4.7 426 ch

2009, 61 700 km, cuir étendu, Apple CarPlay, parfait état, révisée avec carnet d'entretien à jour, pneus très récents, jamais de circuit • 59 500 €

06 09 14 83 53

POUR UNE PARUTION DANS LE PROCHAIN NUMÉRO, VOS ANNONCES DOIVENT NOUS PARVENIR **AU PLUS TARD LE MARDI 12 MARS.**

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° 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 17h (du lundi au vendredi).



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS - Société de Courtage en Assurances, siège social : Espace Ilyseé - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS - RCS PARIS 310894848. N°ORIAS : n°07070752 (www.orias.fr) - Création : 06/09/2017 - Au 10/09/2023

ACCESSOIRES & SERVICES

OFFRE DE LA SAINT-VALENTIN

Son cadeau idéal



4€/mois
seulement
les 6 premiers mois



Flashez-moi
pour voir l'offre !

Bulletin d'abonnement

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

M041 # D1399336

1 Je choisis mon offre d'abonnement :

Offre mensuelle :
Sport Auto chaque mois pour seulement **4€/mois**
pendant 6 mois puis 6€/mois au lieu de 8,02€

-50%
[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/abo-sa-746

Muni de mon RIB ou de ma carte bancaire,
je m'abonne en toute sécurité !



Flashez-moi
pour voir l'offre !

3 J'indique les coordonnées du bénéficiaire de l'abonnement :

Nom** :

Prénom** :

Adresse** :

CP** : Ville** :

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

Email :

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

Date de naissance : (pour fêter votre anniversaire)

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque Sport Auto à : 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 29/02/2024. 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.



SPORT

144

COULISSES F1

Les dernières infos de l'intersaison

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

Ferrari F1 Media



140

Duels d'équipiers

En 2024, dans les stands des grands prix de Formule 1, pas de changement par rapport à 2023 : les mêmes équipiers se retrouveront dans les mêmes écuries. Avec la même obsession : le premier rival, c'est le partenaire. Nous avons pris la température avant le début officiel des hostilités.



Laurent Villaron

134

STUDIO
Ferrari 499P (2023)



Mercedes F1 Media

146

ENQUÊTE F1
Hamilton chez Ferrari en 2025



Alpine Media

150

WEC
La saison 2024

STUDIO Ferrari 499P (2023)

VITTORIA ROSSA*

Cinquante ans après sa dernière participation officielle dans la catégorie reine de l'Endurance, Ferrari a réalisé l'exploit de remporter les 24 Heures du Mans avec cette somptueuse 499P. **Et ce n'est qu'un début... Sa mission est désormais de contrer Toyota sur tous les terrains !**

Par Alain Pernet Photos Laurent Villaron



U

Un scénario de rêve... La victoire de Ferrari aux dernières 24 Heures du Mans a définitivement inscrit l'édition du centenaire dans les annales du sport automobile. Il faut dire que ce succès, intervenu après cinquante ans d'absence et dès la première participation mancelle de la 499P, relève d'une véritable prouesse. Alors que certains constructeurs mettent plusieurs années avant de rafler la victoire au Mans, Ferrari est

parvenu à aligner les planètes dans une discipline en quelques mois. « Il est vrai que cela a été un grand défi car nous n'avions pas de grands points de référence alors que Toyota courait déjà en Hypercar depuis plusieurs saisons, nous confie Antonello Coletta, le responsable de l'entité Endurance et Corse Clienti de Ferrari. De plus, ils avaient pu faire quelques modifications sur leur voiture depuis leurs débuts. Donc, les quelques repères que nous avons les concernant étaient obsolètes... »

Dès que le feu vert a été donné par la direction de Ferrari en décembre 2020, Antonello Coletta s'est appliqué à mettre en place la structure nécessaire pour mener un tel défi à temps pour le début

de saison 2023 : « Le groupe de travail chargé de ce programme comprend aujourd'hui une centaine de personnes, explique-t-il, mais de nombreuses personnes d'autres départements de l'entreprise ont aussi été impliquées dès le début. »

Le fait de concevoir une auto appelée à courir sous un régime de balance de performance (BoP) n'a pas vraiment modifié la philosophie de la firme au cheval cabré : « Nous avons conçu la 499P pour qu'elle soit la plus rapide possible en piste, sans avoir à l'esprit la gestion de la BoP. Nous pensons que la meilleure voiture doit gagner. Je pense que la méritocratie devrait être la valeur récompensant ceux qui font le meilleur travail. »

Soucieuse de démontrer son savoir-faire, Ferrari s'est lancée dans la conception d'une Hypercar entièrement conçue en interne sous la responsabilité de Ferdinando Cannizzo, à l'inverse de marques comme Porsche et Cadillac, qui ont opté pour une voiture de type LMDh, basée sur un châssis déjà homologué et un système hybride standard.

Pour propulser celle qui allait devenir la 499P, le bureau d'études est parti d'une base connue : « Le moteur dérive de celui de la Ferrari 296 GTB, duquel a aussi été décliné le moteur de la 296 GT3 de compétition, explique Antonello Coletta. Evidemment, ●●●





“L'EXCITATION QUE NOUS AVONS RESENTIE APRÈS AVOIR SIGNÉ LA POLE POSITION, AINSI QU'À LA FIN DE NOTRE PREMIÈRE COURSE, ÉTAIT EXTRAORDINAIRE ET INOUBLIABLE.”

Antonello Coletta,
responsable de l'entité
Endurance et Corse Clienti

STUDIO Ferrari 499P (2023)

le 6 cylindres de la 499P a été substantiellement modifié pour pouvoir courir en Endurance. Ce moteur 3 litres est bâti sur un V6 ouvert à 120°. Il s'agit d'une architecture de type « Hot V » avec les turbocompresseurs installés au centre du V. Par ailleurs, les composants du moteur ont été conçus spécifiquement pour l'Hypercar de manière à jouer un rôle structurel. Le moteur est porteur. Il est une partie essentielle du châssis lui-même. » Conformément à la tradition de Ferrari, ce V6 de 3 litres a déterminé le nom de la voiture : 499 est en effet la cylindrée unitaire, P signifiant Prototipo. Comme le permet la réglementation Hypercar, ce V6 est associé à un système hybride exploitant l'énergie cinétique du freinage du train avant. « Pour ce projet, poursuit Antonello Coletta, nous nous sommes appuyés sur tout le savoir-faire et la technologie de la marque : nos collègues de la Scuderia Ferrari de Formule 1 mais aussi différentes entités de l'entreprise. Pour ce qui est du système hybride, la batterie dérive de celle utilisée en Formule 1. Elle a, bien sûr, été adaptée aux besoins spécifiques de la 499P. »

L'énergie récupérée est réinjectée sur le train avant. Pour cause de convergence avec les performances des LMDh, la vitesse d'activation du mode quatre roues motrices est de 190 km/h. Autant dire que la traction intégrale est rarement utilisée en dehors des lignes droites : « Sur l'ensemble de la saison, les virages dans lesquels nous pouvons utiliser les quatre roues motrices se comptent sur les doigts d'une main... », nous précise l'ex-pilote de F1 Antonio Giovinazzi, membre de l'équipage vainqueur des dernières 24 Heures du Mans. Conformément aux contraintes imposées par le règlement, ce groupe propulseur développe 500 kW, soit environ 675 chevaux.

Entre le 6 juillet 2022, date du premier roulage de la 499P à Fiorano, et le début de saison 2023, lancée le 17 mars à Sebring, l'équipe Ferrari s'est livrée à un programme d'essais impressionnant : « Nous avons totalisé 24 000 kilomètres d'essais en sept mois,

nous confirme le responsable de l'entité Endurance et Corse Clienti. Notre objectif numéro 1 a été d'atteindre un bon niveau de fiabilité. Avant les 24 Heures du Mans, nous avons pu mener trois séances de simulation longue durée. Une sur la piste d'Aragon et deux au Paul Ricard. La performance a été notre deuxième objectif. »

24 000 km d'essais, et beaucoup de simulateur

Une grande partie du développement de la 499P a aussi été menée sur simulateur : « Le simulateur a été et demeure la base pour le développement et l'optimisation de la performance, assure Coletta. Nous avons commencé à travailler sur simulateur dès le premier jour de ce programme et nous continuons à l'utiliser de manière constante pour la préparation de chaque course et même après celles-ci, lorsque nos pilotes et ingénieurs reviennent à Maranello pour analyser les domaines dans lesquels nous pouvons progresser. »

De la même manière, la CFD (Computered Fluid Dynamic) a joué un rôle fondamental dans la conception de la 499P : « Le concept aérodynamique a été créé sur CFD et a ensuite été optimisé en soufflerie puis lors d'essais sur piste. » En imposant de ne pas dépasser une fenêtre de performance aérodynamique relativement facile à atteindre, le règlement permet aux constructeurs d'injecter dans leur Hypercar leurs codes stylistiques. Ferrari a su parfaitement en profiter et nous gratifie d'une auto très stylée immédiatement reconnaissable comme création de la marque au cheval cabré.

A son volant, Antonio Giovinazzi a vite trouvé ses marques, même s'il a été un peu perturbé au début par la chaleur d'un cockpit fermé : « Piloter la 499P est une expérience qui se situe entre le pilotage d'une monoplace et celui d'une GT. Comme le veut le règlement, elle est plus lourde qu'une F1 avec moins d'appui mais, comparée à une GT3, elle a bien plus de puissance et d'appui et moins de poids. » ●●●

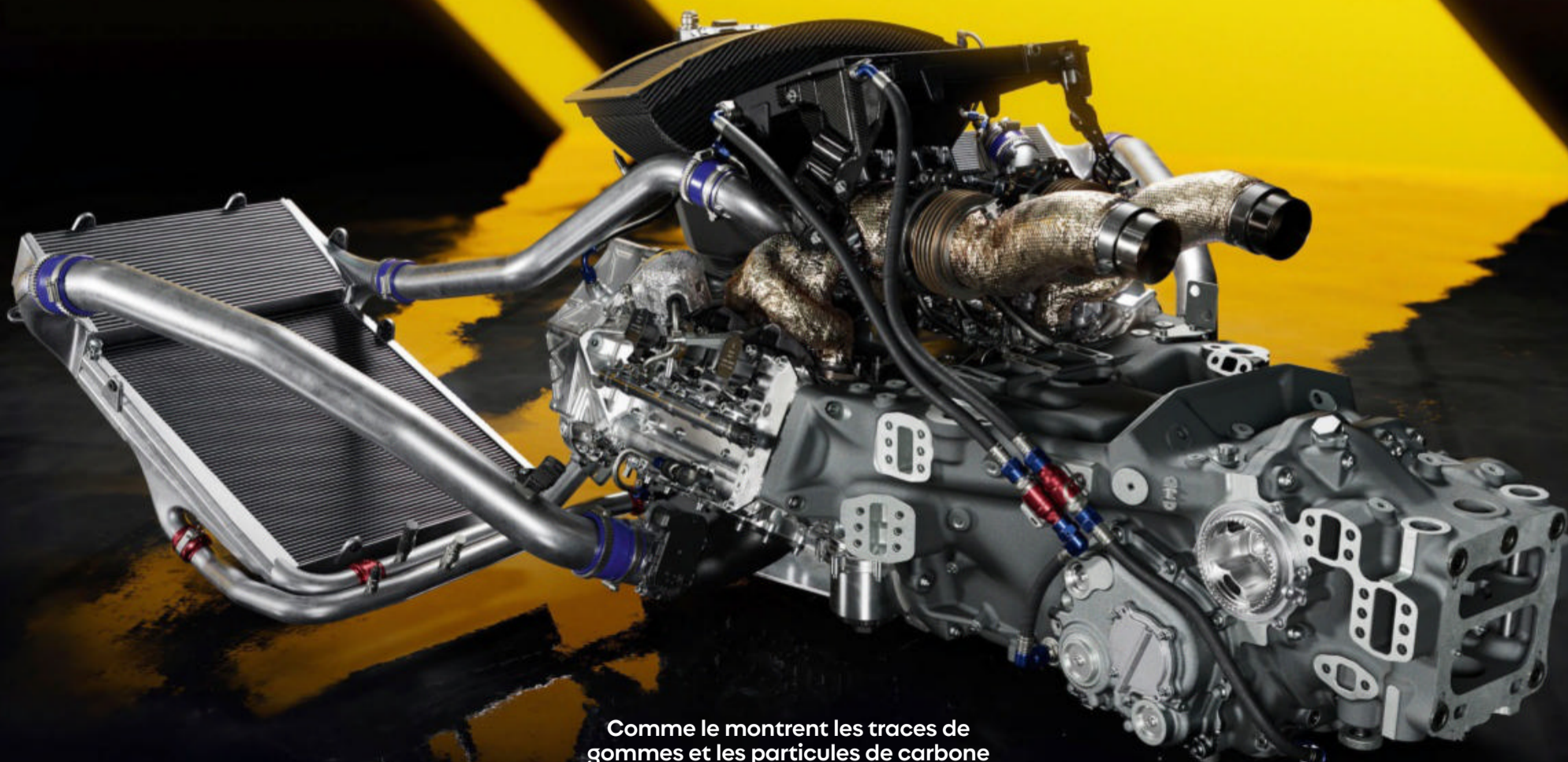


La 499P se distingue par une aérodynamique très travaillée avec de gros ailerons arrière.



TECHNIQUE

Groupe propulseur : **F163** Architecture moteur : **V6 à 120°, biturbo Garrett** Cylindrée : **2 992 cm³** Position : **centrale arrière, axe longitudinal**
 Alésage x course : **88 x 82 mm** Distribution : **double arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre** Alimentation : **injection directe**
 Lubrification : **par carter sec** Puissance maxi thermique : **707 ch à 7 350 tr/mn** Couple maxi : **755 Nm à 6 500 tr/mn**
 Système hybride : **ERS de 200 kW (272 ch) disposé transversalement à l'avant** Puissance maxi cumulée : **675 ch (500 kW)**
 Transmission : **roues AR ou intégrale au-delà de 190 km/h**
 Boîte de vitesses : **transversale à 7 rapports semi-automatique avec commande par palettes au volant. Carter en aluminium**
 Embayage : **en carbone, 4 disques** Châssis : **monocoque en fibre de carbone + panneaux latéraux en zylon**
 Suspensions AV & AR : **doubles triangles, poussoirs et culbuteurs actionnant amortisseurs et barres de torsion**
 Freins AV/AR : **disques carbone/céramique ventilés (380 x 355 mm)** Direction : **à crémaillère** Réservoir : **90 litres**
 Roues AV/AR : **12,5 x 18 / 14 x 18** Pneus AV & AR : **Michelin 29/71 - 18 & 34/71 - 18** Poids : **1 030 kg**



Comme le montrent les traces de gomme et les particules de carbone précieusement conservées sur la carrosserie, la 499P que nous avons photographiée est celle qui a remporté les 24 heures du Mans l'an dernier. Elle est équipée d'un V6 à 120° dérivé de celui de la 296 GTB avec des modifications substantielles pour l'adapter aux courses d'Endurance.

Après une préparation très sérieuse, la 499P a pu enfin plonger dans le grand bain de la compétition aux Mille Miles de Sebring. L'équipe Ferrari, qui s'appuie sur le terrain sur l'expérience d'AF Corse pour l'exploitation en course, n'a alors pas manqué son entrée. Elle s'est adjugé la pole position et a terminé sa première course sur le podium ! « *Sebring a été une excellente surprise pour nous, reconnaît Antonello Coletta. Nous n'avions alors encore aucune référence de comparaison avec nos rivaux et nous avons réalisé en Floride que notre projet était excellent. Il faut se rappeler que Sebring est une piste très exigeante en termes de fiabilité, aussi avoir nos deux voitures à l'arrivée était un résultat fantastique. L'excitation que nous avons ressentie après avoir signé la pole position ainsi qu'à la fin de la course était extraordinaire et inoubliable. Puis, course après course, nous avons reçu davantage de retours positifs.* »

A Spa, une erreur de stratégie de choix de pneus, à un moment donné, a condamné toute chance de victoire mais, néanmoins, la 499P a affiché en Belgique un excellent rythme. Pour l'équipage de la n° 51, cette course de Spa a été un tournant : « *Notre voiture avait rencontré quelques problèmes sur les deux premières courses, confie Antonio Giovinazzi. Spa nous a remis en selle en nous permettant de marquer les premiers points de notre voiture dans des conditions difficiles. Ce fut l'une des courses les plus difficiles de ma carrière. Réaliser ce podium juste avant Le Mans nous a donné un boost supplémentaire.* »

Ce matin-là, au Mans...

On connaît la suite de l'histoire : une pole retentissante d'Antonio Fuoco (n° 50) et une victoire historique de la n° 51 de Giovinazzi-Pier Guidi-James Calado qui illustre cet article en exclusivité. Comme déjà raconté, ce succès ne fut pas un long fleuve tranquille. La n° 50 a perdu ses chances lorsqu'une pierre est venue endommager l'un de ses radiateurs. La n° 51 a alors assuré une présence régulière en tête mais tout a failli être remis en question plusieurs fois. Lorsqu'Alessandro Pier Guidi a effectué une incartade hors de piste en pleine nuit. Ou encore lorsque la voiture a eu du mal à redémarrer après un arrêt au stand à 10 h 32 du matin... « *Je dois reconnaître que j'ai été effrayé par le premier problème de la n° 51. Cependant, une fois encore, nos techniciens – qui font un travail vital en coulisse – ont permis de comprendre rapidement la nature du problème et de communiquer au pilote les informations permettant de repartir. A moins d'une demi-heure de l'arrivée, le problème s'est à nouveau manifesté, mais nous savions que nos ingénieurs pourraient en venir à bout rapidement. Néanmoins,*

les 45 secondes nécessaires pour relancer la voiture m'ont donné l'impression de durer une éternité... », admet Coletta.

Dans la foulée de cette victoire, l'équipe Ferrari n'a pas été à même de s'imposer à nouveau, Toyota raflant toutes les autres victoires de la saison. « *Je diviserais la saison en deux parties : avant et après Le Mans. Après Le Mans, nous n'étions plus en position de poser des problèmes aux leaders* », regrette le responsable de l'entité Endurance et Corse Clienti de Ferrari, qui se garde bien d'évoquer tout lien éventuel avec la BoP.

Si elle a été optimisée sur de nombreux petits détails pour sa deuxième saison de compétition, la 499P ne fait l'objet d'aucune évolution technique majeure : « *Nous abordons la saison 2024 sans avoir utilisé le moindre joker d'homologation sur la voiture, révèle Antonello Coletta. Bien sûr, il reste des points à améliorer sur l'ensemble de la voiture, mais notre connaissance la concernant a augmenté et continue à s'enrichir car nous exploitons toutes les possibilités de la tester pour progresser. Cette année, comparé à 2023, il y aura quatre nouveaux circuits dans le calendrier du WEC : Lusail, Imola, São Paulo et Austin. Par conséquent, une meilleure connaissance de notre voiture est essentielle.* »

Antonio Giovinazzi est convaincu du potentiel de son actuelle machine : « *Je suis persuadé que nous pouvons extraire encore davantage de performance de la voiture et de l'équipe, y compris au niveau des pilotes.* » Une voie d'amélioration a vite été détectée : « *Il est clair que la gestion des pneus a été un paramètre plus sensible pour Ferrari que pour la concurrence, particulièrement lors des deux premières courses* », reconnaît Antonello Coletta. Mais depuis, l'équipe a bien progressé sur ce point comme on a pu le voir à Bahreïn. Le fait qu'une troisième voiture, alignée à titre privé par AF Corse, soit engagée cette saison pour le trio Kubica-Ye-Shwartzman sera sans nul doute bénéfique au clan Ferrari qui disposera de davantage de *datas*.

Après avoir remporté la plus prestigieuse épreuve du calendrier en 2023, Ferrari se verrait bien battre Toyota sur les autres manches du championnat. Antonello Coletta ne s'en cache pas : « *En 2024, il nous faudra construire sur nos progrès et nos résultats de l'an dernier pour jouer un rôle de leader dans la bataille pour le championnat du monde.* » L'équipe Toyota est prévenue ! ●

Nos plus vifs remerciements à Ferrari et au Musée des 24 Heures du Mans pour avoir rendu possible cette séance photos. La 499P victorieuse des 24 Heures du Mans est exposée au musée tous les jours jusqu'au 10 mars. Renseignements : www.lemans-musee24h.com

“JE SUIS PERSUADÉ QUE NOUS POUVONS EXTRAIRE ENCORE DAVANTAGE DE PERFORMANCE DE LA VOITURE ET DE L'ÉQUIPE, Y COMPRIS AU NIVEAU DES PILOTES.”

Antonio Giovinazzi, pilote





OU DUOS DUELS ?

Les duels fratricides au sein des équipes de Formule 1 ont toujours fasciné les amateurs de la discipline et souvent favorisé le spectacle. **Que réserve la saison 2024 dans ce domaine ? Petit tour de chauffe avant le début des hostilités.**

Chez Red Bull Max regarde ailleurs

Pour la beauté du sport et le suspense du championnat, on aimerait croire à un duel sans merci entre Max Verstappen, le champion sortant, et son coéquipier Sergio Pérez. Mais ce que le Mexicain n'est pas parvenu à accomplir lors des trois dernières saisons, il y a peu de chances qu'il arrive à le faire lors de cette quatrième confrontation avec celui qui tutoie la perfection à chaque grand prix. D'autant que le Néerlandais est plus que jamais chez lui chez Red Bull. Son clan, soutenu par Helmut Marko, a œuvré pour affaiblir Christian Horner, le patron anglais qui fut d'ailleurs le principal, voire l'unique, soutien de Pérez. Marko, pas super-fan du Mexicain, qui a (tardivement) intégré Verstappen dans la filière Red Bull en 2015, affirme que son protégé est le meilleur dans tous les domaines. « Il peut aller à la limite dans n'importe quelle situation. Il le fait avec aisance. Il a franchi un pas décisif dans la gestion des pneus, la vision de la course, etc. Nous n'avons pas vu Max à son zénith. Il va encore s'améliorer. » C'est assez déprimant pour son voisin de stand et pour l'intérêt de la compétition. Mais Helmut Marko a sans doute raison quand il affirme : « Personne, aucun pilote ne serait capable de battre Verstappen à voiture égale. » Si Pérez en doutait, il a eu un aperçu de ce que pouvait donner un Max piqué au vif. L'année dernière, il le fut lorsque Pérez s'est imposé dans la course Sprint et le Grand Prix d'Azerbaïdjan (après sa victoire opportuniste en Arabie). Le Mexicain s'était vu beau et avait claironné qu'il pouvait « challenger » son coéquipier pour la conquête du titre. Résultat des courses, Sergio Pérez n'avait plus vu le jour jusqu'à la fin de la saison. D'autant qu'à partir de Miami, Max Verstappen profita, comme par enchantement, d'une Red Bull enfin réglée à sa convenance. Pour le Néerlandais, l'opposition pourrait venir de l'extérieur, à condition que les équipes rivales de Red Bull fournissent à leurs pilotes une voiture capable de concrétiser leurs ambitions. Bien sûr, les amateurs de spectacle aimeraient revoir le n° 1 de Red Bull s'opposer directement à son vieil ennemi Hamilton. L'intéressé ne semble pas aussi enthousiaste à cette idée. « Ma rivalité avec Lewis ne me manque pas. Bien sûr,

S'il fait peu de doute que Max Verstappen gardera l'avantage sur Sergio Pérez chez Red Bull, les face-à-face de la concurrence sont plus incertains. C'est ce qui pourrait rendre la saison 2024 passionnante. Chez Mercedes, George Russell ne doute pas de pouvoir inquiéter Lewis Hamilton.

j'ai aimé les batailles que nous avons menées. Mais maintenant, j'apprécie les succès que nous célébrons en équipe. Lewis a connu cela aussi pendant des années. »

Chez Mercedes Russell veut détrôner le roi

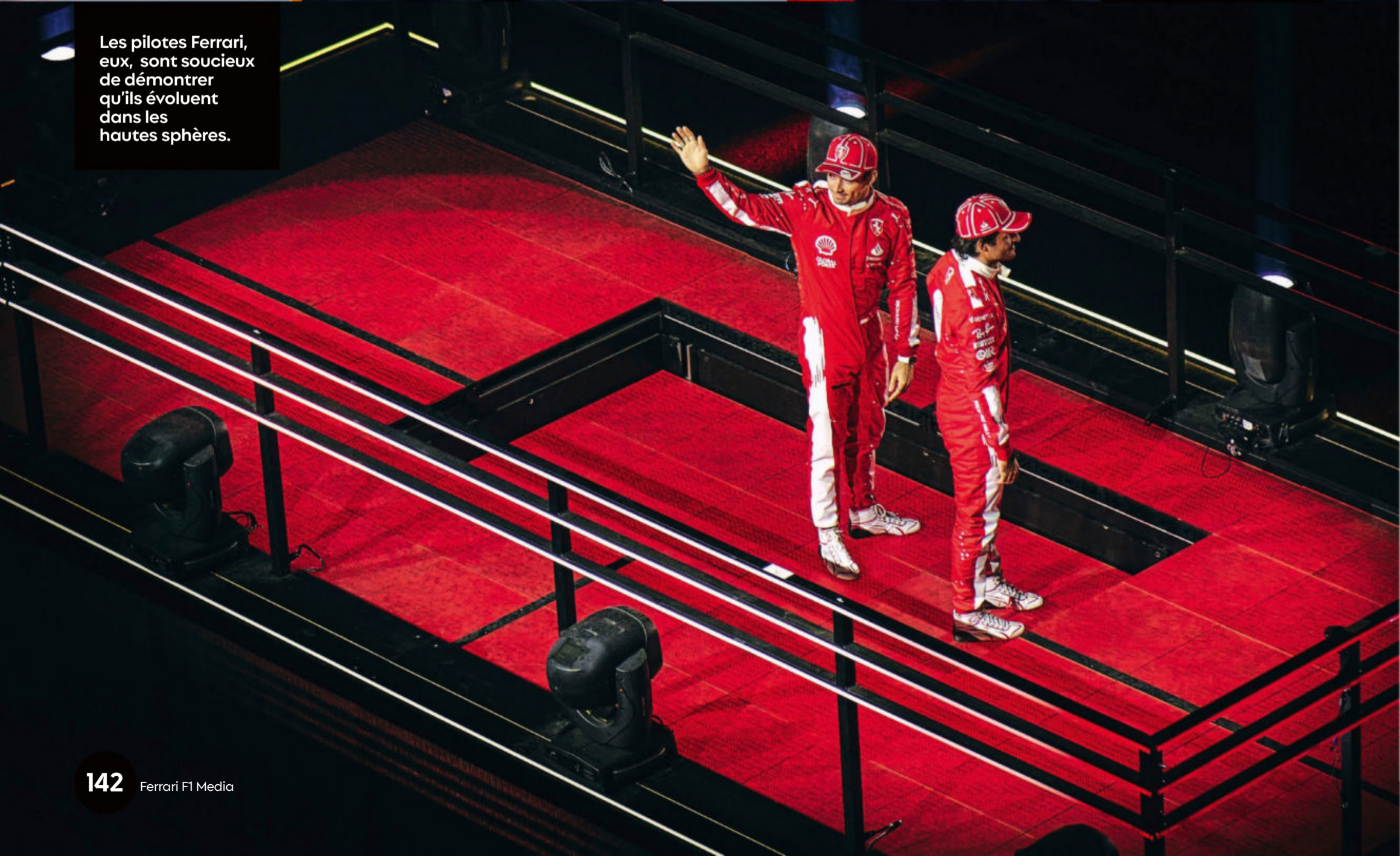
Les duels annoncés ou attendus chez les adversaires du couple Verstappen/Red Bull pourraient faciliter la tâche du champion en titre, s'il en avait besoin. Ainsi, plusieurs duos seront scrutés de près. A commencer par celui que forment Hamilton et Russell chez Mercedes. Si en 2023 l'aîné a conforté son avantage sur son cadet, les choses pourraient évoluer cette année. Au moins pour ce qui est de l'état d'esprit des deux pilotes, car un véritable tsunami a déferlé sur le paddock cet hiver : Hamilton a annoncé son départ pour Ferrari en 2025, ce qui change la donne chez Mercedes. Russell, successeur naturel du champion sur le départ, va se sentir pousser des ailes, et surtout s'estimer libre de jouer sa propre carte dans le cas où il se retrouverait directement confronté à Hamilton pour un gros résultat. Certains observateurs imaginent que le jeune Anglais sera peut-être celui qui pourrait contrarier les desseins d'Hamilton dans sa conquête d'un huitième titre si Mercedes met sur la piste une Mercedes F1 W15 compétitive. Ce que l'ancien pilote Johnny Herbert énonce de manière claire : « Je pense qu'il y a suffisamment de gens intelligents chez Mercedes pour produire une F1 capable de gagner des courses et de remporter de





Le duo McLaren il est tout à fait réjouissant avec Lando Norris et Oscar Piastri, deux jeunes coqs aux ergots acérés.

DPPI



Les pilotes Ferrari, eux, sont soucieux de démontrer qu'ils évoluent dans les hautes sphères.

nouveau un championnat. Potentiellement, la personne qui va rendre les choses difficiles, s'ils remettent tous les ingrédients dans le bon ordre, est George (Russell). Et s'il a une F1 capable de gagner le titre, il ne s'écrasera pas face à Lewis. » Pour conforter celui qui restera fidèle à l'écurie Mercedes, Toto Wolff, le boss, affirme qu'Hamilton et Russell seront traités équitablement, tout comme il est certain de la loyauté de Lewis Hamilton. Il se dit serein pour la suite de l'histoire : « Une chose dont on n'a pas assez parlé, c'est que George, qui est de la génération de Norris, Leclerc et quelques autres, a le potentiel pour devenir le prochain leader de l'équipe lorsque Lewis partira. Cela ne fait aucun doute. » Pour ce qui est de l'avenir immédiat, Wolff ajoute : « Ces deux dernières saisons, il a été au coude-à-coude avec Lewis. Il n'y avait rien entre eux. » Mais le patron omet un paramètre lorsqu'il se projette sur 2024, celui où Mercedes disposerait d'une voiture potentiellement victorieuse. Dans ce cas, Lewis Hamilton montrerait de nouveau son vrai visage, celui d'un ogre sans pitié, toujours affamé de succès.

Chez Ferrari Deux ambitions contrariées

Qui, de Sainz ou de Leclerc, a été le plus contrarié des deux ? Il est tentant de répondre Carlos Sainz, apprenant que Lewis Hamilton allait prendre sa place dans le baquet de la Ferrari en 2025. L'Espagnol, qui voulait savoir de quoi serait fait son avenir avant le début de la saison, est fixé. Il ne sera pas à Maranello. Mais que dire de la réaction de Charles Leclerc, qui venait de renouveler son bail pour une longue durée ? Lui, dont la complicité avec Frédéric Vasseur est de notoriété publique, peut légitimement voir l'engagement du Britannique comme un manque de confiance en ses propres capacités. Il ne deviendra pas le n° 1 de la Scuderia après le départ de Sainz, Ferrari se défendant d'ailleurs d'en désigner un. Mais si le Monégasque a le droit de ruminer un peu, il serait bien inspiré de mettre ça de côté en 2024. Car Sainz, qui n'est pas le premier venu, va sans aucun doute jouer sa carte personnelle, sans trop se soucier des consignes d'équipe qu'il n'a d'ailleurs jamais vraiment appréciées. Sauf à voir un Leclerc dominateur, cela risque de provoquer quelques tiraillements en interne, et des moments de tension sur le muret des stands. Sainz précise sa façon de voir les choses : « Savoir que c'est la dernière année avec une équipe n'est pas la situation la plus confortable pour commencer cette saison. Mais dès que j'aurai mis mon casque à Bahreïn, vous pouvez être sûrs que je ne penserai qu'à aller le plus vite possible. Et s'il y a une chance de devenir champion du monde, je la saisirai. » Là est le danger au cœur de la Scuderia, car Leclerc a bien l'intention d'y asseoir son autorité. « Je ne suis heureux que lorsque je gagne, la deuxième place n'est pas mon objectif. »

Chez McLaren Un combat de jeunes coqs

Nous avons gardé ce qui pourrait être le meilleur pour la fin. Un duel dont les deux protagonistes, Lando Norris et Oscar Piastri, ont donné un aperçu en 2023, lors du dernier Grand Prix du Qatar. Le samedi, le débutant australien avait gagné la course Sprint devant Verstappen et surtout son coéquipier. Le lendemain, l'équipe McLaren avait intimé l'ordre à l'Anglais de ne pas attaquer Piastri en fin de course, pour assurer un double podium. Norris avait un peu négocié à la radio, puis s'était exécuté. Mais il n'avait pas aimé. Il reconnaît que le rookie, qui apprend aussi vite qu'il pilote, le pousse déjà dans ses retranchements, bien plus que ses précédents coéquipiers, Daniel Ricciardo et Carlos Sainz. « Piastri m'a déjà bien mis au défi l'année dernière alors qu'il débutait », confesse celui qui veut s'imposer comme le leader de son équipe. Mais avec une McLaren encore en progrès, une victoire d'Oscar Piastri est attendue. Andrea Stella, qui dirige l'équipe de Woking, ne s'inquiète pas à l'idée de devoir rassurer les ego de ses deux jockeys, pas plus que d'un succès de Piastri avant celui de Norris. « On me parle à ce sujet de maux de tête, j'ai plutôt hâte d'y être ! Si je me projetais un instant dans l'esprit de Lando, je pense que je reconnaîtrai à quel point Oscar est un adversaire loyal. Il lui faudrait se demander ce qu'il doit faire de mieux pour parvenir à réaliser ce qu'Oscar a réussi. » Voilà bien la perspective de duels qui, à coup sûr, rendront cette nouvelle saison passionnante. ●

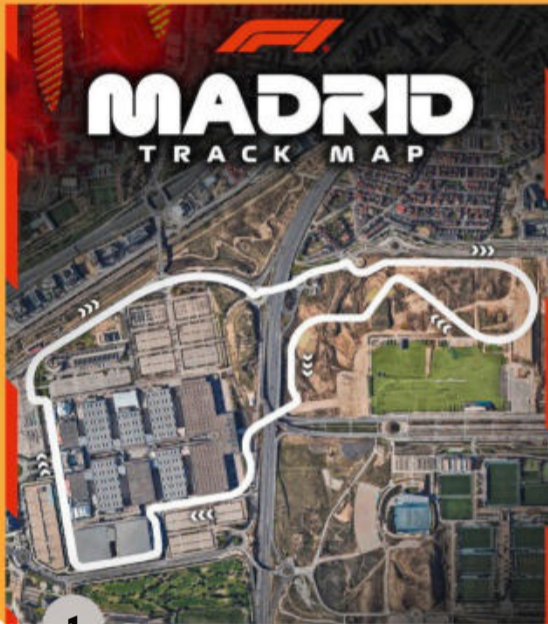
CHARLES LECLERC
A LE DROIT DE RUMINER
DANS LA PERSPECTIVE DE
PASSER LA SAISON 2025
AVEC LEWIS HAMILTON.
MAIS IL SERAIT BIEN
INSPIRÉ DE METTRE ÇA
DE CÔTÉ, CAR EN 2024,
CARLOS SAINZ NE VA PLUS
TROP SE SOUCIER DES
CONSIGNES D'ÉQUIPE.





FORMULE 1

Dans les coulisses de l'intersaison



1

La Formule 1 sera en représentation dans la capitale espagnole à partir de 2026, pour au moins dix ans. Il n'est pas sûr que le rendez-vous de Barcelone y survive.



2

Charles Leclerc se sent bien à Maranello. A tel point que le Monégasque a prolongé son bail avec Ferrari au moins jusqu'à la fin 2027. Il affirme avoir signé en sachant qu'Hamilton était sur le point de le rejoindre en Italie.



3

Certains le voyaient partir chez Red Bull, d'autres l'imaginaient en rouge. Lando Norris a mis un terme à toutes ces supputations en prolongeant son association avec McLaren. Lui aussi au moins jusqu'à fin 2027.

DPPI

DPPI

MARDI 23 JANVIER

1 La F1 à Madrid Quid de Barcelone ?

Le Grand Prix d'Espagne à Barcelone survivra-t-il à l'arrivée au calendrier de l'épreuve de Madrid ? La capitale espagnole doit en effet accueillir un grand prix de F1 à partir de 2026 et jusqu'en 2035 inclus, soit un contrat désormais classique de 10 ans. Liberty Media et la Fédération internationale de l'automobile (FIA) affirmant qu'ils ne dépasseront pas 24 courses par an, il faudra forcément faire des coupes dans le calendrier actuel. Plusieurs épreuves sont sur la sellette comme la Belgique, les Pays-Bas (qui pourraient alterner ou fusionner), l'Italie (Monza) et même Monaco.

JEUDI 25 JANVIER

2 Ferrari Leclerc prolonge

Les tifosi retenaient leur souffle. Ils peuvent respirer. Charles Leclerc a décidé de poursuivre l'aventure à Maranello au-delà de 2024 pour une longue durée, qui devrait l'emmener au moins jusqu'à la fin de la saison 2027. Selon les indiscretions classiques à Maranello, cette fidélité à la Scuderia depuis 2019 s'accompagnerait d'un salaire à la mesure de cette longévité.

VENDREDI 26 JANVIER

3 McLaren Norris voit loin

Très courtisé pas les patrons d'écurie, Lando Norris a choisi la stabilité plutôt que de risquer l'aventure chez Red Bull ou Ferrari, deux options envisageables. Alors que son contrat s'achevait à la fin 2025, il a lié son destin à McLaren au moins jusqu'à la fin de la saison 2027. Pour l'équipe de Woking, c'est le meilleur moyen de couper le pied sous l'herbe autrichienne de Red Bull, qui avait pratiquement fait un appel d'offre public pour le jeune Anglais. Norris affirme ne pas avoir craint d'affronter Max Verstappen à voiture égale, mais juge qu'un tel défi aurait été risqué pour des raisons précises : « Il faut du temps pour s'adapter et pour s'installer, et si tu veux affronter le meilleur pilote du monde, ce n'est pas la meilleure chose à faire. Ce n'est pas une décision intelligente. »

LUNDI 29 JANVIER

Racing Bull Une recrue de choix

Le Français Laurent Mekies a engagé de nombreux recrutements. Le nouveau patron de l'équipe italienne ex-AlphaTauri, désormais

nommée « Visa Cash App RB » (vous nous permettrez de nous contenter familièrement de l'appellation « Racing Bull »), a notamment procédé à une embauche qui a fait beaucoup parler dans le petit milieu de la F1. Il ne s'agit pas d'un pilote mais d'un technicien : Tim Goss. Inconnu du grand public, cet ingénieur britannique a été engagé alors qu'il venait de quitter son poste de directeur technique en chef de la FIA. Ce qui veut dire que ce Tim Goss connaît tous les secrets de toutes les monoplaces du plateau, pour les avoir examinées sous toutes les coutures en 2023. Le plus incroyable, c'est que le transfuge de la FIA n'a pas été contraint à une période de carence lui interdisant de travailler en F1 pendant plusieurs mois.

MARDI 30 JANVIER

Norris juge son équipier Piastrì plus fort que Ricciardo

S'il est un peu chez lui à Woking, ayant intégré le McLaren Racing et le programme Junior de l'écurie anglaise dès 2017, Lando Norris sait qu'il n'aura pas la vie facile au sein de son équipe, avec la présence dans le stand voisin d'Oscar Piastrì. Débutant en

2023, l'Australien a déjà fait étalage d'un potentiel impressionnant. Norris en est conscient et n'hésite pas à le désigner comme un de ses principaux opposants. Chose rare chez les pilotes, Norris a même osé faire des comparaisons avec ses précédents coéquipiers. « Je veux le dire, Oscar est déjà sur mes traces. Alors oui, il va être un pilote plus difficile à battre que Carlos et Daniel à l'avenir. Il m'a déjà bien mis au défi l'année dernière alors qu'il débutait. (...) Je suis prêt à tous points de vue – et quand vous avez un pilote et équipier qui peut vous pousser encore un peu plus, cela ne fait que vous rendre encore plus prêt. »

MERCREDI 31 JANVIER

4 Un gros chèque pour rester en F1 Spa doit payer

Si la Belgique veut rester au calendrier de la F1, les promoteurs de l'épreuve de Spa-Francorchamps vont devoir ressortir le carnet de chèques. La Belgique dispose d'un contrat jusqu'en 2025. Mais la multiplication des candidatures replace la Belgique dans une position difficile. Malgré l'afflux des spectateurs ces dernières années, surtout grâce à Max Verstappen, le déficit de l'édition 2023 s'est

“La présence d'une onzième équipe n'apporterait aucune valeur en elle-même au championnat. Nous ne croyons pas que le candidat serait un participant compétitif.”

Communiqué de Liberty Media, le 31 janvier, rejetant la candidature de l'écurie Andretti

Par notre envoyé spécial **Lionel Froissart**



DPPI

Red Bull Media

Pour garder une date au calendrier de la F1, les organisateurs du Grand Prix de Belgique à Spa vont devoir trouver de l'argent. D'abord pour combler leur déficit chronique, et ensuite pour payer un plateau beaucoup plus cher chaque saison. Le sauvetage pourrait venir d'une alternance avec le Grand Prix des Pays-Bas.

élevé à plus de 3 millions d'euros. Et comme le prix du plateau augmente de 2,5 millions chaque année, c'est un surcoût de quelques 5 millions d'euros que les promoteurs doivent prévoir dès cette édition 2024 et sans doute le double à partir de 2026. Autant dire que l'un des plus beaux rendez-vous de la saison est en danger. Seule l'alternance avec Zandvoort (Pays-Bas), voulue par la F1, pourrait sauver ces deux courses.

Une humiliation L'équipe Andretti recalée

Malgré la validation, et même le soutien de la FIA, la candidature d'Andretti pour arriver sur la grille en 2025 a été rejetée par Liberty Media, le promoteur de la Formule 1. Aucune des dix équipes du plateau ne voulait voir arriver une onzième formation, ne voulant rien céder de la manne à se partager chaque fin de saison. Aucun des arguments de l'équipe américaine, dont le projet était très avancé avec son partenaire Cadillac, n'a sensibilisé les dirigeants financiers de la F1, qui se sont montrés impitoyables et même humiliants : « Notre processus de jugement a établi que la présence d'une onzième équipe n'apporterait aucune valeur en elle-même au championnat. Nous ne croyons pas que le candidat (Andretti, NDLR)

serait un participant compétitif. » A tel point que certains des arguments de Liberty Media pourraient sans doute être attaqués par de bons avocats.

JEUDI 1^{er} FÉVRIER

Coup de tonnerre Hamilton passe au rouge

L'intersaison se déroulait en douceur. Jusqu'à ce jeudi 1^{er} février. La bombe a explosé peu après 20 heures. Hamilton allait quitter Mercedes pour s'en aller tenter sa chance chez Ferrari (*nous y revenons plus longuement dans notre enquête page 146*). Ce qui fut confirmé par un communiqué succinct de Ferrari : « La Scuderia Ferrari est heureuse d'annoncer que Lewis Hamilton rejoindra l'équipe en 2025, dans le cadre d'un contrat pluriannuel », suivi de la confirmation de Mercedes.

VENDREDI 16 FÉVRIER

Les monoplaces dévoilées Patchwork d'innovations

L'équipe Red Bull a entretenu le suspense en étant la dernière à présenter sa monoplace de la saison 2024, en fin de journée le jeudi 15. Tous ces levers de rideau ont attiré le regard des

Christian Horner, l'historique patron de l'équipe Red Bull, était sur la sellette à quelques jours du début de la saison. Accusé de « comportement inapproprié » (à caractère sexuel), il avait peu de chances de rester à son poste. Les instances sportives et commerciales de la F1 réclament des conclusions rapides à cette affaire.

accros de technique et l'attention des différents ingénieurs des équipes concurrentes. Mais c'est à Bahreïn, lors des tests d'avant-saison, que devraient apparaître les solutions adoptées pour – au moins – les trois premiers grands prix du mois de mars. Mais, déjà, quelques éléments aérodynamiques ou mécaniques ont fait parler. Ainsi, le DRS de Red Bull que semble avoir copié Ferrari. Ou l'équipe autrichienne qui s'est inspirée de la gouttière d'un ponton Mercedes. Il y a aussi ce cockpit reculé sur la W15, suite à la demande d'Hamilton. Les suspensions à pousoir à l'arrière ont été adoptées par Mercedes comme sur la majorité des monoplaces du plateau, sauf sur celles de la Scuderia, qui a préféré peaufiner son aérodynamique. Il y a également ces solutions techniques « typées » Red Bull que l'on retrouve sur les RB de Faenza, ce qui ne manque pas d'agacer, par exemple chez McLaren qui semble suivre sa propre philosophie, l'équipe de Woking étant confiante dans les développements explorés à la fin de la saison dernière. La Red Bull RB20 présentée – mais à quel point était-ce la version définitive ? –

intrigue par l'exiguïté de ses entrées d'air. Il faudra attendre le résultat des deux premières

épreuves au Moyen-Orient pour se faire un début d'idée sur les forces en présence.

LUNDI 19 FÉVRIER

5 Scandale sexuel ? Horner dans le viseur

Le Team Principal de l'équipe Red Bull, Christian Horner, nie les accusations de « comportement inapproprié » pour lesquelles une enquête a été diligentée en interne. Longuement entendu par un avocat le 9 février, Horner, même « protégé » par la présomption d'innocence, est dans la tourmente, d'autant que Liberty Media s'inquiète des éventuelles conclusions de l'enquête, des dégâts en termes d'image qui pourraient en résulter, et des possibles conséquences sur l'action de la F1 à la bourse. Dans la foulée, le constructeur américain Ford, futur « motoriste » de Red Bull, a laissé entendre que le résultat est attendu avec une certaine impatience. Quant à la FIA, elle se montre prudente en attendant les conclusions de l'enquête mais rappelle : « La FIA reste déterminée à faire respecter les standards les plus élevés en matière d'intégrité, d'équité dans le sport. » Autant dire que les jours de Horner à la tête de Red Bull semblent comptés. ●

ENQUÊTE F1
Lewis Hamilton chez
Ferrari en 2025



Les dés sont jetés

Cela a été le coup de tonnerre de l'intersaison. Le 1^{er} février, Ferrari annonçait avoir signé un contrat avec Lewis Hamilton à partir de 2025. Retour sur les coulisses de ce qui ressemble au transfert de la décennie.

Par Joe Seward

LEWIS HAMILTON-CHARLES LECLERC : LA SCUDERIA COMPTE SUR CET ATTELAGE EN 2025 POUR RECOMMENCER À GAGNER DES TITRES MONDIAUX. **D'ICI LÀ, LECLERC PEUT TOUJOURS GRILLER LA POLITESSE À SON FUTUR PARTENAIRE DÈS 2024...**



Charles Leclerc a déclaré, après la présentation de la nouvelle Ferrari SF-24, que la signature de Lewis Hamilton chez Ferrari n'était pas une surprise pour lui. Il savait que Lewis était en discussion sérieuse avec l'équipe italienne avant de signer son propre contrat.

Mais cela a certainement été une grande surprise pour le reste de la communauté de la Formule 1. Même si, pour être honnête, beaucoup ont eu tendance à ignorer

de telles rumeurs, entendues tant de fois auparavant, et toujours sans fondement. Jusqu'à cette fois...

Le nouveau contrat de Leclerc a été annoncé fin janvier. Mais dans le paddock d'Abu Dhabi, fin novembre, il se disait que la signature avait déjà eu lieu depuis un moment, et que Ferrari attendait d'avoir également un accord avec Carlos Sainz pour l'annoncer. Quelques jours après Abu Dhabi, le président de Ferrari, John Elkann, déclarait lors d'une journée des investisseurs, en Italie, que Leclerc et Sainz resteraient certainement au-delà de la fin de leurs contrats de 2024.

La nouvelle de ce transfert était d'autant plus inattendue que de son côté, Lewis Hamilton avait, début septembre, signé un nouveau contrat de deux ans avec Mercedes, couvrant apparemment les saisons 2025 et 2026. Toto Wolff, Team Principal et P.-D.G. de l'écurie Mercedes, explique aujourd'hui que « lorsque nous sommes entrés dans la période de Noël », lui et Hamilton étaient « sur la même ligne ».

Quelque chose à dire à Toto...

Hamilton a passé les vacances de Noël dans sa propriété près du village de Vail, dans le Colorado aux Etats-Unis, puis s'est rendu dans la ville balnéaire brésilienne isolée de Trancoso. C'est pendant cette période que John Elkann et le champion britannique ont secrètement conclu un accord. Le 31 janvier, Lewis Hamilton a retrouvé le patron de l'écurie allemande chez lui, à Oxford, pour prendre un café. Le pilote était sur le chemin de l'usine, pour commencer à travailler sur la saison 2024. Mais il avait quelque chose d'important à dire à Toto Wolff...

Lors de sa déclaration officielle, Hamilton a donné l'impression que l'accord avait été conclu très rapidement : « Ces quelques jours ont été fous, très chargés en émotions multiples, a-t-il déclaré. Mais comme vous le savez tous désormais, après 11 années incroyables chez Mercedes-AMG, le moment est venu pour moi de commencer un nouveau chapitre de ma vie. Je me sens incroyablement chanceux, après avoir réalisé avec Mercedes des choses dont je ne pouvais que rêver quand j'étais enfant, d'avoir maintenant la chance de réaliser un autre rêve d'enfant. Conduire en rouge Ferrari. »

Il n'est pas rare que des pilotes de course souhaitent rouler pour Ferrari. C'est l'équipe la plus célèbre et la plus performante de la F1. Mais actuellement, cela n'apporte plus aucune garantie de succès. La saison 2023 de la Scuderia a été décevante, l'équipe terminant troisième du championnat des constructeurs, Leclerc cinquième du championnat des pilotes et Sainz septième.

La saison 2024 sera importante pour Ferrari. Car si elle ne remporte pas de titre, ce sera la 16^e année consécutive sans couronne. Ce serait la plus longue période sans titre de l'histoire de la célèbre écurie, dépassant les 15 années sans titre mondial entre 1983 et 1999. Compte tenu

ENQUÊTE F1

Lewis Hamilton chez Ferrari en 2025

JOHN ELKANN, LE PRÉSIDENT DE FERRARI, ÉTAIT À LA MANŒUVRE POUR RÉALISER LE PLUS GROS COUP QUE L'ON AIT PU IMAGINER EN FORMULE 1 DEPUIS DE NOMBREUSES ANNÉES.

DPPI

des ressources de Ferrari, c'est pitoyable. Cette série d'échecs, qui a commencé en 2009, a vu cinq team managers se succéder à la tête de la Scuderia. John Elkann, qui est président de Ferrari depuis plus de cinq ans, sait que les résultats obtenus ne sont pas satisfaisants. Il a dû accepter que, même avec des pilotes du calibre de Fernando Alonso et Sebastian Vettel (tous deux multiples champions du monde), la Scuderia avait échoué à remporter un titre.

Ferrari, ne l'oublions pas, reçoit davantage d'argent que les autres écuries... juste parce que c'est Ferrari. Et peut attirer des sponsors plus facilement que ses rivaux. Mais réussir demande plus que de l'argent. Il y a eu aussi l'embarrassante controverse sur le débit de carburant en 2019, qui a conduit la FIA à annoncer un « règlement confidentiel », qui a abouti à une amende substantielle jamais rendue publique. Cela a nui à la réputation de la Scuderia, en tout cas dans les cercles de la F1. Tout cela s'est déroulé sous les yeux d'Elkann, même s'il est douteux qu'il en ait su quoi que ce soit.

Pour autant, le département Voitures de route de Ferrari est en plein essor, apparemment peu affecté par la déception constante générée par l'écurie de F1. Mais Elkann est ambitieux. Il ne veut pas être considéré comme le gosse de riche qui a hérité de l'entreprise familiale. Il veut s'afficher en entrepreneur qui réussit. Récemment, il a même fait évoluer son statut dans le groupe, pour jouer un rôle opérationnel plus important dans les sociétés qu'il contrôle.

Fred Vasseur, un vieil ami

Embaucher Lewis Hamilton, que beaucoup considèrent comme le plus grand pilote de tous les temps en Formule 1, est donc un beau coup de dés. Lewis sait gagner. Il sait les efforts, le travail que cela représente. Et l'embaucher affaiblira la concurrence... du moins si l'on suit la logique de Machiavel.

Bien sûr, cela facilite les choses que Fred Vasseur, le directeur la Scuderia, et Hamilton soient amis depuis 2005. A l'époque, le pilote britannique de 20 ans avait été placé dans l'équipe de Formule 3 ASM de Vasseur par McLaren. La collaboration a été couronnée de succès et Hamilton a dominé la Formule 3 Euro Séries. L'année suivante, il passait en GP2



Motorsport-images/LAT/Panoramic

Frédéric Vasseur, l'actuel Team Principal de la Scuderia, connaît bien Lewis Hamilton, dont il a accompagné avec succès les débuts en monoplace, en Formule 3 puis en GP2, il y a une vingtaine d'années. Les deux hommes sont coutumiers des discussions amicales.

avec ART (dont Vasseur était copropriétaire avec Nicolas Todt) et remportait le titre. En 2007, Lewis entrait en F1 avec McLaren et, un an plus tard, il était champion du monde. Il n'a remporté son deuxième titre qu'après avoir rejoint Mercedes, en 2013.

Pour autant, passer chez Ferrari est une énorme prise de risque pour Hamilton. « Je me souviens encore du sentiment de saut dans l'inconnu lorsque j'ai rejoint Mercedes en 2013 », a-t-il déclaré après l'annonce de la nouvelle. « Je sais que certaines personnes ne l'ont pas compris à ce moment-là, mais j'avais raison de faire le pas à l'époque et c'est le sentiment que j'ai à nouveau maintenant. »

Qu'est-ce qui l'a convaincu ? Était-ce la réticence de Mercedes à signer un nouveau contrat à long terme ? Était-ce la performance de l'équipe de Brackley depuis 2022 ? Était-ce parce que Lewis n'a rien à perdre au cours des dernières années de sa carrière en F1 ? C'est Ferrari qui sera sur le banc des accusés si cela ne marche pas. Et Hamilton sait que le temps presse pour sa carrière en F1. Il aura déjà fêté ses quarante ans lorsqu'il commencera à piloter une Ferrari en 2025. Même si cela ne veut pas dire qu'il ne sera pas compétitif, il est conscient que la fin approche. Alors, pourquoi ne pas relancer les dés et tout miser sur le rouge ? ●

LA PAUSE VINTAGE



À LA UNE

À l'honneur les Ferrari

RIEN QUE POUR VOUS

Austin Healey 3000 MK III à (re)découvrir

ON VOUS DIT TOUT

Sur l'Aston Martin DB4

EN TÊTE À TÊTE

Avec Laurent et sa Honda NSX

EN VENTE ACTUELLEMENT

WEC La saison d'Endurance 2024

QUE LA FÊTE CONTINUE !

Dans la foulée du centenaire des 24 Heures du Mans, le championnat du monde poursuit son spectaculaire développement avec **quatre nouveaux constructeurs** – et non des moindres ! – dans la catégorie reine et le lancement de la nouvelle classe LMGTE3.

Par Alain Pernet



Alpine (ci-dessus) débarque avec deux A424 LMDh flambant neuves et Mick Schumacher au volant alors que BMW (à droite) aligne deux M Hybrid V8 déjà éprouvées aux Etats-Unis.



L'Italie sera en force cette année avec l'arrivée de Lamborghini (à gauche) et d'Isotta Fraschini (ci-dessus).

DPPI

A

vec le centenaire des 24 Heures du Mans et le retour de Ferrari dans la catégorie reine de l'Endurance, la saison 2023 figure parmi les plus marquantes de cette discipline.

La bonne nouvelle est que la saison

2024 s'annonce tout aussi excitante ! Comme si la présence de Toyota, Ferrari, Porsche, Peugeot et Cadillac ne suffisait pas à notre bonheur, voici que de nouveaux acteurs viennent enrichir un casting déjà fort réjouissant.

Ces nouveaux venus ne sont pas des inconnus, puisqu'il s'agit de BMW, Alpine, Lamborghini et Isotta Fraschini (voir pages suivantes pour plus de détails). Ils auront fort à faire pour perturber les valeurs sûres de la discipline.

En effet, le match lancé l'an dernier entre Ferrari et Toyota continue. Si l'équipe italienne a marqué les esprits en remportant la course la plus prestigieuse et la plus convoitée du calendrier, il ne faut pas oublier que toutes les autres courses et les deux titres mondiaux ont été remportés par le constructeur japonais. Comme évoqué dans notre sujet Studio consacré à la 499P (voir p. 134), Ferrari est déterminé à contrer Toyota sur tous les terrains. L'écurie AF Corse (qui engage déjà les deux voitures officielles) alignera d'ailleurs une troisième voiture, confiée au trio Kubica-Ye-Shwartzman « à titre privé ».

Pour sa part, Toyota entend bien retrouver sa suprématie. Sa GR010 Hybrid attaque sa quatrième saison d'activité, ce qui constitue à la fois un avantage et un risque. L'équipe japonaise connaît par cœur son proto et la meilleure façon de l'exploiter quelles que

soient les circonstances. Dans une discipline qui expose ses concurrents à des conditions de piste très variées (chaud, froid, pluie, sec, parfois dans la même course), cette expérience est un atout souvent déterminant, même si la GR010 n'est pas toujours la plus rapide. Pour 2024, l'équipe Toyota a changé quelques paramètres.

En ce qui concerne les pilotes, « Pechito » López (exfiltré en GT) a laissé sa place à l'excellent Nyck de Vries. Côté coulisses, le Français David Floury vient d'être nommé directeur technique. Cette promotion ne surprend pas (il est associé au projet WEC depuis le début par le biais d'Oreca, et avait été nommé directeur technique adjoint l'an dernier).

En revanche, la situation de son prédécesseur, Pascal Vasselon, est assez ambiguë. En tout cas, l'objectif de Toyota est clair : renouer avec la victoire au Mans face à une concurrence plus relevée que jamais.

En effet, Ferrari ne constituera pas la seule menace. Après une saison laborieuse, Porsche entend bien revenir dans le match. La 963 a d'ailleurs commencé l'année par une victoire aux 24 Heures de Daytona. Bien sûr, le contexte de l'IMSA est différent de celui du WEC, néanmoins Porsche et Penske ont beaucoup travaillé durant l'hiver pour rectifier le tir.

Avec une saison d'expérience (ponctuée par un titre IMSA et de belles perfs en WEC), l'équipe Cadillac pourrait tout à fait venir jouer aux avant-postes, même si le fait de n'engager qu'une seule voiture dans le championnat ne peut que desservir ses ambitions. A Daytona, lors de la manche d'ouverture du championnat IMSA, la belle V-Series.R a dominé, à défaut de l'emporter. Étonnamment, l'équipe américaine envisage de n'engager que deux pilotes sur

les courses de 6 heures. Un choix assez déroutant dans le cadre d'une bonne préparation pour Le Mans. De son côté, Peugeot s'est résolu à revoir le concept de sa 9X8.

L'exercice n'est pas simple, car les voitures d'Endurance sont homologuées pour cinq ans et ne peuvent être modifiées qu'au gré de quelques « jokers ». La marge de manœuvre est donc très étroite. Néanmoins, la nouvelle 9X8 sera désormais équipée d'un aileron arrière et devrait adopter (comme la concurrence) des roues arrière plus larges qu'à l'avant (au lieu d'une dimension unique sur les quatre roues). Malheureusement, ce revirement technique ayant été validé tardivement, l'homologation de cette nouvelle mouture ne viendra pas à temps pour commencer la saison ! Il faudra attendre la deuxième manche du championnat pour la voir apparaître en course. Les équipages ont par ailleurs été revus : Jean-Eric Vergne fera désormais équipe avec Mikkel Jensen et Nico Müller, alors que Loïc Duval partagera le volant avec Paul di Resta et le nouveau venu, Stoffel Vandoorne.

Compte tenu du nombre de voitures engagées en Hypercar, la catégorie LMP2 a été sacrifiée en championnat du monde. Elle sera toutefois représentée aux 24 Heures du Mans, où le nombre de voitures au départ est plus important que sur les autres manches du WEC. Les prototypes seront cette année rejoints par une nouvelle catégorie de GT : les LMGT3. En tout, pas moins de quatorze constructeurs différents seront alignés sur la grille de départ. Une variété absolument remarquable qui mérite d'être savourée, en commençant par une revue de détail dans les pages suivantes. ●



Lamborghini SC63



Alpine A424



BMW M Hybrid V8



HYPERCAR

Si Glickenhaus et Vanwall quittent la scène, Alpine, BMW, Isotta Fraschini et Lamborghini rejoignent Toyota, Ferrari, Porsche, Peugeot et Cadillac pour porter à neuf le nombre de constructeurs engagés en Hypercar.

Peugeot 9X8



Ferrari 499P



Cadillac V-Series.R



Isotta Fraschini Tipo 6-C



Toyota GR010



Porsche 963



Alpine Un retour en force

Après une saison en LMP2, la marque française revient dans la catégorie reine de l'Endurance avec deux voitures. Il s'agit désormais d'un vrai programme d'usine, dont l'exploitation est logiquement confiée à l'équipe Signatech, à l'origine de la présence d'Alpine sur les circuits depuis dix ans maintenant. La belle A424 est un proto LMDh basé sur un châssis Oreca, similaire à celui utilisé avec succès par Acura aux Etats-Unis. Elle est équipée d'un V6 turbo de 3,4 litres développé par Mecachrome et du système Hybrid standard. Le développement de l'A424 a commencé en juillet dernier. Par rapport à la saison dernière, Alpine a largement revu ses équipages. Nicolas Lapierre est de retour à plein temps. Il retrouvera Matthieu Vaxiviere et partagera le volant avec une recrue de marque : Mick Schumacher. L'autre voiture sera confiée au trio plus junior Paul-Loup Chatin-Charles Milesi-Ferdinand Habsburg.

Lamborghini Enfin le grand bain !

Après s'être contenté de développer des voitures en GT3, Lamborghini s'attaque enfin à un programme en championnat du monde et aux 24 Heures du Mans. Pour ce faire, Sant'Agata a misé sur un proto LMDh, basé sur un châssis Ligier et non Multimatic (comme Porsche, autre marque du groupe). La SC63 sera propulsée par un moteur V8 biturbo 3.8 hybride conçu sur mesure. Lamborghini a confié l'exploitation de l'unique voiture engagée à l'écurie Iron Lynx, jusque-là excellente en GT. Malheureusement, les essais préparatoires ont pris du retard à la suite d'un accident l'été dernier, et Lamborghini n'a pas pu développer autant que prévu. Romain Grosjean se montre en tout cas impressionné par sa nouvelle monture.

Isotta Fraschini Renaissance

Fameuse marque italienne du début du xx^e siècle, Isotta Fraschini Milano renaît de ses cendres par la volonté de quelques actionnaires passionnés. Son engagement en Hypercar est le symbole de cette renaissance. Le programme est dirigé par Claudio Berro, qui a œuvré pour des marques aussi prestigieuses que Peugeot, Ferrari et Lotus. Sur le plan technique, le constructeur italien s'appuie sur l'expertise de Michelotto, qui a concocté une auto au style assez typé LMP1. Avec beaucoup de sérieux, l'équipe a procédé à près de 10 000 km d'essais et attaque le championnat avec une seule auto, qui sera engagée en course par l'équipe française Duqueine. Jean-Karl Vernay en partagera le volant avec deux pilotes assez peu expérimentés : Carl Wattana Bennett (19 ans) et Antonio Serravalle (21 ans).

LMGT3

Prenant la suite des coûteuses LMGTE, les LMGT3 permettent une plus grande variété avec neuf constructeurs représentés par des équipes privées.

Lexus RC F GT3



McLaren 720S GT3 EVO



Lamborghini Huracán GT3 EVO2



Porsche 911 GT3 R



BMW M4 GT3



Ferrari 296 GT3



Ford Mustang GT3



Aston Martin Vantage AMR GT3



Corvette Z06 GT3.R



Motorsport-images/LAT/Panoramic

DPPI

DPPI

BMW Nouvelle tentative

Après avoir interrompu son effort en GT après seulement deux saisons de WEC, BMW revient cette fois-ci en proto. Engagée en IMSA, la marque bavaroise compte déjà une saison d'expérience (pas très convaincante) avec sa M Hybrid V8. Comme son nom le suggère, ce proto LMDh (basé sur un châssis Dallara, comme la Cadillac) est propulsé par un V8 biturbo de 4 litres. Son assaut en WEC sera mené par l'équipe belge WRT, référence des courses de GT3, qui fut impressionnante lors de ses débuts en LMP2.

LMGT3 Entrée en scène

En troquant les LMGTE pour les LMGT3, l'Automobile Club de l'Ouest fait le choix de la raison pour les 24 Heures du Mans. Basée sur le règlement technique GT3 développé avec un immense succès par Stéphane Ratel, la catégorie LMGT3 est destinée à des équipes privées, désignées par les constructeurs choisis par l'ACO (quatre fidèles et cinq nouveaux venus). La liste des engagés regroupe deux Porsche 911 GT3 R (écurie Manthey), deux Ferrari 296 GT3 (AF Corse), deux Aston Martin Vantage AMR GT3 (The Heart of Racing et D'Station Racing), deux Corvette Z06 GT3.R (TF Sport), auxquelles s'ajoutent deux McLaren 720S GT3 EVO (United Autosport), deux Lexus RC F GT3 (Akkodis ASP Team), deux Lamborghini Huracán GT3 EVO2 (Iron Lynx et Iron Dames), deux BMW M4 GT3 (WRT) dont une pour Valentino Rossi, et deux Ford Mustang GT3 (Proton Competition).

CALENDRIER WEC 2024

Une manche en plus

Le calendrier passe de sept à huit épreuves. Il ne commence plus à Sebring mais au Qatar, par une course de 1 812 km. La manche italienne est avancée au mois d'avril et délocalisée à Imola. Sebring disparaît au profit d'Austin (en septembre), alors que São Paulo effectue son retour (en juillet). Malheureusement, la course de Spa-Francorchamps a lieu le même week-end qu'une course de Formule E, au grand dam des pilotes engagés dans les deux championnats.

- 2 mars : Qatar 1 812 km
- 21 avril : 6 Heures d'Imola (Italie)
- 11 mai : 6 Heures de Spa-Francorchamps (Belgique)
- 15-16 juin : 24 Heures du Mans (France)
- 14 juillet : 6 Heures de São Paulo (Brésil)
- 1^{er} septembre : Lone Star Le Mans, Austin (Etats-Unis)
- 15 septembre : 6 Heures de Fuji (Japon)
- 2 novembre : 8 Heures de Bahreïn



FERRARI 812 SUPERFAST V12 800 – 01/20 – 28.500 KM – 325.000 €



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



MERCEDES SLS 63 AMG
ROADSTER
Année : 10/11
Kilométrage : 36.430 km
200.000 €



RANGE SPORT P510E PHEV
AUTOBIOGRAPHY
Année : 04/23
Kilométrage : 178 km
178.000 €



ALPINE A110 S 300
Année : 12/23
Kilométrage : 140 km
84.000 €



PORSCHE 992 C4 GTS
CABRIOLET 480 PDK
Année : 06/22
Kilométrage : 19.600 km
200.000 €



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

⊖
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