

SEP M
TOP
ventes

Sport

N° 750 Juillet 2024

auto

R 1 3 5 7
4 4
2 4 6



24 H DU MANS

Les coulisses d'une course dingue!



NOUVEAUTÉ

Bugatti Tourbillon

V16 atmo, 1 800 ch, luxe ultime...

Mate Rimac nous dit tout sur son chef-d'œuvre

NOUVEAUTÉ

Bentley Continental GT Speed

La meilleure grand tourisme du monde ?



ESSAI

Ford Mustang Dark Horse

Le bonheur d'une sportive à l'ancienne



SUPERTEST

Mercedes-AMG GT 63 S

Très méchante face au chrono



BEL: 750€ - ESP: 750€
GR: 760€ - DOM S: 760€
ITA: 760€ - LUX: 750€
PORT CONT: 750€
CAN: 1150\$CAN
MAR: 82DH - TOMS: 950CFP
CH: 10FS - TUN: 18DTU

L 15764 - 750 S - F: 6,95 € - RD





RALF TECH

SPACE MILLENIUM

Testée en apesanteur zero G

Boitier en Titane Extrudé Grade 1
T35 Aéronautique

Mouvement « electric »
12 ans de réserve de marche

Lunette professionnelle
avec insert en céramique matte

Cadran type nid d'abeilles
avec indexes SuperLuminova®

Bracelets souples interchangeables CNES

Édition limitée à 100 pièces

WWW.RALFTECH.COM

Fabriqué en France



• • • • •
cnès

CENTRE NATIONAL
D'ÉTUDES SPATIALES



CHEZ AMV, VOTRE PASSION GUIDE NOTRE EXIGENCE.



L'ASSURANCE DE VOTRE AUTO DE PRESTIGE

Testez nos tarifs sur **AMV.FR**



CONSEILLER DÉDIÉ



TARIFS FLOTTE⁽¹⁾



ASSURANCE IMMÉDIATE⁽²⁾
24h/24 sur amv.fr

AMVGT

AMV - Siège social : 2, rue Miguel de Cervantès 33700 Mérignac - SAS au capital de 280 200 € - RCS BORDEAUX B 330 540 907 - N°ORIAS 07 000 513 (orias.fr) - Courtier en assurances soumis au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution - 4, place de Budapest-CS92459 - 75436 Paris Cedex 09. AMV - Service Réclamations clients - 33735 BORDEAUX CEDEX 9 - Compagnies souscriptrice L'Équité (Groupe Generali) - Garantie assistance souscrite auprès d'Europ Assistance. (1) Dès le 2^{ème} véhicule. (2) Assurance immédiate sur internet sous réserve d'acceptation du dossier par AMV.

0821 203 821

Service 0,12 €/min
+ prix appel



Laurent Villaron



Yann Lefebvre



Denis Meunier



Andy Morgan/Aston Martin



Benjamin Asket/Virage Agency



Laurent Villaron



Crédits photos couverture
Kiosques :
**Benjamin Asket/
Virage Agency,
Clément Choulot,
DPPI, DR**
Abonnés : **DR**

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

ACTUS

- 6 ÉDITO
- 8 LA SPORTIVE DU MOIS
Bugatti Tourbillon
- 16 À LA LOUPE
Le nouveau V16
de la Bugatti Tourbillon
- 18 ACTUS
Alpine A290, Mercedes-
AMG PureSpeed,
Volkswagen Golf GTI,
Audi RS 4, BMW M135i
& M2, course de lenteur
en Audi e-tron
- 24 ACTU LIVRES
Enzo Ferrari, Senna,
rigolades en Rallye...
- 25 CLUB SPORT AUTO
Les dates à retenir
- 26 DOSSIER HORLOGERIE
Montres et chronos
- 30 HISTOIRES D'AUTOS
Nicolas Minassian,
pilote, directeur sportif

GAZ

- 34 GRAND FORMAT
Bentley Continental GT Azure
- 44 ESSAI
Bentley Continental GT Speed
(mulet 2024)
- 50 ESSAI
Ford Mustang Dark Horse
- 56 ESSAI
Aston Martin DBX707
- 60 SUPERTEST
Mercedes-AMG
GT 63 S 4Matic+
- 68 RETOUR AUX SOURCES
Audi TT V6 3.2 Coupé (2004)

EN VRAI

- 76 C'EST LA MIENNE !
Porsche 968 CS
- 78 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois,
vos photos
- 80 ACHETER
UNE OCCASION
Volkswagen
Golf GTI (Mk VII)
- 84 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
- 90 PETITES ANNONCES

SPORT

- 124 STUDIO
Cadillac
V-Series. R (2024)
- 130 REPORTAGE F1
La méthode Vasseur
- 134 COULISSES F1
Grand Prix de Monaco
& Grand Prix du Canada
- 142 ENQUÊTE F1
Alpine dans
la tourmente
- 146 WEC
Les 24 Heures
du Mans 2024
- 154 BLOG
Le blog des essayeurs



ABONNEZ-VOUS Voir page 145





ÉDITO

DPPI

N° 750 Juillet 2024

Du bon usage de la balance



Quand vous lirez ces lignes, l'excitation aura eu le temps de retomber un peu (et nous, de rattraper quelques heures de sommeil...) à l'issue des 24 Heures du Mans. L'édition 2023,

qui marquait le centenaire de l'épreuve, avait été légendaire. Comment qualifiera-t-on celle de 2024 ? Retrouver les neuf premières classées dans le même tour à l'issue de deux tours d'horloge, et même les quatre premières en moins de 40 secondes, c'est de l'inédit. De l'inimaginable, hors circonstances extravagantes. Bien sûr, plus de 4 heures de course sous safety car, cela n'est pas sans influence sur les écarts. Mais là n'est pas la cause principale d'une épreuve aussi incroyablement indécise. Deux tours avant l'arrivée, personne n'était capable de donner à coup sûr le tiercé dans l'ordre.

Avec vingt-trois inscrites dans la catégorie reine, la défaillance de quelques-unes, inhérente à une course d'Endurance, ne pouvait suffire à dégager la voie. Il a fallu cravacher en permanence, sans que personne, jamais, ne creuse d'écart significatif. Au mieux, les plus inspirés gagnaient ponctuellement une à deux secondes par tour... sur un tracé de plus

de treize kilomètres. Epicez le tout de nombreux épisodes pluvieux, secouez avec quelques rafales de vent, et servez chaud-bouillant.

La bonne nouvelle, c'est que cet exploit pourra sans doute se renouveler. Car son origine, double, ne va pas s'évaporer. La première tient à une balance de performance (BoP) qui semble avoir parfaitement atteint son objectif. A l'exception des nouveaux entrants (et des deux Peugeot...), légèrement en retrait, aucune des machines de pointe n'était en mesure de creuser l'écart sur ses concurrentes. Je n'ai jamais été fan de cette idée de BoP, antinomique d'une certaine vision du sport mécanique, qui semble prôner le nivellement par le bas et laisse planer le soupçon de tripatouillages opaques. Mais cette année, le parfait équilibre atteint inspire le respect. Ne touchons plus à rien !

L'autre raison tient à la longue liste des constructeurs présents. Impossible, pour un concurrent, de se reposer sur ses lauriers, quand une vingtaine d'autres piaffent derrière avec des temps au tour strictement comparables. « Grand Prix » des 24 Heures du Mans, s'amusaient les commentateurs en fin d'épreuve, avec ce qui leur restait de voix. Il y avait de ça. ●



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

**IMPOSSIBLE DE SE REPOSER SUR SES LAURIERS,
QUAND UNE VINGTAINE D'AUTRES CONCURRENTS PIAFFENT
DERRIÈRE AVEC DES TEMPS AU TOUR COMPARABLES.**



A K I L L I S

JOAILLERIE PARIS

COLLECTION CAPTURE ME - À DÉCOUVRIR SUR AKILLIS.COM



LA SPORTIVE DU MOIS

Bugatti Tourbillon

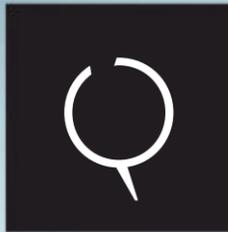
Incararnation



En ces temps d'électrification galopante, on pouvait craindre le pire pour la nouvelle Bugatti. Surtout avec Mate Rimac aux commandes. C'est le contraire qui s'est produit. **Passionné, engagé, l'entrepreneur croate a personnellement façonné une machine superlative, guidée par l'émotion.**

Par Jean-Eric Raoul

Photos Laurent Villaron & Bugatti Media



ue faire après la Chiron ? Chez Bugatti, le sujet embarrasse. C'est encore plus vrai après la disparition, en 2019, de Ferdinand Piëch, artisan de la renaissance de la marque et grand patron du groupe Volkswagen auquel Bugatti

appartient. La marque alsacienne devient donc une sorte de patate chaude dont le groupe est heureux de se débarrasser en partie, en 2021, lors d'un accord liant Porsche, Bugatti et... Rimac. Surprise des observateurs : que vient faire la start-up croate dans cette galère ? On imagine déjà, résigné, que la future Bugatti ne sera finalement qu'une Rimac électrique plus puissante et mieux finie. Le sens de l'Histoire... La Tourbillon, que nous avons pu découvrir en avant-première, tord violemment le cou à cette hypothèse défaitiste. Dans le même temps, elle met en lumière la personnalité de Mate Rimac, son maître d'œuvre, qui se révèle à mi-chemin entre Elon Musk et Horacio Pagani. Pourquoi s'intéresse-t-il à Bugatti ? Il s'anime : *« Parce que c'est un super-défi ! Bugatti, c'est le sommet de la pyramide de l'industrie automobile, le pinacle. Cela vous autorise à faire des trucs dingues. »*

Pour autant, la nouvelle Bugatti est tout sauf le dernier jouet d'un jeune start-upper blasé. Le cahier des charges de la première Bugatti de l'ère Volkswagen ne s'embarrassait pas d'études de marché. C'était

la volonté d'un homme, une sorte de défi romantique. Ferdinand Piëch annonçait 1 000 ch, 406 km/h en vitesse de pointe... et laissait l'équipe dédiée à sa conception se débrouiller pour atteindre ces objectifs extravagants et, ensuite, trouver des clients.

100 % électrique ? Pas question !

Mate Rimac a pris les choses différemment. Ses choix forts, l'aménagement intérieur, tout part d'une réflexion soigneusement étayée. A commencer par l'énorme surprise de trouver, sous le capot arrière, un V16 atmosphérique, alors que tout le monde attendait une hypercar électrique. Quand on lui demande ce qui a été le plus difficile, au début de cette aventure, Mate Rimac lance : *« Convaincre les actionnaires, donc Porsche, qu'il ne fallait pas que cette voiture soit électrique. Cela a été ma première bataille, peut-être la plus significative. »* Cela paraît tellement contre-intuitif ! Le pionnier de l'hypercar électrique a dû se battre contre Porsche pour imaginer une Bugatti avec un « vrai » moteur... *« Porsche était vraiment convaincu que la prochaine Bugatti devait être électrique. Bien sûr, un tel choix aurait été évident et facile pour moi. Nous en avons discuté dès 2019. Mais j'étais persuadé que ce n'était pas la bonne chose à faire pour Bugatti. Je voulais que l'on ressente l'émotion d'un moteur à combustion interne. Les clients veulent cette émotion. »* ●●●



Dans une silhouette générale qui ne rompt pas avec la Chiron, proportions et détails font la différence. La Tourbillon est plus basse, marquée par cette arête centrale qui évoque l'Atlantic, plaquée au sol par un diffuseur considérable. A plus de 400 km/h, cela peut rendre service...

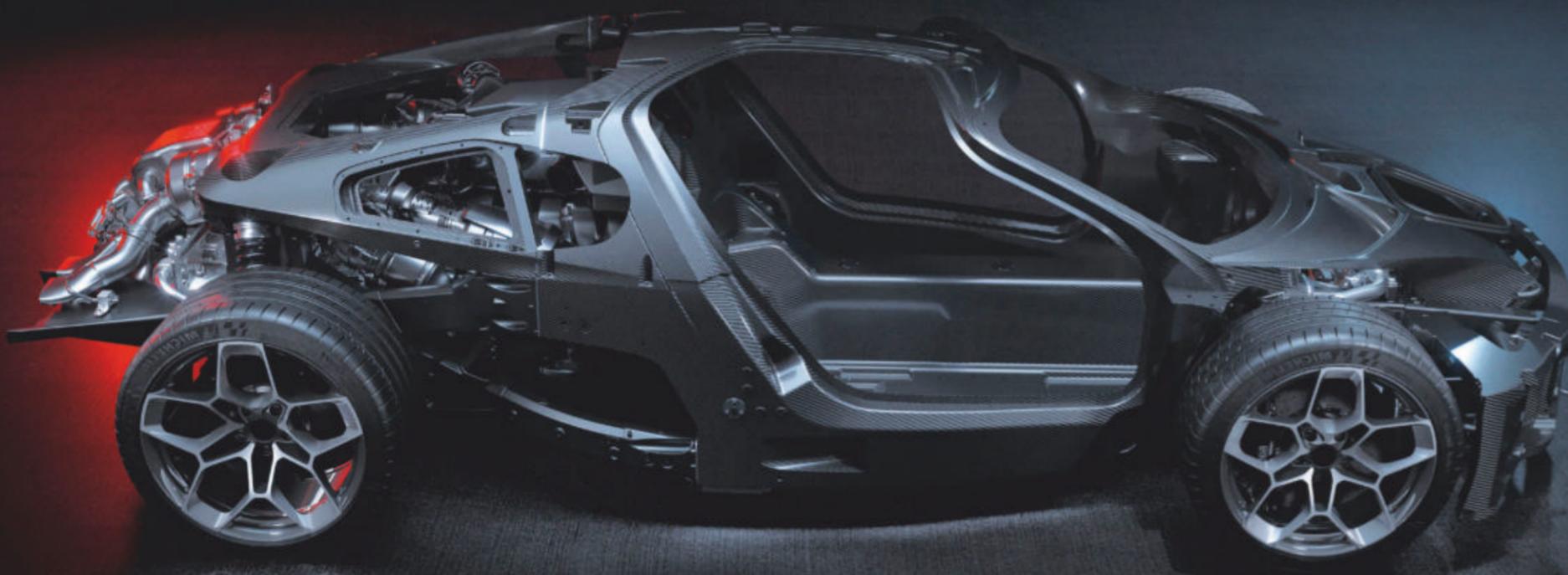


"EN TERMES DE STYLE, NOUS VOULIONS DE L'AUTHENTICITÉ, **POUR ÊTRE INTEMPORELS.**"

Franck Heyl, patron du design



La coque carbone est inédite. S'inspirant des exigences d'Ettore Bugatti pour le dessin de ses pièces mécaniques, Mate Rimac a chargé une équipe de design de la rendre esthétique : "Je voulais que tout soit beau, même sous la peau."



Mate Rimac, jamais langue de bois, n'hésite pas à évoquer les difficultés des supercars électriques : « Je connais un peu le sujet ! Avec la Nevea, je pense que nous faisons la meilleure hypercar électrique du monde. Mais les clients ne se bousculent pas tant que ça. »

Alors, il imagine pour la Bugatti cet attelage inédit, composé d'un V16 atmosphérique et de trois moteurs électriques. « Le V16 est là pour l'émotion, l'électrique pour la performance. » V16, et pas W16, comme les Chiron et Veyron. « Nous aurions pu reprendre la base de la Chiron, puis installer des batteries, et poser un moteur électrique sur le train avant. Mais cela aurait induit trop de compromis et de poids supplémentaire. »

Alors, l'équipe Bugatti-Rimac part d'une feuille blanche, qu'il s'agisse de la coque carbone, des trains roulants, du moteur, ou de la transmission. Sans compter les trois moteurs électriques.

Jusqu'à 9 000 tr/mn

Puissance cumulée ? 1 800 ch, dont « seulement » 1 000 ch proviennent de ce V16 capable de chanter jusqu'à 9 000 tr/mn. Question dressage de poils sur les bras, cela va nous changer des grondements étouffés des précédentes Bugatti. Et s'il est un peu plus léger que le W16 quadriturbo auquel il succède (252 kg quand même), le V16 de 8,4 litres est également plus long : 1 m en tout, ce qui n'est pas simple à loger dans une voiture

à moteur central quand, en plus, il faut placer tout à l'arrière la boîte à 8 rapports et un moteur électrique de 340 ch. « Mais l'architecture W16 n'était pas idéale pour un moteur atmosphérique, justifie Emilio Scervio, le directeur technique. Elle impliquait de longues tubulures d'admission et des pipes d'échappement courtes, avec un centre de gravité plus haut. » Résultat des courses : un poids total de 1 993 kg, sensiblement équivalent à celui de la Chiron, un 0 à 100 km/h annoncé en 2"0 tout rond, moins de 10" pour le 0 à 300 km/h et une vitesse maxi limitée à... 445 km/h. Cerise sur le gâteau : puisque, techniquement, il s'agit d'une hybride rechargeable, équipée d'une batterie de 24,8 kWh, la Tourbillon peut rouler 60 km en tout électrique et n'émet que 120 g de CO₂/km, ●●●

ATS, ce sont 34 années de compétition en véhicules historiques sur de nombreux circuits en Europe : H. Pescarolo, J.C. Andruet, P. Tambay, J.P. Jarier, O. Grouillard, Carole Vergnaud, S. Saulnier, S. Bourdais, ont porté haut nos couleurs en remportant de magnifiques victoires. **ATS** et Henri Pescarolo remercient **MOTUL** pour sa fidélité depuis plus de 30 ans.

1963 - Rallye Esculape - Pescarolo père et fils



Miniature au 1/43^e commercialisée par Auto Techno Sports au prix de 100€ dont 10€ reversés à la Fondation Mécénat Chirurgie Cardiaque.



Coupe des Provinces 1964 - Lotus Super Seven # SB1871
Henri Pescarolo, vainqueur Trophée de la Montagne
Opération Ford Jeunesse - Sport Auto - Europe 1

1964 - Opération Ford Jeunesse-Europe n° 1 et Sport-Auto

Véhicules utilisés : Lotus Super Seven 1500 cm³- 450 Kg
L'idée d'une opération permettant à un grand nombre de jeunes de faire leurs premières armes en compétition, lorsqu'elle fut lancée au début de l'année 1964 rencontra de jeunes partisans enthousiastes.

C'est le 20 mai à Montlhéry, à l'occasion du Prix de Paris organisé par l'AGACI, que la coupe des Provinces prit son essor. Ce départ, brillant d'ailleurs, ne fut possible que grâce à la compréhension de la FFSA et particulièrement de son président Raymond Roche ainsi qu'au courage de Maurice Mestivier, le président de l'AGACI, qui accepta de bon cœur d'être le premier organisateur d'une course réservée à des jeunes n'ayant jamais couru pour la plupart.

Tout se passa fort bien à Montlhéry en cet après-midi du 20 mai et l'Opération Ford-Jeunesse Europe N°1 se déroula par la suite sans autre difficulté sur le plan de l'organisation générale.

Pour les « sections » qui s'étaient constituées un mois plus tôt et avaient eu la mission de monter les Lotus Super Seven livrées en « kit » (pièces détachées) un gros travail de préparation et d'entretien avait commencé.

La compétition était scindée en deux catégories : un Trophée de la Montagne, couru sur six courses de côte et la Coupe des Provinces disputée sur huit compétitions.

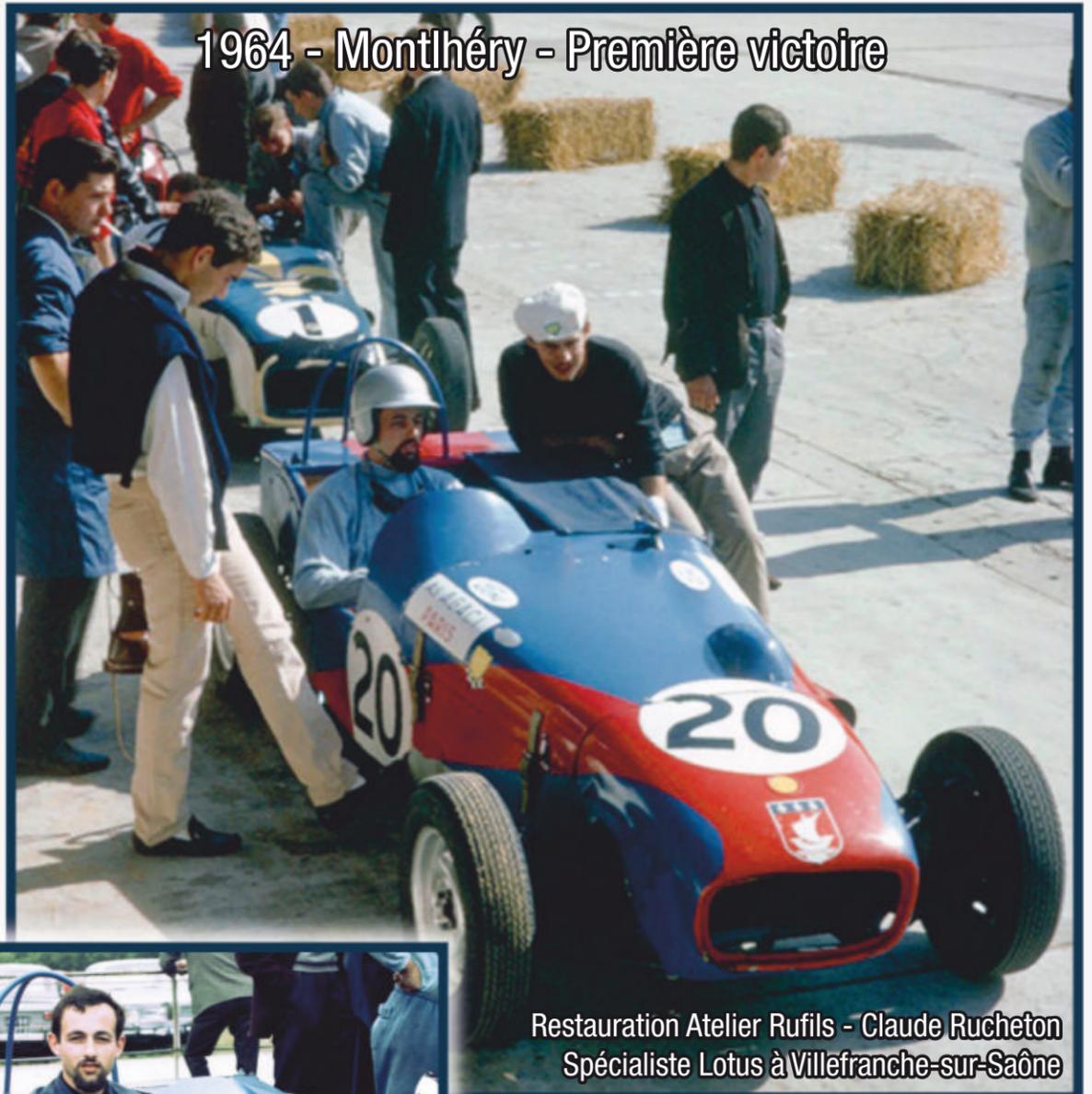
La section Paris, créée par l'AGACI enleva le Trophée de la montagne avec Henri Pescarolo qui obtint les meilleurs résultats et qui finit troisième au général des épreuves sur circuits mais avec les deux premières victoires de sa carrière de jeune pilote, sur le circuit de Montlhéry et de Magny-Cours. *Texte de Georges Michel, Sport Auto, 1964*

N.B.: Henri Pescarolo débuta en compétition avec son père dans un rallye réservé aux médecins, d'où le nom de « l'Esculape », Dieu Grec qui ressuscitait les morts, je comprends pourquoi Henri sortit pratiquement indemne de son accident sur les Hunaudières en 1969 lors d'essais privés.

Robert Sarrailh, ATS, 2024

Henri Pescarolo sera l'invité d'honneur au Mans lors des Classic Days les 6 et 7 juillet 2024

1964 - Montlhéry - Première victoire



Restauration Atelier Rufils - Claude Rucheton
Spécialiste Lotus à Villefranche-sur-Saône

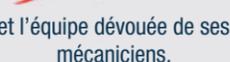


1964 - Henri Pescarolo, 21 ans

Cette miniature **Spark** au 1/43^e, livrée dans un boîtier polycarbonate, est commercialisée par ATS Auto Techno Sports au prix de 100€ TTC - expédition en sus. Commande : atslemans@gmail.com - Port. : 06 65 19 65 75.

ATS soutient **la Fondation Mécénat Chirurgie Cardiaque**. Vous aussi vous pouvez aider le Mécénat, créé en France en 1997 par le Professeur en Chirurgie cardiaque Francine LECA, qui opère bénévolement avec son équipe de l'hôpital Necker à Paris les enfants souffrant de problèmes cardiaques et dont les interventions sont indispensables à leur survie. Faire un don défiscalisé : <https://don.mecenas-cardiaque.org/mon-don/>

ATS remercie ses partenaires



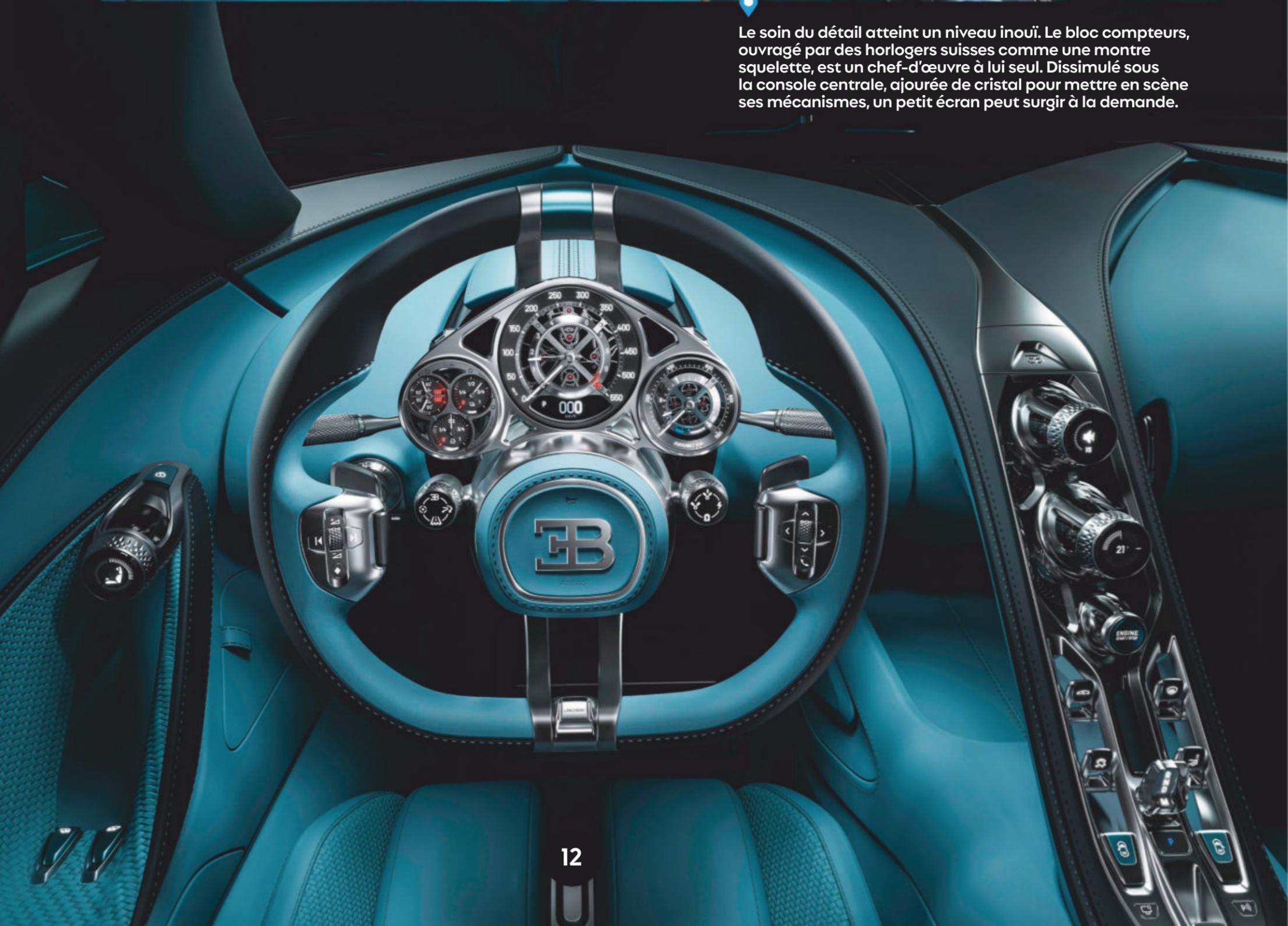
et l'équipe dévouée de ses mécaniciens.



enfants du monde



Le soin du détail atteint un niveau inouï. Le bloc compteurs, ouvragé par des horlogers suisses comme une montre squelette, est un chef-d'œuvre à lui seul. Dissimulé sous la console centrale, ajourée de cristal pour mettre en scène ses mécanismes, un petit écran peut surgir à la demande.



AVEC UN V16 ATMO CAPABLE DE CHANTER JUSQU'À 9 000 TR/MN, QUESTION DRESSAGE DE POILS SUR LES BRAS, CELA VA NOUS CHANGER DES GRONDEMENTS ÉTOUFFÉS DES PRÉCÉDENTES BUGATTI !



à comparer aux 572 g de la Chiron. La planète dit merci... et le perceuteur français s'étrangle : seulement 100 € de malus !

Excité par ce contenu inédit, on ne peut écarter une pointe de déception en découvrant la silhouette, finalement assez proche de celle de la Chiron. Achim Anscheidt, l'ancien patron du design de Bugatti, est sorti de sa retraite pour nous en donner les raisons : « *L'idée a été de développer un dessin iconique. Pas de faire du style pour le style. Pensez à l'iPhone, à la Rolex Daytona ou à la Porsche 911. Ce sont la qualité intérieure, la substance, qui doivent être prioritaires, pas le style.* » Le nouveau patron du design, Franck Heyl, prend le relais : « *Nous voulions de l'authenticité, pour être intemporels.* » Tous les deux évoquent une évolution subtile des proportions, mais aussi un lourd travail aéro, invisible. L'habitacle est ainsi plus bas que celui de la Chiron, avec un toit rabaissé de 33 mm. Quant au diffuseur, sa surface est deux fois plus importante. Il commence à remonter juste après le siège du conducteur, grâce à l'intégration de la crash box.

Compteurs squelettes : du jamais-vu

A propos des sièges, ils sont fixes. Ce sont le pédalier et le volant qui s'ajustent, ce qui a conduit à l'un des éléments les plus spectaculaires de l'intérieur de la Tourbillon, l'ensemble volant/moyeu fixe/compteurs, ouvragé avec un raffinement digne de l'industrie horlogère... Et d'ailleurs, ces éléments sont réalisés par des horlogers suisses. Plus de 600 pièces sont usinées dans la vallée de Joux pour réaliser ce bloc compteur « squelette », inédit dans l'automobile, avec des articulations montées sur rubis, et des finitions en perlage ou en « cote de Genève », emblématiques des montres de luxe. « *L'ensemble pèse 700 g, souligne Mate Rimac. C'est moitié* » ●●●



EN BREF

Moteurs : **V16 atmo, 8,3 litres (1 000 ch)**
+ 3 moteurs électriques (1 020 ch)
Puissance cumulée : **1 800 ch**
Transmission : **intégrale, 8 rapports automatiques**
Poids annoncé : **1 993 kg**
Prix de base : **3 800 000 € (estimation)**
V. max. : **445 km/h** 0 à 100 km/h : **2"0**
0 à 300 km/h : **moins de 10"**



“CONVAINCRE PORSCHE QU’IL NE FALLAIT PAS QUE CETTE VOITURE SOIT ÉLECTRIQUE A ÉTÉ MA PREMIÈRE BATAILLE, LA PLUS SIGNIFICATIVE.”

Mate Rimac, directeur général de Bugatti-Rimac



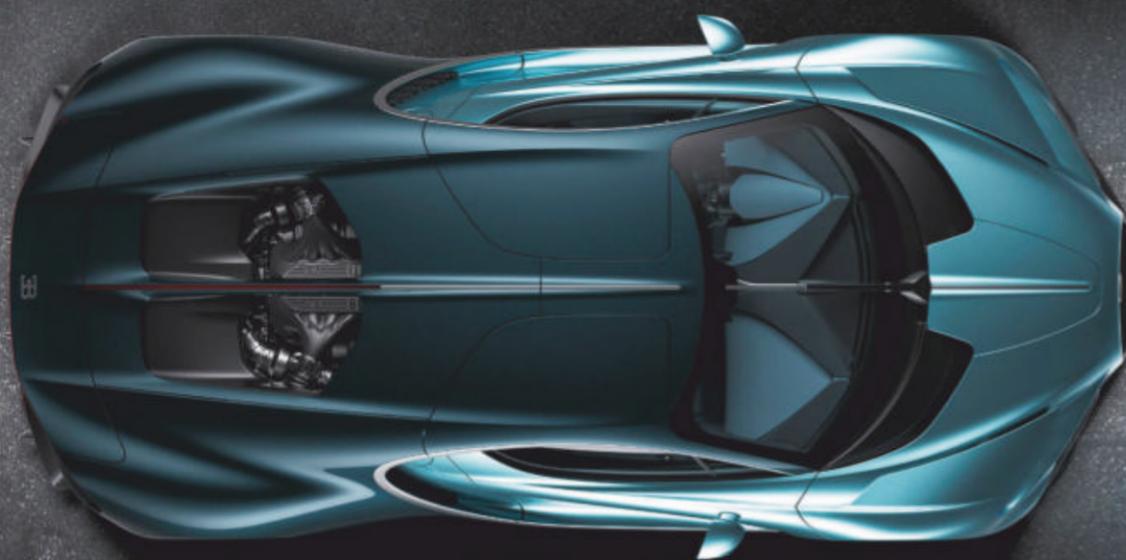
moins qu'un écran digital traditionnel ». Oui, au fait : où sont les écrans ? Rimac se fait provocateur : « C'est quoi la différence fondamentale entre l'écran d'une Skoda et celui d'une Ferrari ? Nous avons conçu une voiture pour le long terme. Il n'est pas question que l'on se retrouve avec des écrans noirs dans dix ou vingt ans. » Rassurez-vous, il y a bien un petit écran. Mais dissimulé et facilement remplaçable.

Dans la même veine, la console centrale se couvre de cristal, qui permet de voir à l'œuvre les mécanismes qu'elle cache habituellement. « Quand vous mettez autant d'argent dans une voiture, vous voulez voir où il va ! » souligne Mate Rimac. A mesure que l'on examine l'intérieur, mais aussi la philosophie générale de la Tourbillon, le perfectionnisme obsessionnel du nouveau patron se révèle : « J'ai beaucoup roulé avec des Veyron et des Chiron. Il y avait plein de choses qui ne me plaisaient pas. La perfection doit être au rendez-vous dans chaque détail. » Jusque dans les aspects pratiques.

A la différence des Veyron et Chiron, il y aura des (petits) espaces pour les bagages. Mate Rimac a insisté personnellement : « Quand j'ai demandé aux ingénieurs de ménager un coffre, ils m'ont dit que c'était impossible. Avec un V16, trois moteurs électriques, une batterie au centre de la voiture et derrière les passagers, où voulez-vous que l'on mette un coffre ? Alors, j'ai examiné les vues fantômes, en traquant tous les espaces possibles. Et j'en ai trouvé. Entre les deux radiateurs avant, on pouvait faire quelque chose. De même, entre les surfaces extérieures et intérieures des portières, on a trouvé des zones creuses, qu'il était possible d'utiliser. » ●

★ NOTRE AVIS

Tout au long de cette découverte, les membres de l'équipe ont insisté sur le fait que cette nouvelle Bugatti avait été conçue comme intemporelle, pour se projeter sur le long terme. En cette période incertaine pour l'avenir de l'automobile, cette machine fascinante, réalisation passionnée et enthousiaste, fait un bien fou.



La cinématique des portières participe au spectacle. Elle facilite aussi grandement l'accès à bord. « Une femme doit pouvoir entrer et sortir avec élégance », insiste Mate Rimac.

B.R.M.

.. Chronographes ..



brm-chronographes.com





Par Yves Maroselli

Le nouveau V16 de la Bugatti Tourbillon

Les motoristes de Molsheim ont développé, en partenariat avec Cosworth, un tout nouveau V16 à 90° de 8,3 litres.



À QUOI ÇA SERT ?

Le choix du nombre de cylindres d'un moteur dépend de plusieurs paramètres, tels que la puissance visée, la plage de régime pratiquée et le type d'alimentation en air (à pression atmosphérique ou augmentée par un système de suralimentation). S'agissant d'une marque de voitures de sport aussi emblématique que Bugatti, le prestige rattaché à telle ou telle architecture mécanique mais aussi la sonorité et la qualité des sensations qu'elle procure entrent bien sûr également en ligne de compte.



COMMENT ÇA MARCHE ?

Dans ce contexte, le choix d'un V16 8,3 litres atmosphérique pour la Bugatti Tourbillon coche toutes les cases. Un tel bloc peut en effet être présenté comme la réunion de deux 8 cylindres en ligne, soit le type de moteur avec lequel la prestigieuse marque française a forgé sa réputation. Il permet de conserver une cylindrée unitaire optimale de 518 cm³ par chambre de combustion, et

donc une masse de pistons compatible avec la pratique de régimes élevés (9 000 tr/mn), condition sine qua non pour atteindre une puissance spécifique importante (120 ch au litre ici, soit un total de 1 000 ch) malgré l'absence de suralimentation. Quant au (très relatif) manque de couple à bas régime de ce nouveau V16 par rapport au W16 quadriturbo d'une Bugatti Chiron qu'il remplace, il peut ici aisément être compensé par l'appoint de moteurs électriques, puisque la Tourbillon est une hybride rechargeable disposant d'une batterie de 25 kWh permettant d'alimenter trois machines électriques (une par roue avant et une dans la boîte de vitesses double embrayage 8 rapports) pour une puissance cumulée de 1 800 ch. Enfin, l'absence de turbocompresseurs sur les lignes d'échappement du V16 devrait lui garantir une sonorité naturelle d'une qualité exceptionnelle. Techniquement, plutôt qu'à la combinaison de deux 8 cylindres en ligne, l'architecture du V16 développé par Bugatti en partenariat avec Cosworth ressemble à la fusion de deux V8. En effet, l'angle inscrit entre les bancs de cylindres est de 90°, tandis que l'interminable vilebrequin (de 1 m de long) compte deux groupes de 4 manetons doubles espacés de 90°, chacun de ces groupes étant décalé de 45° par

rapport à l'autre, comme si deux V8 mis bout à bout fonctionnaient de concert pour entrelacer leur combustion de manière parfaitement régulière.



VONT-ILS TROP LOIN ?

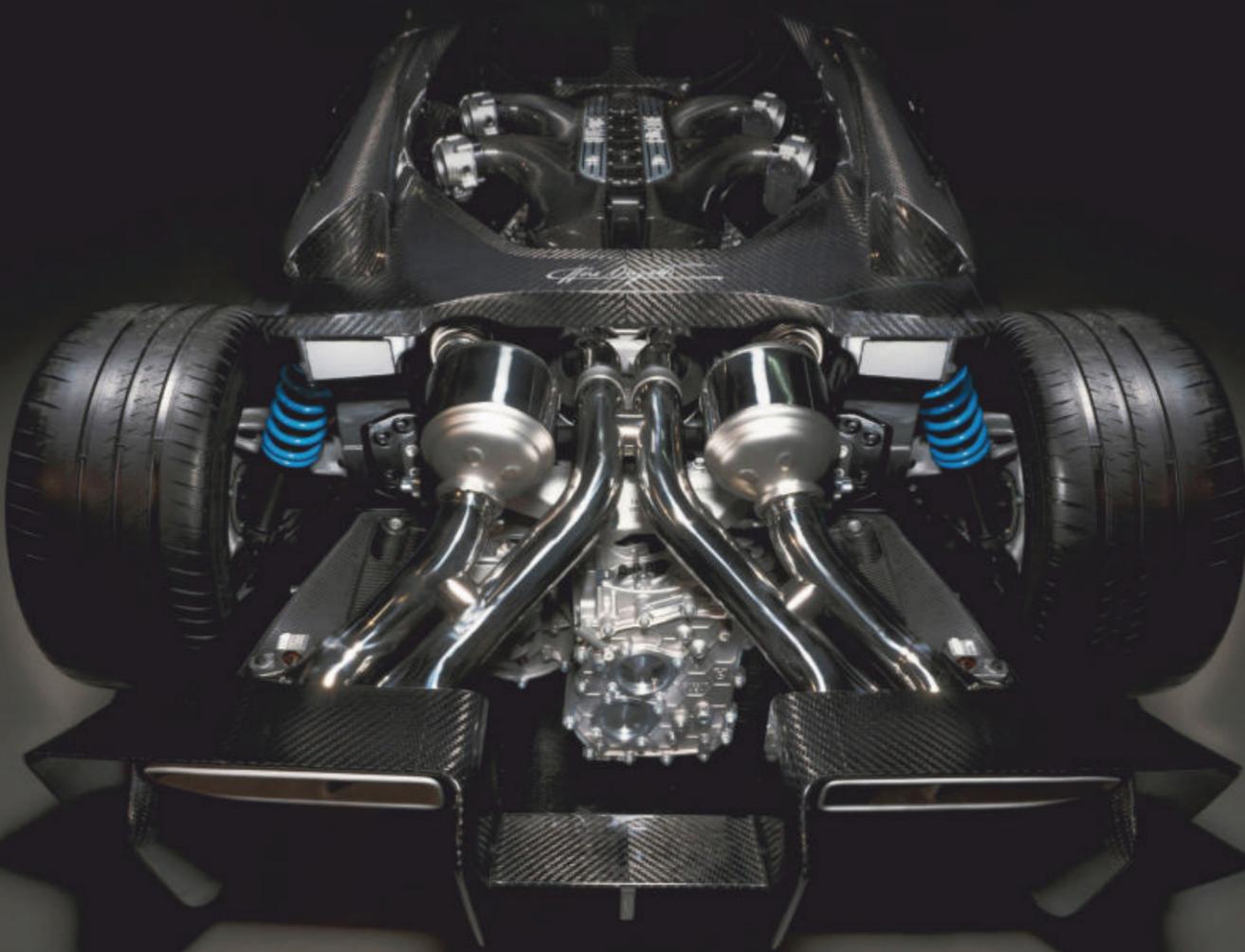
Afin de pouvoir être placé le plus bas possible dans la Tourbillon et réduire ainsi la hauteur de son centre de gravité, ce nouveau V16 a été doté d'une lubrification par carter sec, qui présente aussi l'avantage de réduire les phénomènes de surpression transitoire dans le bas moteur, préjudiciables à la puissance à haut régime, mais aussi d'éviter tout phénomène de déjaugage du circuit d'huile en conduite sur circuit. ●



NOTRE AVIS

Les mélomanes passionnés de belles mécaniques ne peuvent que se réjouir du lancement d'une nouvelle voiture de sport à moteur atmosphérique, plus encore lorsque ce dernier compte 16 cylindres.

PLUTÔT QU'À LA COMBINAISON DE DEUX 8 CYLINDRES EN LIGNE, L'ARCHITECTURE DU V16 **RESSEMBLE À LA FUSION DE DEUX V8.**





LIGNE DE SOINS POUR VÉHICULES
AUTO, MOTO & VÉLO

LA TECHNOLOGIE
TITANIUM
POUR UNE PROTECTION LONGUE DURÉE



Fabrication française ●●● **Depuis 1968**

Retrouvez tous nos produits Auto, Moto et Vélo sur www.GS27.com et en magasins spécialisés





ACTUS DU MOIS

Alpine A290 GTS Première Edition

5 sur 5 !

La révolution électrique d'Alpine débute avec l'A290, qui reprend la base technique de la Renault 5 E-Tech. En mieux, forcément.

Difficile d'y voir une quelconque parenté avec les Alpine telles qu'on les connaît, hormis sur les clins d'œil de style. Mais la nouvelle A290, à moteur 100 % électrique, n'hésite pas à reprendre les éléments de langage qui ont fait la réputation des autos de Dieppe. A commencer par la légèreté, et peu importe si la masse avouée tourne aux alentours des 1 500 kg, ce qui n'a rien de franchement léger pour une auto de moins de 4 m de long. C'est aussi et surtout sur le plan du look et de la présentation que l'A290 se distingue de la Renault 5 avec qui elle partage la plateforme baptisée AmpR Small. Le moteur et sa gestion, les suspensions, les pneus et les freins sont revus en conséquence. Et l'on peut compter sur l'expertise mondialement reconnue des metteurs au point d'Alpine pour s'être décarcassés à rendre l'auto sympa sur le plan de la conduite. Avec 220 ch pour la version la plus puissante, le 0 à 100 km/h serait abattu en 6"4, le

1 000 m D.A. en 27"7 et la vitesse maxi plafonne à 170 km/h. Par ailleurs, quatre modes de conduite seront proposés : Save, Normal, Sport, Perso. Cette dernière position permet le réglage indépendant du niveau d'assistance de direction, la réponse de l'accélérateur et la sonorité du moteur électrique. Vraiment fun à conduire ? Alpine évoque le « lever de pied pour resserrer la trajectoire de manière progressive » pour rassurer les passionnés. En précisant qu'il est possible de désactiver totalement le contrôle électronique de la stabilité ESC. Tout n'est pas perdu. Le tarif débute à 38 000 € pour la première version dont la puissance culmine à 180 ch. Reste à connaître l'autonomie dans la vraie vie (380 km annoncée avec le modèle 220 ch) et les temps de charge réels, pour savoir si l'A290 est une vraie machine à plaisir ou un simple gadget à la mode. ●

Par Laurent Chevalier



Carton plein pour le design, même si l'on a du mal à s'enthousiasmer pour le moteur électrique qu'il y a sous le capot. L'A290 sera proposée en deux niveaux de puissance (180 et 220 ch). La version GTS Première Edition ouvre le bal avec une production limitée à 1 955 exemplaires.

EN BREF

Moteur : **électrique, 220 ch, 30,5 mkg**
Transmission : **roues AV**
L - l - h : **3 990 - 1 820 - 1 520 mm**
Empattement : **2 530 mm**
Poids annoncé : **1 479 kg**
Pneus AV & AR : **225/40 R 19 93V**
(**Michelin Pilot Sport 5S**)
V. max. : **170 km/h** 0 à 100 km/h : **6"4**
400 m D.A. : **14"7** 1 000 m D.A. : **27"7**
Prix de base : **à partir de 38 000 €**
en **A290 GT 180 ch**





MONDIAL DE L'AUTO PARIS



Réservez
vos billets sur
mondial.paris



LET'S CELEBRATE!^{*}
14-20 OCTOBRE 2024
PARIS PORTE DE VERSAILLES

*Célébrons l'Automobile

AVEC LE SOUTIEN DE



ORGANISÉ PAR



PARTENAIRES MÉDIAS





ACTUS DU MOIS

Mercedes-AMG PureSpeed Concept

Million Miglia

Mercedes-AMG se lâche avec un concept de roadster préfigurant une série à faire tourner les têtes : **250 exemplaires seulement et des clins d'œil appuyés à ses illustres aînés.**

M

ercedes-AMG n'y va pas avec le dos de la cuillère et promet carrément « des sensations de F1 pour deux personnes ».

Derrière ce vœu pieux, ce concept, qui préfigure une production limitée à 250 exemplaires dès 2025, entretient deux mystères. A l'heure où nous écrivons ces lignes, en effet, Affalterbach botte toujours en touche lorsqu'il s'agit de répondre à la question de la motorisation, et par conséquent du poids. Quelle option sera donc retenue, entre le fameux V8 AMG purement thermique et son dérivé hybride ? En sachant qu'il y a 200 kg d'écart, au bas mot, entre les deux configurations à en juger par les fiches techniques des SL 63 S classique (1 970 kg revendiqués et 585 ch)

et E Performance (2 195 kg avoués et 816 ch cumulés). La question subsidiaire concerne la masse que Mercedes pourrait soustraire à l'ensemble grâce à l'ablation du toit, du pare-brise et des portières. On se souvient, par exemple, que la version barquette de la Mercedes-McLaren SLR (baptisée Stirling Moss) pesait 150 kg de moins que le modèle Roadster d'origine. Ce qui porte à croire que la version définitive de l'AMG aurait du mal à rester sous la barre des deux tonnes avec le V8 hybride. Soit 1 200 kg de plus qu'une Formule 1... Pas gagné pour en approcher les sensations, même de loin.

Mais on ne va pas boudier notre plaisir de voir débarquer sur les routes une auto aussi jusqu'au-boutiste. D'autant qu'elle tire sur la corde sensible avec des clins d'œil appuyés

au monde de la course automobile actuelle et passée. C'est le cas du système Halo des F1 ou des deux bossages derrière les sièges qui font référence à la 300 SLR victorieuse des Mille Miglia en 1955. Quant au chiffre 10 sur le côté et à la couleur rouge, ils évoquent une autre victoire : celle de la Targa Florio, il y a tout juste cent ans. Une ambiance 100 % course donc, soulignée par deux casques développés spécialement. Il faudra juste montrer patte blanche pour pouvoir se glisser dans le cockpit puisque Mercedes précise que les 250 unités ne seront disponibles « que pour les passionnés et les collectionneurs Mercedes-Benz les plus dévoués ». Le tarif n'a pas encore été communiqué. ●

Par Laurent Chevalier



Ce concept PureSpeed préfigure un modèle de production limité à 250 exemplaires en 2025. Celui-ci inaugurerait une série appelée Mythos, sorte de Black Series plus exclusive.





Volkswagen Golf GTI Club Sport

Le 2 litres de la Golf GTI classique passe de 245 à 265 ch tandis que la version Club Sport rehausse la barre à 300 ch.

Outre ce sursaut de vigueur, Volkswagen insiste sur la direction dont la démultiplication apporterait un comportement plus dynamique en conduite sur route sinueuse. Et glisse au passage que l'ingénieur châssis maison, Sven Bohnhorst, ancien pilote d'essai chez Bugatti, a appliqué certaines caractéristiques de la direction de la Chiron Pur Sport (dont la direction était effectivement une réussite). Le blocage de différentiel variable de l'essieu avant, via embrayage multidisque, a également fait l'objet d'améliorations. Tout comme le châssis adaptatif en option (Dynamic Chassis Control, DCC). La version Club Sport avec sa puissance majorée bénéficie de réglages de trains perfectionnés et d'un système de freinage renforcé. A partir de 53 085 €, hors malus.



Audi RS 4 Edition 25 Years

Audi n'en finit pas de sortir des versions d'adieux en série limitée. Mais on ne va pas s'en plaindre. Avec 250 exemplaires en Europe, dont 10 seulement pour la France, la RS 4 Edition 25 years ne risque pas de courir les rues. Au programme : une hausse de puissance pour le V6 biturbo (de 450 à 470 ch), des réglages de suspension optimisés, des freins céramique livrés en série et un échappement noir mat au son évocateur. La hauteur de caisse abaissée de 10 mm par rapport à la RS 4 classique peut encore diminuer de 10 mm grâce aux réglages manuels. Le contre-carrossage de l'essieu avant en profite pour augmenter de 2° et les bras de suspension sont rigidifiés pour s'adapter aux vitesses de passage en courbe. Sans parler du berceau plus rigide de l'essieu arrière qui permettrait un meilleur retour d'informations au volant. Ou des différentiels Torsen et Sport Quattro optimisés, ainsi que la gestion de la boîte Tiptronic améliorée pour des changements de rapports plus rapides. Le tarif débute à 158 000 € (hors malus). Soit 54 650 € de plus que la version classique, quand même.

BMW M135i & M2

Recentrage

BMW délaisse l'électricité et les calandres caricaturales **pour se pencher sur le cas de la Série 1, et donner un coup de boost à la M2.**

BMW M135i

A force de lisser ses gammes et parfois les ponctuer d'engins qui frôlent l'indigestion comme le XM, Munich peine à entretenir la flamme des passionnés de la première heure que nous sommes. Pas facile de s'enthousiasmer devant une M135i à 4 cylindres et transmission intégrale quand on repense à l'essence du modèle d'origine. On s'en tient au verre à moitié plein en se disant que la suspension adaptative et le blocage mécanique du différentiel à l'avant seront probablement efficaces, et en espérant que la direction Sport conserve un bon feeling de conduite. Malgré les 1 550 kg avoués, le 4 cylindres turbo de 2 litres avec ses 300 ch s'en tire avec les honneurs au plan des performances revendiquées. Le 0 à 100 km/h est annoncé en 4"9 et la vitesse maxi atteint 250 km/h. La boîte à double embrayage 7 rapports, quant à elle, est imposée. Le tarif de base est fixé à 57 200 €, hors malus et options.

Quant aux freins M, ils sont facturés en supplément à 870 € « pour décélérer en toute sécurité », dixit BMW.

BMW M2

Munich fait passer la puissance du 6 cylindres turbo à 480 ch au lieu de 460. Côté transmission, le choix demeure : automatique à 8 rapports ou manuelle à 6 vitesses. En sachant que cette dernière bride le couple maxi à 56 mkg contre 61 mkg en boîte auto. Les 0 à 100 km/h en profitent pour grappiller des centièmes avec 4"0 annoncées en boîte 8 et 4"2 en boîte 6. Le reste est cosmétique avec des nouvelles teintes de carrosserie, un volant avec méplat et un intérieur légèrement remanié. Le tarif débute à 84 700 €, auxquels il faut malheureusement ajouter le malus maximal. ●

Par Laurent Chevalier



BMW M135i



BMW M2

Audi e-tron Endurance Experience

Eloge de la paresse

Audi se lance dans la course homologuée de voitures de tourisme électriques. Nous étions à la première. Et ce ne fut pas brillant.

Je me doutais que l'autonomie allait être un enjeu de taille mais j'avoue, lorsque l'invitation tomba, que celle-ci m'intrigua. « Participez à la première course d'endurance au Castellet en voitures électriques. » Je hais ces dernières, mais puisque l'Etat a décidé qu'elles étaient bonnes pour la planète, je dois m'y habituer. Autant que ce soit par le biais d'une compétition, sur l'un des tracés les plus singuliers du sport auto, Le Castellet. Mais le ciel s'est vite obscurci, au propre comme au figuré. La course ne dure que trois heures et nous avons interdiction de recharger, sous peine d'une pénalité de vingt minutes. « Ne vous inquiétez pas, nos simulations montrent que c'est faisable. La marge sera faible mais ne vous angoissez pas. » Nous aurions dû. A l'arrivée, nous sommes 17^e. C'est nul. Pourquoi nous être retrouvés en queue de peloton ? Par manque de talent, à coup sûr. Par erreur de stratégie, probablement. Mais surtout par incompréhension. Pour la faire courte, nous sommes quatre à nous relayer sur la voiture n° 1 (merci, Audi, pour cette pression supplémentaire). Chacun de nous assure des relais de dix à douze minutes, sachant que le règlement impose que chaque pilote ait au moins trente-cinq minutes de roulage sur la totalité des trois heures. Notre vitesse moyenne doit osciller autour de 90 km/h. C'est peu, mais comme notre plan d'attaque stipule qu'il nous faut nous contenter d'un ridicule 130 km/h en vitesse de pointe

dans la ligne droite du Mistral, cette moyenne n'est pas si simple à tenir. Line, notre coach, nous l'affirme : « La meilleure méthode pour réaliser un bon chrono est d'accélérer rapidement (avec pas plus de 75 % de pression à la pédale), de se stabiliser, puis d'entrer dans le virage, en léchant les freins très en amont afin de récupérer de l'énergie cinétique, avec suffisamment de vitesse, et de maintenir cette décélération jusqu'au point de sortie. » Audi nous demande de faire la course en n'adoptant surtout pas un rythme de course. Aller moyennement lentement (ou vite) en laissant l'auto perdre de sa célérité sur ses pneus et en sortant des virages avec une pression tempérée (et très ponctuelle) du pied droit. Il y a trop d'infos pour moi ! Je suis le dernier à prendre le volant. Sur le tableau récapitulatif de Line est indiqué que pour cet ultime relais, le seuil de batterie doit être de 7 % afin que, avec toutes les précautions évoquées juste avant, notre RS e-tron GT aux couleurs de la voiture de Walter Röhrl franchisse la ligne d'arrivée sans encombre. Il reste 8 % dans les piles. Tout va bien se passer. Ou pas.

A l'arrêt

A dix-huit minutes de la fin, ils sont nombreux déjà à tourner au ralenti. Enfin, encore plus au ralenti. Dans la ligne droite des stands, des voitures se stabilisent à 40 km/h. C'est ridicule à voir, d'autant qu'il n'y a évidemment aucune sonorité agréable qui s'échappe de leurs soubassements. Je suis confiant. Nous sommes avant-derniers mais comme nous avons passé la course à nous

faire humilier par des autos qui visiblement n'avaient cure des consignes et roulaient à un rythme de voiture thermique ne craignant pas la panne sèche, notre n° 1 doit maintenant truster les avant-postes. Eh bien pas du tout ! Une fois les premiers 3,841 km parcourus (Audi ne nous a pas fait tourner sur la configuration G.P. du Castellet), l'ordinateur de bord n'indiquait plus que 4 %. Si mon allure avait été plus impétueuse, je l'aurais accepté mais, bon élève, je continuais à suivre les consignes de notre coach. S'ensuivirent les minutes les plus désagréables jamais vécues sur circuit. Il me restait presque un quart d'heure de course et, a priori, cinq à six tours. Sachant que je venais de perdre la moitié de mon potentiel en accus en tout juste un tour, l'affaire s'annonçait compliquée. La suite : quasi trois tours à 0 %, avec une voiture qui m'indique toutes les trois secondes qu'il me faut m'arrêter – « Défaut transmission », « Prenez rendez-vous à l'atelier » –, une puissance limitée (l'auto plafonnait à 50 km/h), des soubresauts, etc. Tout ça pour me faire accueillir par des camarades ulcérés qui, comme le talkie ne fonctionnait pas, n'avaient pas entendu mes cris d'alerte à la radio et m'envoyèrent sur les roses à peine la ceinture défaits. A l'issue des trois heures, l'équipage de la n° 1 aura totalisé 64 tours, soit 245,8 km. Nous sommes très loin des 495 km promis par Audi, alors que notre rythme était des plus tranquilles... ●

Par Sylvain Vétaux

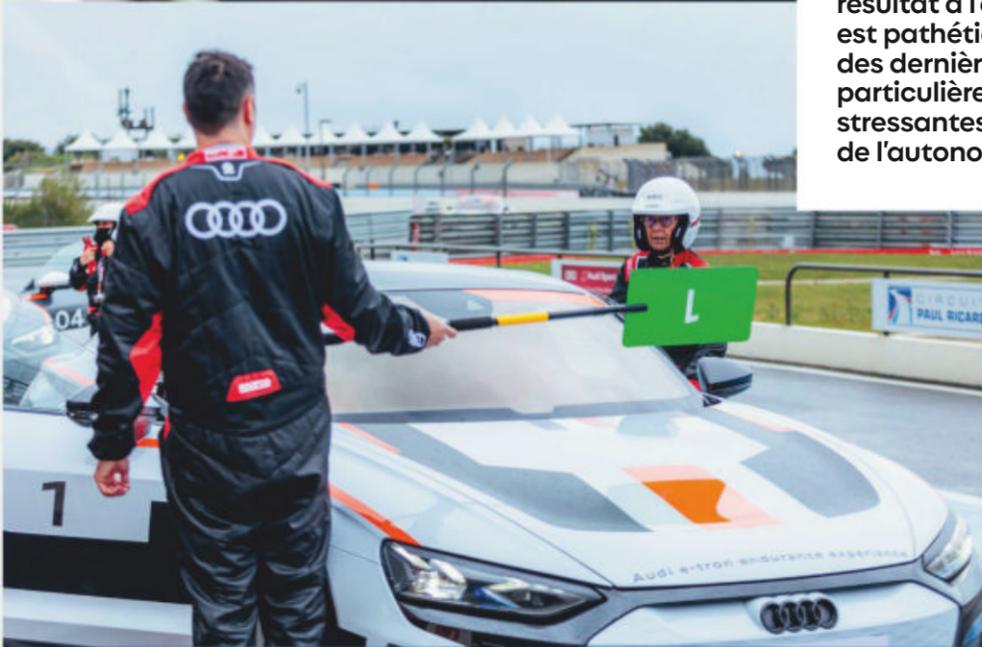
EN BREF

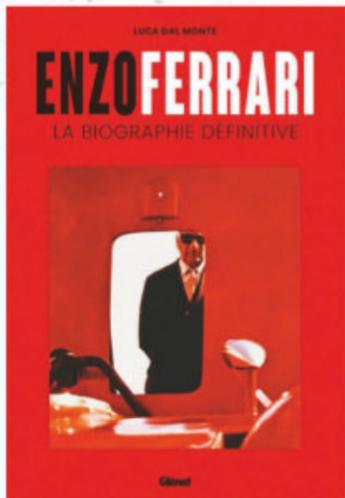
Moteurs : **2 électriques synchrones à aimants permanents**
 Puissance : **598 ch (646 ch avec overboost)** Couple : **84,6 mkg** Tension batterie : **800 V**
 Capacité nette de la batterie : **83,7 kWh** Transmission : **intégrale, 1 rapport auto**
 Poids : **2 347 kg** Roues AV & AR : **245/45 & 285/40 R 20** Prix de base : **149 400 €**
 V. max. : **250 km/h (autolimitée)** 0 à 100 km/h : **3"3**





Sport Auto a partagé le volant avec nos collègues d'Auto Plus, de L'Auto-Journal et de L'Equipe. Notre résultat à l'arrivée (17^e) est pathétique... avec des dernières minutes particulièrement stressantes en raison de l'autonomie.





Indispensable !

- *Enzo Ferrari : la biographie définitive*
- Par Luca Dal Monte ■ Editions Glénat
- 528 pages ■ 39,95 €

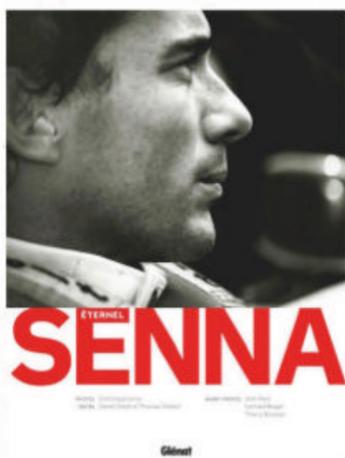
Il *Commendatore* est probablement la figure la plus emblématique du monde automobile du XX^e siècle. Caractériel, secret, tenace, directif, impétueux, talentueux, intransigeant : la pluie d'adjectifs tombe à chaque fois qu'on évoque Enzo Ferrari. Aussi était-il judicieux de remettre l'église au centre du village. L'auteur, ex-directeur du service de presse de la marque, a accompli un travail d'enquêteur formidable, récoltant témoignages d'époque, fouillant dans les archives, questionnant les proches. Il en résulte un ouvrage émouvant et surprenant, qu'on soit ou non amateur du Cavallino Rampante. Du pilote pour Alfa Romeo au patron autoritaire, parfois tyrannique, vous saurez tout d'Enzo. Et découvrirez un homme tourmenté, une bête blessée, jusqu'à son dernier souffle.



La saga continue

- *Michel vaillant : rédemption*
- Par Lapière, Bourgne & Eillam
- Editions Graton ■ 58 pages ■ 16 €

Treizième opus de la saison 2 de Michel Vaillant (la première comptait 70 tomes !), l'ouvrage suit la trace de ses prédécesseurs avec un graphisme plus réaliste, des cases riches en couleurs, des effets de vitesse bien rendus. L'action se déroule cette fois-ci à Indianapolis et la trame narrative mêle autant la course que le complot politico-judiciaire ou bien encore les pépins de santé. Tout cela manque de surprise scénaristique et la fin est trop prévisible. Mais n'est-ce pas l'une des marques de fabrique de Michel Vaillant, héros engagé, bien sous tous rapports et qui a toujours davantage pensé aux autres qu'à lui-même ?



Dense, trop peut-être

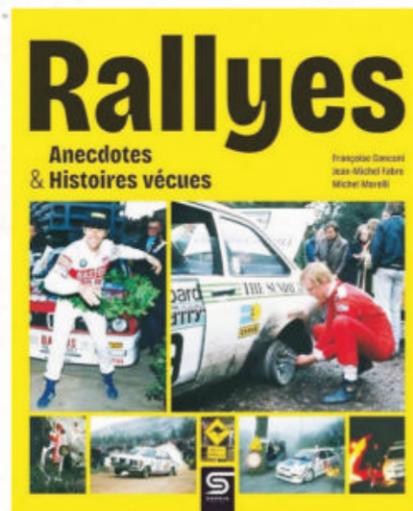
- *Eternel Senna* ■ Par Daniel Ortelli, Thomas Woloch & Dominique Leroy
- Editions Glénat ■ 224 pages ■ 39,95 €

En ce 30^e anniversaire de la disparition d'Ayrton Senna, les hommages pullulent. Ce livre brille par la richesse de son iconographie, le plus souvent inédite et on peut y découvrir le champion brésilien au volant de toutes les F1 qui ont jalonné sa carrière. Mais tout n'est pas parfait, à l'instar d'une mise en page trop dense qui ne facilite pas la lecture, ou bien encore des statistiques qui tombent de façon incongrue. En revanche, félicitations aux auteurs qui intègrent à ce livre très complet les témoignages de pilotes, responsables d'écurie et mécaniciens. Ces interviews sont en grande partie filmées et visibles grâce à un QR code.

Pour la plage !

Vous êtes juillettiste et n'avez encore rien à lire dans votre sac de plage ? Pas d'inquiétude : **voici notre sélection estivale.**

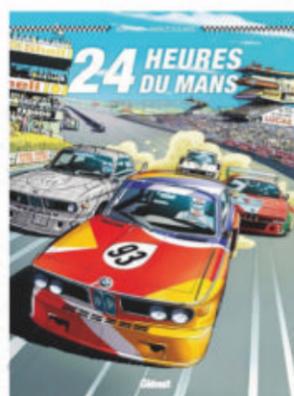
Par Sylvain Vétaux



S'amuser sérieusement

- *Rallyes : anecdotes et histoires vécues*
- Par Françoise Conconi, Jean-Michel Fabre & Michel Morelli
- Sophia Editions ■ 160 pages ■ 39,50 €

La compétition automobile n'est aujourd'hui que rigueur, voire austérité. Mais ça n'a pas toujours été le cas et il fut une époque où le Rallye, notamment, voyait s'affronter des zinzins du volant, capables de plaisanteries, facéties et autres loufoqueries (dans le meilleur des cas). Ce livre retranscrit les propos des protagonistes, qu'ils soient derrière le volant, dans le baquet de droite ou commentateurs pour un recueil d'anecdotes pas piquées des hannetons ! Quelques remarques sont juste géniales, comme celle de Jean-Luc Thérier : « *Si les spectateurs ne bougent pas dans un virage, c'est que je me traîne. S'ils ont un mouvement de recul, c'est que tout va bien. S'ils partent en courant, c'est que je vais un peu trop vite.* »



Mélange des genres

- *24 Heures du Mans, 1975-1978 : l'art dans la course*
- Ed. Glénat ■ Par Bernard - Papazoglakis ■ 48 pages ■ 14,50 €

La série de l'éditeur se poursuit avec un volume plus séduisant que les précédents. Les auteurs reviennent sur l'histoire des Art Cars BMW et de leur initiateur principal, Hervé Poulain. Le commissaire-priseur/pilote est le narrateur de cette BD. Il évoque sa prise de contact avec Jochen Neerpasch, patron de BMW Motorsport, la naissance de la 3.0 CSL Calder puis celle peinte par Stella, la 320i réalisée avec Roy Lichtenstein et enfin la M1 d'Andy Warhol. Rappelons que toutes ces autos étaient des œuvres uniques, peintes à la main. On retiendra davantage la fidélité des reproductions automobiles que l'intérêt scénaristique, plutôt faible. Autre bizarrerie : que la couverture mentionne 1978 alors que l'ouvrage aborde la course de 1979.



Col du Turini



Machines à remonter le temps

Monaco irradie quelque chose de magique. Une touche d'irréel, de glamour. **Et lorsque huit plateaux de Formule 1 historiques déboulent dans ses rues, selon un tracé quasi inchangé depuis 1929, alors le Rocher se transforme en machine à remonter le temps.**

En fonction de son âge, chacun de nos 70 adhérents participant à la dernière édition du Grand Prix de Monaco historique avait ses plateaux de prédilection.

Quel spectacle ! D'abord sur la piste, avec de grands enfants (millionnaires) qui se tiraient la bourre au volant de Ferrari, Maserati, Lotus, McLaren, Williams, Ligier, Tyrrell, Matra, sans aucune retenue. Mais les activités réservées aux membres du Club, lors de ce week-end monégasque, ne manquaient pas de panache non plus, comme la visite du Conservatoire Berliet (impressionnant), la découverte de

la route Napoléon, nos dîners au Café de Paris ou au Château Eza et, surtout, l'ascension du col de Turini à bord de nos Lamborghini Huracán, Golf R, Ferrari Roma Spider F12, 599 GTB, 458 Spider, Mercedes-AMG GTR, Porsche GT3 ou 968, Aston Martin Vanquish Volante... Merci à l'ACM pour cette fantastique expérience et à toute la bande Club Sport Auto (ils se reconnaîtront) pour ce magnifique moment de convivialité et de partage ! On se dit rendez-vous dans deux ans ?

Par Jérôme Kuehn (textes & photos)



Grand Prix de Monaco historique



Conservatoire Berliet



Route Napoléon

ET AUSSI...

A vos agendas !

Comme en pilotage, l'anticipation est un facteur clé. Pour négocier le dernier semestre 2024 et 2025 dans les meilleures conditions, nous vous proposons de bloquer vos agendas pour les prochains événements.

22 septembre 2024

Track day les Ecuyers

Une dernière sortie circuit avant l'hiver, conviviale et familiale avec des sessions jeune permis A, gymkhana, talons aiguilles-pointes et enfin du super-light.

12 - 13 octobre 2024

Le plus "Baux" village de France

Le Club Sport Auto Riviera vous emmène visiter Les Baux-de-Provence. Au programme : le village, le château, ainsi que gastronomie locale, nuit dans un hôtel de charme au cœur d'une oliveraie, et bien sûr des roulages sur les magnifiques routes de la région.

16 - 20 mars 2025

The Italian Job

Un parcours transalpin exclusif pour voir ce que vous avez toujours rêvé de voir en termes de Pagani, Ferrari, Maserati, Lamborghini, Alfa Romeo, Lancia e *tutti quanti*. Le tout sous forme de visites d'usines, de musées, de collections ou de lieux inaccessibles au commun des mortels. Départ de la « Motor Valley » (Maranello, Modène, Bologne) et arrivée à Turin (capitale historique de l'automobile italienne).

26 - 29 mars 2025

Nach Stuttgart

Si vous n'y avez pas encore goûté, Nach Stuttgart est un cocktail de spéciales vosgiennes, belles portions d'Autobahn, les musées Porsche et Mercedes, le Motorworld et le V8 Hotel, et pour finir une visite très exclusive du musée Schlumpf à Mulhouse.

4 - 13 avril 2025

Bons baisers d'Italie

Nous repartons sur les traces de James Bond en Italie. De Venise à Matera, 10 jours ultra-immersifs ou vous pourrez vivre une aventure automobile très exclusive. Pour tout savoir : www.thejames.run

Et pour rejoindre un club multimarque, convivial et hédoniste, flashez le QR Code ou visitez : www.sportauto.club

Les colorées

Par Chloé Redler et Frank Declerck

Avec l'arrivée des beaux jours, les couleurs explosent en touches pastel, vives, vitaminées ou acidulées sur les collections actuelles. Cadrans, bracelets, lunettes, aiguilles et index se parent des nuances de l'arc-en-ciel qui mettent de la bonne humeur dans un univers horloger, parfois un peu trop sage.



Zenith

Style néovintage assuré avec cette nouvelle Defy Revival A3648 de Zenith qui s'inspire de la première montre de plongée Defy présentée en 1969. Fidèle à la pièce originelle, elle présente un boîtier octogonal de 37 mm en acier, muni d'une lunette à 14 pans qui trône sur une lunette tournante unidirectionnelle avec un insert en verre saphir dont les indications sont en noir sur un fond orange. Cette couleur vitaminée se retrouve sur le chemin des minutes et les aiguilles lumineuses qui apportent un contraste saisissant avec la teinte noire du cadran, ponctué d'une date à 4h30.

- Defy Revival A3648 ■ 8 000 € ■ 37 mm
- Aiguilles et index lumineux
- Calibre automatique ■ Masse oscillante décorée de Côtes de Genève
- Réserve de marche de 50 h
- Etanchéité 600 m
- www.zenith-watches.com



2 TAG Heuer

Servie sur un bracelet en caoutchouc rouge, la montre arbore un boîtier en arnite jaune, pourvu d'une lunette tournante unidirectionnelle verte, abritant un cadran bleu avec motif rayé. Un vrai cocktail détonant pour cette déclinaison issue de la nouvelle collaboration entre TAG Heuer et Ronnie Fieg, fondateur de la marque lifestyle Kith.

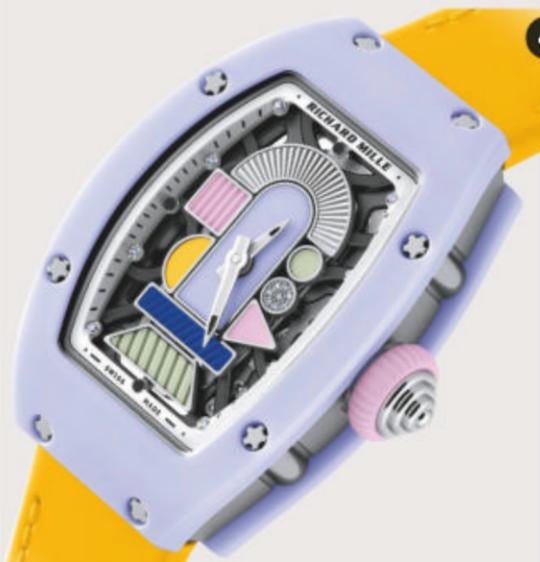
- Formula 1 | Kith Hawaii ■ 1 500 €
- 250 exemplaires ■ 35 mm
- Fond vissé en acier ■ Aiguilles et index coquille d'œuf lumineux
- Mouvement à quartz ■ Etanchéité 200 m
- www.tagheuer.com



3 Herbelin

Le bleu cobalt s'invite sur le bracelet en élastomère et le pourtour du cadran frappé horizontal de ce modèle carrément beau. Pourvue des six vis apparentes caractéristiques de cette collection nautique, la lunette en acier 316L rehausse un cadran squeletté, qui laisse entrevoir les rouages d'un mouvement automatique.

- Cap Camarat Square Squelette ■ 2 300 €
- 39 x 39 mm ■ 500 exemplaires
- Verre saphir ■ Fond transparent
- Calibre automatique Sellita
- Réserve de marche de 41 h ■ Etanchéité 100 m
- www.herbelin.com



4 Richard Mille

Les éléments guillochés, sertis de diamants, en céramique de couleurs pastel et en caoutchouc, envahissent le cadran en or rouge 5N traité PVD gris. Auréolés d'un boîtier en céramique TZP lavande, ils forment un décor harmonieux rappelant la mouvance artistique et architecturale post-moderne, appelée le Groupe Memphis, née en Italie dans les années 1980.

- RM 07-01 Pastel Lavender ■ Prix sur demande
- 31,40 x 45,23 x 11,85 mm ■ Mouvement squeletté à remontage automatique
- Rotor à géométrie variable
- Réserve de marche de 50 h ■ Etanchéité 50 m
- www.richardmille.com



5 Ebel

Tenue sportive exigée pour cette référence de 33 mm qui marque les nombreux partenariats unissant la marque Ebel à l'univers de la petite balle fluo. Elle affiche sa différence avec un cadran galvanisé en bleu cyan foncé qui présente le motif caractéristique des filets de tennis, ponctué de huit diamants en guise d'index.

- Sport Classic Tennis ■ 2 500 € ■ 33 mm
- 50 exemplaires ■ Verre saphir
- Aiguilles facettées et diamantées
- Mouvement à quartz ■ Etanchéité 50 m
- www.ebel.com

Les plongeuses

Etanchéité garantie à grande profondeur, lunette tournante graduée pour calculer les temps d'immersion, cadrans contrastés d'éléments luminescents assurant une lisibilité optimale dans l'obscurité, matériaux résistants à la corrosion... les montres de plongée sont d'indispensables instruments destinés à accompagner les plongeurs dans leurs aventures sous-marines.



1

Ralf Tech

Combiner la fonction GMT avec les attributs d'une montre de plongée, c'est ce que propose la nouvelle WRV Automatic 1977 GMT de Ralf Tech. L'aiguille rouge indique le second fuseau horaire sur le rehaut bicolore du cadran laqué bleu marine. La lunette tournante en céramique mate est, quant à elle, consacrée aux calculs des temps d'immersion. Étanche jusqu'à 300 mètres, cette plongeuse globe-trotteuse en acier 316L de 43,8 mm est conforme au cahier des charges de la norme ISO 6425 qui en fait une véritable montre de plongée au sens strict.

- WRV Automatic 1977 GMT
- 2 900 € ■ 43,8 mm ■ 77 exemplaires
- Verre saphir bombé antireflet
- Index aux flèches inversées
- Couronne et fond vissés
- Calibre automatique
- Réserve de marche de 41 h
- Étanchéité 300 m
- www.ralftech.com



2

Victorinox

En titane, cette Dive Pro Automatique se distingue par les aiguilles, les index et le point à midi, imposants et recouverts de matière luminescente. Cette lisibilité est accentuée par les éléments orange (trotteuse et décompte de 20 minutes sur la lunette) qui composent l'instrument associé à un bracelet en caoutchouc de même teinte.

- Dive Pro Automatic ■ 1 495 € ■ 43 mm
- Guichet jour/date à 3 h ■ Couronne et fond vissés
- Calibre automatique Sellita
- Réserve de marche de 38 h
- Bracelet en caoutchouc interchangeable
- Étanchéité 300 m
- www.victorinox.com



3

Montblanc

Vidé de tout oxygène pour éviter l'oxydation et la formation de buée suscitée par les forts écarts de température, le boîtier en titane de cette super plongeuse, étanche jusqu'à 4 810 mètres (altitude du mont Blanc) arbore un cadran à l'effet sfumato bleu foncé. Son motif s'inspire du réseau de cristaux de l'un des plus grands glaciers du massif : la Mer de Glace.

- Iced Sea 0 Oxygen Deep 4810 ■ 8 900 €
- 43 mm ■ Calibre automatique
- Certification COSC ■ Fond en titane
- Couronne vissée et cannelée
- Réserve de marche de 120 h
- Étanchéité 4 810 m
- www.montblanc.com



4

Blancpain

Lunette tournante unidirectionnelle en saphir, système de couronne sécurisée, étanchéité jusqu'à 300 mètres, aiguilles et index recouverts de matière luminescente... tous les attributs sont réunis pour faire de cette Fifty Fathoms Automatique en or rouge une alliée pour les plongées en eaux profondes.

- Fifty Fathoms Automatique ■ 37 200 €
- 42,3 mm ■ Cadran noir soleillé
- Bracelet en caoutchouc noir Tropic
- Mouvement à remontage automatique
- Masse oscillante en or rouge
- Étanchéité 300 m
- www.blancpain.com



5

Tissot

Animée par le célèbre calibre automatique Powermatic 80, la nouvelle Seastar de Tissot possède un boîtier de 40 mm en acier qui affiche un cadran dégradé bleu-noir à la finition brossée verticale. Son look sport chic s'affirme également par son bracelet interchangeable disponible en métal ou en caoutchouc Tropic noir.

- Seastar 1000 Powermatic 80 ■ 795 € ■ 40 mm
- Calibre automatique ■ Fond transparent
- Lunette en verre minéral
- Réserve de marche de 80 h ■ Étanchéité 300 m
- www.tissotwatches.com

27

Au pays des belles mécaniques, les montres à l'allure sportive sont nombreuses et se reconnaissent au premier coup d'œil. Compteurs de chronographe, échelle tachymétrique, boîtier robuste parfois imposant, style rétro, ces attributs distinctifs se marient également à la technicité et à la précision de leurs calibres taillés pour la course.

Les sportives



1

Ange Barde

Chaque élément du chronographe Centenario renvoie à l'univers des courses automobiles.

Rehaussé d'une échelle tachymétrique, le cadran en carbone est doté d'un indicateur de réserve de marche (environ 48 heures), située à 3 h, qui rappelle une jauge à essence. La petite seconde, placée à 9 h, prend la forme d'un disque de frein avec étrier. Quant aux poussoirs inspirés du pédalier et la couronne en bouchon de réservoir, ils font partie des codes identitaires des collections de la maison.

- Centenario ■ Prix sur demande
- 46 mm ■ Glace saphir antireflet
- Aiguilles et repères luminescents
 - Calibre automatique
 - Echappement à ancre
 - Bracelet en caoutchouc
- Réserve de marche de 48 h
 - Etanchéité 100 m
 - www.angebarde.com



2

B.R.M Chronographes

Sur cette nouveauté au design racé, le mécanisme de la date se met entièrement à nu sur le cadran squeletté. Ponctué d'éléments de teinte jaune qui contrastent avec le boîtier en inox recouvert de PVD noir, il possède une originale aiguille des secondes aux couleurs du drapeau français, bleu, blanc et rouge.

- V8-44-SQ-AJ ■ 13 300 € ■ 44 mm
- Exemplaire unique ■ Echelle tachymétrique
- Couronne vissée ■ Calibre automatique
- Réserve de marche de 46 h
- Etanchéité 100 m
- www.brm-chronographes.com



3

Chopard

En Lucent Steel™ et en or éthique jaune, la sublime Mille Miglia Classic Chronograph JX7 rend hommage au pilote Jacky Ickx, grand ami de la maison Chopard. Inspirée des carrosseries des automobiles classiques, la montre présente un cadran bleu nuit, en écho à la couleur du casque "hibou" de l'illustre champion. Casque que l'on retrouve, au verso, sur le fond en saphir.

- Mille Miglia Classic Chronograph JX7
- 13 000 € ■ 40,5 mm ■ 50 exemplaires
- Verre Glassbox ■ Calibre automatique
- Echelle tachymétrique ■ Certification COSC
- Réserve de marche de 54 h ■ Etanchéité 50 m
- www.chopard.com



4

Omega

Chronomètreur officiel des Jeux olympiques à Paris en 2024, Omega dévoile la Speedmaster Chronoscope en acier aux accents vintage. Contrasté de deux compteurs noirs, d'aiguilles et d'index dorés, le cadran blanc opalin arbore des échelles centrales pulsométrique et télémétrique en colimaçon, auréolées d'une troisième, tachymétrique sur la lunette.

- Speedmaster Chronoscope ■ 10 400 €
- 43 mm ■ Mouvement à remontage manuel
- Certification Master Chronometer
- Spiral en silicium ■ Réserve de marche de 60 h
- Etanchéité 50 m
- www.omegawatches.com



5

Lip

Associée à un bracelet en cuir noir perforé avec surpiqûres bleues, cette édition sportive en acier 316L se distingue par son mouvement hybride. Le système horaire fonctionne sur une base à quartz, tandis que le chronographe s'anime grâce à un mouvement mécanique.

- Chronographe Rallye Méca-Quartz Grand Prix de France Historique ■ 349 € ■ 39 mm
- 1906 exemplaires ■ Cadran rallye bleu et blanc
- Compteurs argentés ■ Fonction stop-seconde
- Verre minéral bombé ■ Etanchéité 50 m
- www.lip.fr

« **Q**ui, par sa nature, est étranger au temps qui passe, immuable, éternel »... la définition d'intemporelle peut s'appliquer à ces garde-temps qui restent fidèles à certains modèles du passé mais qui adoptent, sans aucun complexe les dernières innovations techniques de l'horlogerie contemporaine. Élégantes, classiques, raffinées, les adjectifs sont nombreux pour qualifier ces montres que le temps n'altère pas.

Les intemporelles



1

Frédérique Constant

Lancée en 2012, la montre Classic Date Manufacture fait aujourd'hui peau neuve en réduisant de 2 mm son boîtier qui affiche désormais 40 mm de diamètre. Sur cette version en acier, le cadran saumon à l'effet soleillé est épuré de tout superflu. Seuls une date à 6 h, des aiguilles et des index appliqués, facettés au diamant puis polis, ainsi qu'une discrète minuterie "chemin de fer", sont présents pour former un ensemble harmonieux. Visible à travers un fond transparent, le calibre automatique est soigneusement décoré de Côtes de Genève et de surfaces perlées.

- Classic Date Manufacture ■ 3 295 €
- 40 mm ■ Verre saphir bombé antireflet
- Calibre automatique de manufacture
- Boucle déployante
- Réserve de marche de 72 h
- Etanchéité 50 m
- www.frederiqueconstant.com

29

Sport Auto
Juillet 2024

2

MeisterSinger

Livrée sur un bracelet en cuir de veau marron aux accents vintage, cette pièce automatique en acier affiche une lecture du temps atypique et originale. Sur un cadran ivoire, les heures en noir sont décomptées en minutes (inscrites en rouge) et en secondes (indiquées en bleu).

- Edition Passage ■ 2 200 € ■ 43 mm
- 100 exemplaires ■ Fond transparent
- Verre saphir ■ Calibre automatique Sellita
- Réserve de marche de 38 h
- Etanchéité 50 m
- www.meistersinger.com



3

Apose

Gagnant en finesse avec 8,5 mm d'épaisseur, la collection n°3-douz d'Apose s'enrichit d'une déclinaison en acier 316L revêtu d'or rose, servie sur un bracelet en cuir aux motifs Clous de Paris. Elle se distingue par un brossage radial de la lunette aux chanfreins polis qui captent ainsi les moindres reflets de la lumière.

- n°3-douz ardoise ■ 3 250 € ■ 40 mm
- Fond en acier ■ Couronne crantée et gravée
- Verre saphir antireflet ■ Calibre automatique
- Réserve de marche de 44 h
- Etanchéité 100 m
- www.apose.fr



4

Breitling

La manufacture, qui célèbre 140 ans cette année, dévoile pour l'occasion de nombreuses références de son fameux modèle : la Navitimer. Illustration par l'exemple avec cette version de 41 mm dont l'échelle des 24 heures est située au centre du cadran argenté pour ne pas troubler la lecture de la caractéristique règle à calcul.

- Navitimer Automatic GMT 41 ■ 5 650 €
- 41 mm ■ Fond vissé ■ Règle à calcul circulaire
- Aiguilles et index luminescents
- Calibre automatique ■ Certification COSC
- Réserve de marche de 42 h
- Etanchéité 30 m
- www.breitling.com



5

Carl F. Bucherer

Pas si classique, ce garde-temps affirme son originalité par ses aiguilles et ses index plaqués or rose, remplis de laque noire et avec des arêtes saillantes qui s'invitent sur un cadran laqué marron au dégradé subtil. Élégante, la montre n'en est pas moins précise en abritant un calibre automatique, certifié chronomètre par le COSC.

- Heritage Chronometer Celebration
- 11 700 € ■ 39 mm ■ 88 exemplaires
- Fond plein gravé ■ Calibre automatique
- Certification COSC
- Réserve de marche de 42 h
- Bracelet en cuir de veau embossé marron
- Etanchéité 30 m
- www.carl-f-bucherer.com



Propos recueillis par Alain Pernot
Portrait Laurent Villaron

Nicolas Minassian

Pilote **et** directeur sportif

Made in Marseille

Cet enfant de la Canebière n'a pas hésité à s'exiler une grande partie de sa vie en Angleterre pour pouvoir exprimer son talent de pilote. Ce personnage attachant est aujourd'hui de retour dans le Sud à la tête d'Idec Sport, **l'une des meilleures équipes de LMP2, classée troisième aux dernières 24 Heures du Mans.**



"Le Karting m'a permis de me canaliser car, à l'époque, avec la mobylette, je roulais hyper-vite, je faisais n'importe quoi. Je me suis crashé je ne sais combien de fois."



Quel est votre premier souvenir automobile ?

C'est de conduire la CX de mon père sur ses genoux, à Marseille, alors que j'avais 6 ou 7 ans. Il roulait vite et j'étais excité de voir tourner la bande du compteur. En parallèle, j'aimais la mécanique. Mon grand frère avait un 103, et tout l'argent de poche que ma mère me donnait, je le lui transmettais pour qu'il me laisse conduire sa mobylette quelques

minutes. C'était mon obsession. Puis j'ai eu ma mobylette à 14 ans. C'était ma vie ! Je la démontais pour l'améliorer. Chaque semaine, il y avait « la bourre » du samedi. On se retrouvait à 40 ou 50 mobylettes. J'ai dû gagner une fois. Le reste du temps, elle était toujours en panne ! Ça m'a donné le virus de la mécanique. A 14 ans, je prenais la voiture de mon père et je roulais sur un terrain à son travail. Il m'a aussi amené voir le Grand Prix de F1 au Castelet en 1988, puis en 1989 et 1990.

Comment êtes-vous venu au Karting ?

Tardivement. J'étais un cancre à l'école et, à 15 ans, j'ai arrêté ma scolarité et je suis devenu manoeuvre en maçonnerie. Un soir, alors que j'avais 16 ans, mon père est arrivé à la maison avec, dans le coffre, un kart qu'un de ses clients lui avait donné pour compléter un paiement. C'était un 125 TM. J'ai commencé comme ça. Après, j'ai fait un Volant que j'ai gagné. Tout à coup, c'était une obsession. Le Karting m'a permis de me canaliser parce que, à l'époque, avec la mobylette, j'étais dangereux : je roulais hyper-vite, je faisais n'importe quoi. Je me suis crashé je ne sais combien de fois. Je me suis fracassé de partout. Une fois, j'ai passé quatre mois à l'hôpital. J'étais vraiment obnubilé par la conduite. Je roulais en voiture sans avoir le permis. Il ne fallait pas laisser traîner la clé d'un véhicule... Le Karting, ça m'a recadré.

Comment êtes-vous passé au sport automobile ?

Mon oncle et mon père m'ont bien guidé. J'avais un bon coup de volant et je prenais beaucoup de plaisir. Et lorsque tu aimes ce que tu fais, tu le fais bien. Après ma première année, je suis devenu pilote officiel Techno, tel que Jos Verstappen, le père de Max. Quand j'avais des moteurs marqués « Jos », c'était de la balle ! Lorsque j'ai voulu monter en Formula K, ils ne m'ont pas donné la licence, faute d'expérience. En conséquence, mon père et mon oncle m'ont dit : « On va te faire rouler en auto, comme Alesi ! » On a trouvé trois sous et j'ai roulé en Clio Cup dans un bon team et, en même temps, j'ai fait le Volant Elf à Magny-Cours. J'ai terminé deuxième derrière Anthony Beltoise mais, puisque j'étais le meilleur rookie de la Clio Cup en fin de saison, j'ai gagné un châssis de Formule Renault et un moteur. Sur les conseils de Marie-France Estenave, qui m'a aussi beaucoup aidé, j'ai opté pour un châssis Alpa de Lucien Monté. J'ai trouvé un peu d'argent et, dès ma première saison de monoplace, en 1993, j'ai « cramé » tous les pilotes Elf et j'ai fini deuxième du championnat. Hugues de Chaunac m'a alors proposé de rouler en Supertourisme. Sur ce, je décroche un rendez-vous à Paris avec Daniel Tréma, d'Elf. J'en suis ressorti avec un petit budget pour courir en F3 ! Ma mère a mis également toutes ses économies pour que je puisse courir. Je ne faisais jamais d'essais, n'avais pas beaucoup de pneus neufs, mais j'avais faim. Je ne pense pas qu'on pouvait trouver quelqu'un qui était aussi « mort de faim » que moi. Ça a fait ma force.

Après avoir été vice-champion, vous partez courir en Angleterre. Audacieux !

Serge Saulnier m'a proposé de courir en F3 britannique. C'est à ce moment-là que j'ai arrêté d'être manoeuvre en maçonnerie.

Jusque-là, c'était mon sport : lever des agglos, pousser des brouettes, ma clope au bec de temps en temps, et parfois un pastis, quand j'avais fini une toiture. Je suis arrivé là-bas, c'était le Marseillais en Angleterre ! Ma mère m'a donné un peu d'argent pour payer mon loyer. Et puis j'ai fait des petits boulots pour gagner ma croûte. Au début, c'était dur parce que je ne parlais pas anglais. A l'époque, je savais dire « dog », « cat », « house », « garden », c'est tout ! Les rencontres avec les filles m'ont permis d'apprendre l'anglais un peu plus facilement. Le Frenchie en Angleterre, ça marche bien ! Je me suis immergé et puis j'ai fait ma vie là-bas. A un moment, je n'ai plus pensé à rentrer.

Sportivement, comment ça s'est passé ?

Au début, je n'étais pas au niveau attendu. Un jour, Serge Saulnier m'a appelé : « Si à la prochaine course tu n'es pas sur le podium, ce sera ta dernière. » La course suivante, j'étais sur le podium et j'y suis resté par la suite. J'ai changé mon approche : davantage de sport, davantage de concentration. Ça m'a remis en place. Je suis devenu hyper-compétitif mais j'ai fait ma connerie de Marseillais. A Thruxton, je me suis fait gêner. J'ai perdu mon sang-froid, et j'ai frappé un pilote. Suspension de licence pour trois courses ! Serge ne m'a pas lâché. Dès mon retour, j'en ai regagné. En revanche, je perds le titre.

Cette expérience vous a néanmoins ouvert des portes...

Oui. En fin de saison, Frank Williams me laisse un message pour me convier à un test F1 à Barcelone avec Juan Pablo Montoya, Soheil Ayari et Justin Wilson. Même si je m'étais cassé la main à Macao juste avant, c'était top ! Ensuite, j'ai rejoint le McLaren Junior Team. J'étais payé pour rouler en Formule 3000 ! Sauf que l'équipe était centrée sur Nick Heidfeld. J'étais bien mais je ne gagnais pas de courses, à l'inverse de Heidfeld. Comme je dis ce que je pense, on s'est brouillés en fin d'année. Depuis, j'ai appris à polir un peu mon discours ! J'ai rebondi dans l'équipe d'un DJ connu : Kid Jensen. L'un de nos sponsors était l'album de Jamiroquai ! A l'époque, il y avait 36 voitures pour 26 places. Ça donnait des occasions aux bons pilotes sans budget... Je gagne une course et, la saison suivante, je passe chez Super Nova qui me paie pour courir. J'étais alors quasi considéré comme un Anglais. Le facteur humain est super-important dans ce sport. En 2000, je remporte trois courses et je termine vice-champion. Bon, il faut le reconnaître : j'ai souvent terminé vice-champion ! Formule Renault, F3 française, F3 anglaise, F3000... Néanmoins, je refais des tests en F1. J'avais tapé comme une hyène à la porte de Craig Pollock et j'ai roulé dans la BAR-Honda. Pour 2001, j'avais la possibilité de rouler pour Minardi en F1.

Pourtant, vous préférez traverser l'Atlantique...

Entre-temps, j'ai fait des tests avec Ganassi en Champ Car. A priori, il y avait zéro chance d'avoir un volant. J'y suis allé libre dans ma tête... et j'ai « démonté » tout le monde ! En fin d'après-midi, Chip Ganassi m'a tendu la main : « Je t'offre un demi-million de dollars pour rouler avec moi ! » J'ai dit O.K. et on s'est serré la main. J'aime le folklore des Etats-Unis... J'ai prévenu Minardi et j'ai tout déménagé outre-Atlantique. La voiture était un véritable avion de chasse ! Malheureusement, je me suis pris de gros, gros cartons. Le premier à Nazareth. L'équipe avait oublié de rebrancher la barre antiroulis avant, ce qui ne pardonne pas sur ovale. Je me suis fait mal au dos. J'ai tout de même fait la course en partant dernier. Je tire mon chapeau bas aux pilotes qui font ça pendant des années. Par exemple, je suis fan de Scott Dixon, qui est toujours au top. Nous avons commencé en même temps. A ce moment-là, j'étais devant lui. Sauf qu'après, c'est parti en cacahouète. Je me reprends une cartouche à Motegi sur l'huile de Gil de Ferran qui casse son moteur devant moi. De nouveau : bac à glaçons, ostéopathe, piqûres antidouleur. Il n'était pas prévu que je dispute Indy 500, ●●●



Formule 3000 (2000)



Peugeot 908 HDi (2007)



Chip Ganassi Racing (CART 2001)

S'il a longtemps animé les pelotons de monoplaces (F3, F3000 et IndyCar), l'impulsif Nicolas Minassian s'est transformé en un parfait pilote d'Endurance, notamment au volant de la Peugeot 908 dont il a remporté la première victoire.

Photos : DPPI

mais je participe tout de même aux essais. Je pète un moteur et je m'écrase contre le mur : contusion, mini-coma, hôpital... Alors que j'étais rentré chez moi, Chip Ganassi m'appelle : il lui reste une voiture pour la course. Je me suis qualifié à la dernière minute. Tony Stewart, mon équipier, me briefe : « Virage 1, 2, 3 et 4 à fond. Rassemble tes tripes et donne tout ! » Je me suis qualifié facilement mais c'est la seule course de ma carrière où j'ai eu peur au départ. Une fois les tribunes remplies, j'avais l'impression que le circuit était plus étroit qu'aux essais. Tu pars et tu es à 380 km/h. Ça t'attrape les tripes. J'avais l'estomac complètement retourné. Sur une autre course, je me suis accroché avec Christian Fittipaldi. Je m'écrase à nouveau : encore mal au dos. Chip Ganassi m'a dit : « Il te faut du repos », manière de me signifier que c'était fini. J'ai passé quelques mois en France puis je suis retourné en Angleterre. Heureusement, des gens comme Hugues de Chaunac et Henri Pescarolo ne m'ont pas oublié. Ils m'ont souvent offert des occasions. Ils font rouler les pilotes français et font tout pour que tu puisses gagner ta croûte. Ils te respectent et t'apprennent. C'est précieux. Ils m'ont permis de rebondir au Mans où j'avais déjà couru une fois en 1994, sur une Sauber modifiée par Alpa. Une aventure amateur, mais qui m'a beaucoup appris.

Dès 2000, vous voilà de retour au Mans...

Alors que je courais en F3000, Hugues de Chaunac m'avait déjà proposé de rouler sur un proto avec Jean-Philippe Belloc et Yannick Dalmas, vainqueur l'année précédente. Avant l'épreuve, je me suis dit : « Je vais le croquer. » J'étais très affûté et Yannick avait près de 40 ans. Mais c'est lui qui m'a croqué toute la semaine ! Ça m'a donné une petite leçon : tu crois que tu es bon ? Attends, il y a encore du chemin... J'ai beaucoup appris avec Yannick.

Dès lors, vous êtes-vous positionné comme un spécialiste de l'Endurance ?

Oui. L'édition 2001, disputée avec Stéphane Sarrazin et Franck Montagny, sur une Dallara Oreca, a été un déclic. Je me suis dit : « Désormais, je ferai Le Mans toute ma vie ! » Après, j'ai roulé pour Henri Pescarolo plusieurs fois, et Jean-Pierre Nicolas m'a proposé de rejoindre Peugeot. J'ai été très impliqué dans le développement de la 908. Dès les premiers tours, j'ai su qu'elle serait stratosphérique. J'ai remporté sa première victoire, dès sa première course, en 2007. C'était magnifique. J'avais de bons coéquipiers : Marc Gené, notamment. J'ai aussi roulé avec Stéphane (Sarrazin) et Franck (Montagny), deux potes. Il y avait de la compétition en interne, mais on s'entendait tous bien. Au Mans,

j'ai eu la chance de pouvoir me battre pour la victoire plusieurs années. Ce n'est pas donné à tout le monde. Parfois, ce n'est pas passé loin. J'étais deuxième en 2007 avant que le moteur ne pète deux heures avant l'arrivée. J'ai fini deuxième en 2008. Quand j'ai franchi la ligne d'arrivée, j'ai pleuré de ne pas avoir gagné. En 2010, on est en tête jusqu'à 8 heures du matin lorsque le moteur explose. Avec Stéphane Sarrazin, on s'est pris dans les bras et on a pleuré comme des Madeleine.

À quel moment avez-vous décidé de raccrocher votre casque ?

Je n'ai jamais posé le casque ! Je ne peux pas dire : « Je me retire. » Je ne le dirai jamais. Ça me plaît trop ! Si, à 70 ans, je suis à la maison et qu'on m'appelle pour faire les 24 Heures du Mans, j'y vais !

Alors quand vous êtes-vous ouvert à une autre fonction que celle de pilote ?

Je me suis toujours intéressé à ce qui se passe du côté des mécanos, des ingénieurs, des camions, de la logistique. Fin 2016, j'ai eu l'idée de monter mon team. J'ai trouvé des pilotes, des budgets et je me suis associé avec un autre pilote, Elton Julian. On a constitué une belle équipe et on a gagné le championnat ELMS d'entrée de jeu, sous la bannière G-Drive. Fin 2017, Patrice Lafargue m'a proposé de rejoindre l'équipe IDEC Sport, qui est présente par ailleurs en voile, en rugby, en football, en basket et en handisport. J'ai accepté ce poste de directeur sportif de l'équipe d'Endurance et procédé à quelques recrutements. J'ai mis des systèmes en place. Il y avait déjà de très bons éléments et de très bonnes choses. On a fait une bonne première année, avec une troisième place au championnat European Le Mans Series et la pole LMP2 au Mans. L'année suivante, nous avons remporté le championnat ELMS ! Maintenant, c'est franchement une belle équipe. Depuis l'an dernier, nous avons un nouveau site sur le circuit Paul Ricard avec un atelier haut de gamme, un simulateur high-tech, un accès direct au circuit, un atelier de voitures historiques. On fait les choses proprement. Nous avons la capacité de faire rouler une Hypercar et les infrastructures pour, mais si on le fait, ce sera avec le soutien d'un constructeur.

Y a-t-il encore des projets que vous aimeriez réaliser en sport automobile ?

Le truc que je veux faire et que je ferai, c'est le Dakar. Il faut que j'essaie ça ! Quand je vois Sainz, je me dis que je ne suis pas encore trop vieux pour le faire !

Quelle est l'expérience la plus extrême que vous avez vécue au volant ?

Texas Motor Speedway en 2001 ! Sur cette piste inclinée à 27°, tu roules à 380 km/h de moyenne et tu dépasses les 400 km/h. Tu te prends 6 G dans la tête en permanence. C'était tellement extrême que certains pilotes tombaient dans les pommes ! Gugelmin a perdu connaissance et s'est explosé dans le mur. Moi, je n'y voyais plus rien. J'ai été obligé de m'arrêter aux essais. Ils ont annulé la course. ●

“Formule Renault, F3 française, F3 anglaise, F3000, Le Mans... Il faut le reconnaître : j'ai souvent terminé vice-champion.”

GAZ!

154

LE BLOG DES ESSAYEURS

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

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

Mark Fagelson/Bentley



44

Bentley Continental GT Speed

À l'heure où Bentley dévoile les images définitives de la nouvelle Continental GT, nous avons pris le volant de son muet, pour de toutes premières impressions de conduite. Non sans avoir fait nos adieux à la précédente version, en sillonnant la Lozère (page 34).



50

Ford Mustang Dark Horse

Benjamin Asker/Virage Agency



56

Aston Martin DBX707

Andy Morgan-Aston Martin



60

Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+

Denis Meunier



IL N'Y A PAS DE LOUP

Avant qu'elle ne tire sa révérence, nous avons repris le volant de la Continental GT, dans sa définition Azure, la plus confortable. Comme Bentley, contrairement à bien d'autres marques, nous a incités à avaler les kilomètres, nous avons pris la direction du Gévaudan, en Lozère. **Y a-t-il une bête féroce qui sommeille dans la belle anglaise ou un pachyderme placide ? C'est parti pour quarante-huit heures d'un périple riche en souvenirs. Et en aligot.**

GRAND FORMAT Bentley Continental GT Azure



Retour des gorges du Tarn pour la Bentley qui, malgré ses mensurations généreuses, a réussi l'examen de passage haut la main. Ceux qui, comme moi, pensaient la Continental GT cantonnée au rôle de joli carrosse pour la Côte d'Azur, en seront pour leurs frais. Ce coupé adore les routes tortueuses.





LA PANTAGRUÉLIQUE BRITANNIQUE FAIT PREUVE
D'UNE AGILITÉ ÉBOURIFFANTE. PLAISANTE. ÉNERVANTE...
**COMMENT CE CANAPÉ MOTORISÉ FAIT-IL POUR
SE COMPORTER SI SEREINEMENT ?**



Du grand tourisme, c'est aussi parfois s'aventurer hors des sentiers battus, un terrain de jeu sur lequel la GT, avec ses 4 roues motrices et sa garde au sol suffisante, se sent à l'aise. Ci-dessous, le magnifique pont de pierre de Saint-Chély du Tarn n'a probablement pas vu d'un bon œil l'arrivée du pachyderme anglais.



E

lle est née pour ça. Aller loin, via les grands axes, puis les quitter le plus tôt possible pour profiter de son potentiel routier. La Bentley Continental GT, troisième du nom, n'est plus commercialisée et sera remplacée très rapidement par un modèle V8 hybride. La GT est peut-être la voiture dont le patronyme correspond le plus à sa vocation. « Grand Tourer », comme disent les Britanniques, soit l'art de faire des kilomètres, avec ou sans but précis, mais surtout sans sensation de fatigue une fois arrivé. L'appellation ratisse large.

Une 911 est une GT, au même titre qu'une DB12, une M8 ou une Roma. Abattre un Paris-Deauville à bord de ces quatre autos est un régal mais, croyez-nous, la Continental GT distille un truc en plus. C'est quoi, donc ? Bonne question. Il y a déjà le charisme de la Bentley. Je ne dis pas que les rivales sont sans saveur. Je dis qu'elle est la seule du segment à exhiber cette plastique hors du temps. Le profil est élancé, occupé aux deux tiers inférieurs par les pans de carrosserie et coiffé de cette verrière comme sculptée par les vents. Il y a cette double paire de phares (profitez-en bien...), l'un des gimmicks de la marque de Crewe. La portière est lourde, les tapis de sol en laine font des peluches, l'intérieur est tiré à quatre épingles et le plastique est quasi banni. A titre perso, j'aurais volontiers fait l'économie de cette calandre chromée, signe distinctif de l'Azure, mais trop rococo à mon goût. Je vous raconte tout ça parce qu'il est 6 h 24, que Yann dort à ma droite, et qu'il faut bien que je me fasse la conversation si je ne veux pas, moi aussi, roupiller. Sur l'A10, l'A71 puis l'A75 qui mènent plein sud, il n'y a pas foule. Dans une Bentley, contrairement à une Rolls-Royce, les passagers entendent le moteur. Pardon : l'écourent. Le V8 4 litres biturbo (« twin scroll ») n'est pas entêtant, évidemment, mais accompagne les kilomètres comme un bon jazz. Ne mentons pas : respecter la limite de vitesse est ardu dans ce cocon. Alors, comme Yann pionce toujours, je tempère mes ardeurs en passant la main sur les placages en noyer et en cherchant, en vain, un défaut dans les surpiqures. Il n'y a bien que l'interface graphique, moins ●●●

Les **DIX MILLE TOURS**

30 AOÛT - 1 SEPT. 2024



Design by Peter & Associés

www.dixmiletours.com

HISTORIC
RACING
BY PETER AUTO



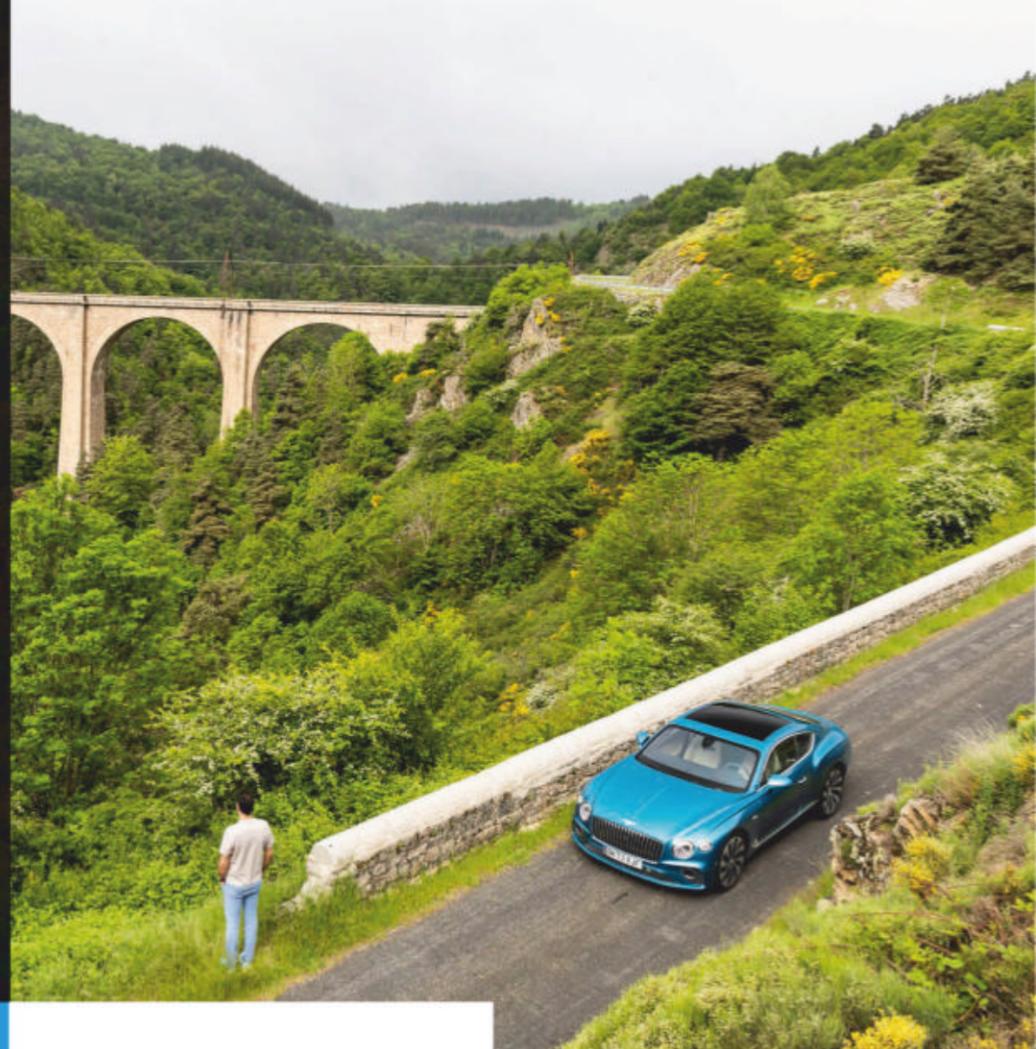


TECHNIQUE

Moteur : **V8, biturbo, 32 S**
 Cylindrée : **3 996 cm³**
 Puissance maxi : **550 ch à 6 000 tr/mn**
 Couple maxi : **77,4 mkg à 2 000 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, 8 rapports à double embrayage**
 Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/de série**
 Poids annoncé : **2 165 kg**
 L - l - h : **4 850 - 1 954 - 1 405 mm**
 Empattement : **2 851 mm**
 Pneus AV & AR : **275/35 & 315/30 ZR 22**
 Prix de base : **233 781 €**
 Prix des options/malus : **31 690/60 000 €**
 Prix du modèle essayé : **325 471 €**
 (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **318 km/h** 0 à 100 km/h : **4"0**



Ci-dessus, les bien nommées gorges de l'Enfer. La route y est très étroite et la photo a été prise à son endroit le plus large. Je vous laisse imaginer l'angoisse lorsqu'arrive en face la camionnette de l'artisan pressé. L'habitacle de la Bentley est pour sa part fidèle à la réputation de la marque. C'est plus un salon raffiné qu'un intérieur d'automobile.



contemporaine que celle de la Porsche Panamera dont la banque d'organes sert pourtant de base à la Continental GT, qui jure un peu. Juste en dessous de Saint-Flour, sortie 30, je m'arrête un instant pour profiter du spectacle qu'offre le viaduc de Garabit pensé par un certain Gustave Eiffel. Quand deux monuments du design se rencontrent, ils doivent avoir des choses à se raconter...

Beauté sauvage

Que l'anglaise ne nous ait pas secoués sur l'autoroute, rien d'anormal, le goudron étant parfait. Mais certaines portions empruntées désormais n'ont pas eu le même traitement. Et pourtant... La Continental GT est d'un confort que je qualifierais de rigoureux. Comprenez par là qu'à l'inverse d'autres routières patentées, la Bentley ne verse jamais dans le mollasson, le dodelinant, le caoutchouteux. Vous n'êtes pas coupé de l'asphalte : vous en caressez les aspérités. La suspension pneumatique à trois chambres, pilotée en continu, est exempte de reproches, à condition de la cantonner à ce qu'elle est censée accomplir : vous faire voyager en toute quiétude. La compression est progressive, sans talonnage même en cas de nid-de-poule vu trop tard, et la détente joue la même partition, en freinant parfaitement le rebond. En programme Sport, la garde au sol chute de quelques millimètres supplémentaires pour abaisser le centre de gravité. Notre hébergement se situe à Aumont-Aubrac, entre Saint-Chély-d'Apcher et Marvejols. Notre venue en Lozère a une explication : le Club *Sport Auto* y organisait la première édition de son « In Aligot We Trust », un rallye qui met en avant autant la gastronomie régionale que les routes délicieusement tortueuses du département. Nous tenons à remercier les organisateurs, qui nous ont plus que facilité la tâche pour ce sujet, et particulièrement Viviane, la locale de l'étape, qui fut une guide à l'aide précieuse. Je ferme la parenthèse. Au milieu du parking où trônent moult Aston Martin, Porsche, Maserati et Alpine, notre GT détonne. « Ça se comporte comment sur petites routes ? », questionne Eric, fidèle parmi les fidèles. Pour l'instant, étonnamment bien, mais en cet après-midi du 29 mai, un gros morceau attend l'anglaise : les gorges du Tarn. De nouveau l'A75, toujours aussi jolie et gratuite, et sortie direction Mende. La N88 nous emmène jusqu'à Chanac où nous bifurquons à droite, sur la D31 qui se mue ensuite en D44. De gros rochers constellent le paysage. La végétation est moins dense que dans le nord du département. La D986 traverse une zone forestière avant de révéler un panorama grandiose. Les gorges du Tarn sont d'une beauté sauvage, sans éoliennes ou panneaux photovoltaïques perturbant l'esthétique des lieux. A la verticale de Sainte-Enimie, la Continental entame sa descente vers le Tarn, qui coule bruyamment quelques centaines de mètres plus bas. Les freins tiennent, c'est déjà une bonne nouvelle, même si la surassistance affecte le dosage. En Sport, la direction progresse elle aussi en densité, ce qui permet de guider au mieux le lourd train avant de la GT. Pas de W12 sous le capot de notre Schtroumpf layette, mais un V8 plus reculé que son collègue 6 litres. La puissance est moindre mais l'équilibre y gagne. Une fois en bas, cap ●●●

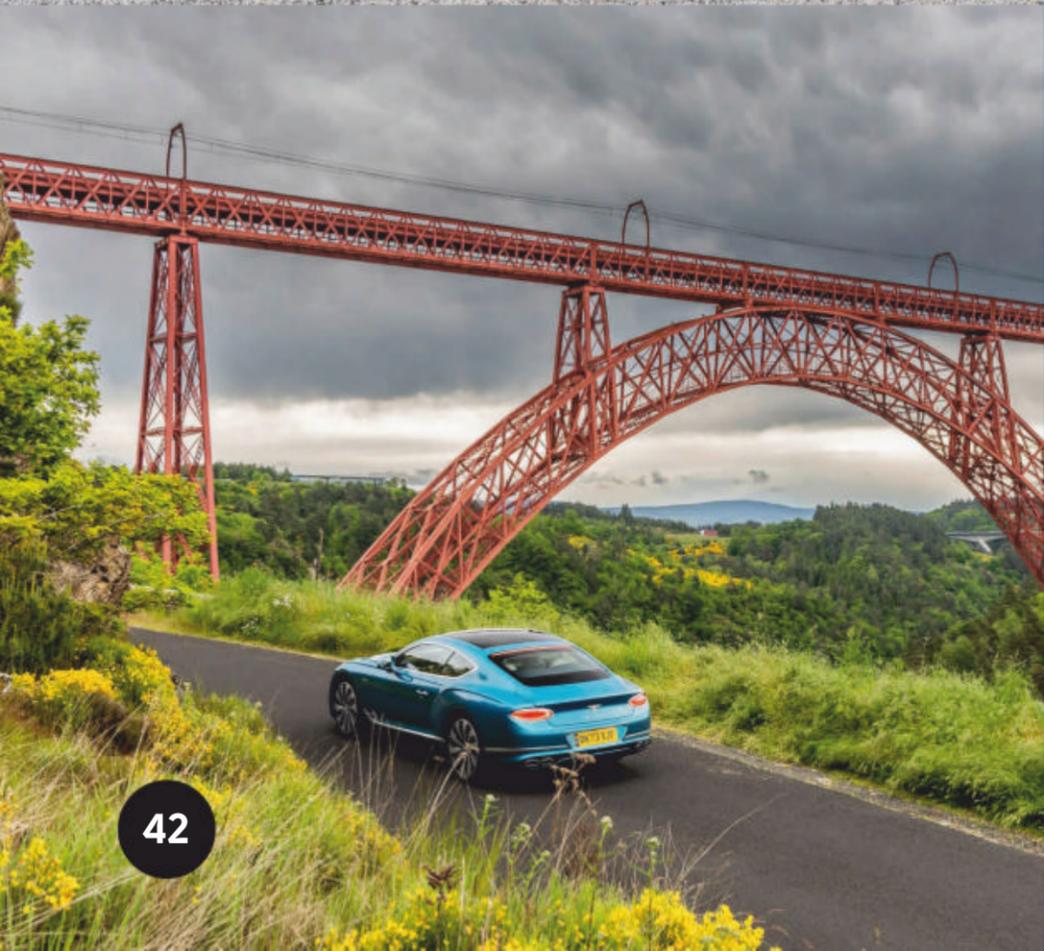
GRAND FORMAT Bentley Continental GT Azure

VOUS AIMEZ LE TURINI ?
C'EST TOUT PAREIL MAIS AU
VOLANT D'UNE BESTIOLE DE 2 M
DE LARGE ET BIEN PLUS DE
2 TONNES. **ET LÀ, SURPRISE :**
ÇA PASSE.





Comme sur une Rolls-Royce, le cache central de la jante est monté sur un balancier qui maintient le logo toujours dans le bon sens. Cette excursion en Lozère s'est tenue dans le cadre du Rallye "In Aligot We Trust", réservé aux membres du Club Sport Auto. Certains furent surpris que la rédaction ait choisi la Bentley pour sillonner ces petites routes. Ils ont changé d'avis lorsqu'ils ont vu de quoi elle était capable...



LE V8 4 LITRES BITURBO N'EST PAS ENTÊTANT, ÉVIDEMMENT, MAIS ACCOMPAGNE LES KILOMÈTRES COMME UN BON JAZZ.



à l'ouest pour abattre les kilomètres qui nous séparent de La Malène. La D907 bis est étroite et croiser les camping-cars suscite parfois quelques frayeurs, sur cette départementale aux excroissances rocheuses nombreuses. Petit pont de pierre à gauche pour attaquer l'ascension des gorges par le versant sud. Vous aimez le Turini ? C'est tout pareil à l'exception du fait que je suis au volant d'une bestiole de 2 m de large et bien plus de 2 tonnes. Et là, surprise : ça passe, sans trop de craintes. La Continental, même dépourvue des roues arrière directrices réservées à la Speed, braque court. Évidemment, sur cette route de rallye, j'aurais préféré être au volant d'une A110 R ou d'une GR86, mais la pantagruélique britannique fait preuve d'une agilité ébouriffante. Plaisante. Enervante... Comment ce canapé motorisé fait-il pour se comporter si sereinement ?

Une journée en enfer

OK : la Bentley a relevé haut la main le défi de la première journée, mais la seconde s'annonce plus costaud. Au programme du jour, la vallée de l'Enfer et l'Aubrac, en long, en large, et si je suis joueur, en travers. Départ d'Aumont-Aubrac pour rejoindre Marvejols via un enchaînement de lieux-dits pittoresques. Nous découvrons la D2 après avoir croisé une ligne de chemin de fer vétuste. Et c'est la deuxième claque visuelle du séjour. Alors que les gorges du Tarn laissent entrevoir çà et là quelques traces de civilisation, la vallée de l'Enfer donne l'impression d'aller à la rencontre de Sauron dans *Le Seigneur des anneaux*. Les genêts tapissant les flancs des montagnes contrastent avec des nuages jouant à cache-cache entre les piliers monumentaux du bien nommé « pont de l'Enfer », au pied duquel coule la Crueize, totalement dissimulée par une végétation dense. La route se résume à un bandeau gris sur lequel l'imposante Bentley trouve difficilement sa place. La D43 de la veille, pourtant très alambiquée, a l'air d'être le tarmac de l'aéroport de Châteauroux comparée à ce lézard bitumeux. Faire évoluer une Bentley sur cette route, c'est comme vouloir essayer de tenir des verres Baccarat avec des gants de boxe : a priori, on va droit à la casse. A priori... Les radars facilitent les manœuvres, notamment les marches arrière, nombreuses, lorsqu'il faut céder la place. Le piètre état de la chaussée ne génère aucun heurt. Seuls les montants de pare-brise, trop épais, n'aident pas au maniement du paquebot. Du grand tourisme, je le disais en entame, dans ce qu'il a de plus exigeant.

A présent que j'ai la certitude que rien n'effraie la GT, il est temps d'en vérifier la bonne santé mécanique sur un terrain de jeu tout aussi bucolique mais plus roulant : l'Aubrac. Pause aligot (le troisième du séjour !) au Buron du Ché (prononcez « Tché »), et maintenant, opération élimination des rations ! Que ceux qui connaissent déjà la région excusent les poncifs. Que les autres soient sûrs que la D52, qui relie Nasbinals à Saint-Germain-du-Teil, mérite le détour, fût-il de plusieurs kilomètres. L'Aubrac, c'est à la fois les steppes mongoles et l'Irlande. Sous le soleil, cette immensité vallonnée est apaisante. Mais c'est par temps couvert, lorsque les nuages presque à portée de main projettent leurs ombres mouvantes sur les flancs des collines, que l'endroit est le plus magique. La route alterne portions rapides et virages à l'aveugle, se refermant ou débouchant sur un pont de pierre. Transmission intégrale et moteur vigoureux suffisent à comprendre que c'est le terrain

idéal pour la Bentley. Le V8 est plutôt timoré mais volontaire, puissant mais pas violent, rond mais pas pointu. Si la zone rouge débute à 6 500 tr/mn, les 1 000 dernières révolutions de vilebrequin ne servent à rien. Dès 2 000 tr/mn, les plus de 77 mkg compriment reins et épaules. La poussée est trop linéaire pour les amateurs de mécaniques de caractère, mais impossible de ne pas être conquis par cette capacité inépuisable du 4 litres d'expédier le lourd coupé vers le prochain freinage. Vous savez déjà que la suspension est exemplaire mais j'ai omis sciemment d'évoquer l'antiroulis actif. Pas de connexion hydraulique ici, mais un couplage/découplage au moyen d'un moteur électrique sous 48 volts capable d'appliquer, en 0"3, un couple de 132 mkg sur les barres avant et arrière afin de maintenir l'assiette. Pour le dire de façon empirique : l'antiroulis est assoupli au maximum en ligne droite ou à allure de croisière pour améliorer le confort et il se reconnecte, plus ou moins fort, une fois en appui. Et il y en eut pas mal dans l'Aubrac, mais à aucun moment la GT ne s'est désunie ou ne nous a demandé de baisser le rythme. La motricité est compliquée à prendre en défaut, même lorsque l'ESP roupille. Alors que le modèle Speed, avec ses roues arrière directrices, dispose d'une poupe alerte, voire volage, celle de l'Azure est plus calme et les limites d'adhérence s'appréhendent sans crainte.

Je m'attendais à vivre quelques jours avec un cheval refusant l'obstacle quand il est trop haut : je suis revenu persuadé que cette auto est l'une de celles qui remplissent le mieux le cahier des charges du grand tourisme. Le tableau est terni par une boîte à double embrayage manquant de célérité au rétrogradage et par un tarif haut perché, mais cela n'entache pas cette toile de maître. A l'heure où ce modèle tire sa révérence, remplacé par une quatrième génération à la fois plus puissante, plus technologique, et – encore – plus lourde, nous allons regretter cet opus. Il existe des GT plus dynamiques, plus véloce et plus démonstratives que cette Azure. Cependant, à nos yeux, aucune n'arrive à ce point à vous faire aimer voyager vite et bien mais avec suffisamment d'agilité et de précision pour vous donner envie de la réessayer au plus vite. Si possible en Lozère... ●



L'avis de Sylvain Vétaux



C'est le combo parfait, alors que j'avais des doutes. Découvrir le réseau parfois très torturé de la Lozère au volant de ce coupé statutaire aurait pu jouer des tours à celui-ci. Pourtant il y évolue comme un poisson dans l'eau. Une 911 ira plus vite mais vous serez plus fatigué. Une Roma chantera plus juste mais sortira moins rapidement des virages. Bref, la Continental GT est une synthèse aboutie et savoureuse de ce que l'automobile de luxe propose de mieux.



QUATRE PETITS TOURS...

... et puis je m'en vais. C'est sur le circuit de Castellolí, en Catalogne, que Bentley nous a confié le volant, quelques semaines avant son lancement, de la nouvelle Continental GT Speed. Quatre petits tours, c'est trop peu pour se faire une idée définitive. **Mais quatre petits tours à bord de ce qui promet d'être l'une des meilleures grand tourisme de la planète, ça ne se refuse pas.**

Par Sylvain Vétaux

Photos Mark Fagelson/Bentley





Notre "mulet" d'essai (*ci-dessus*) était revêtu d'une peinture camouflant les détails de sa carrosserie, quelques jours avant la parution des photos officielles.



WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

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

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



AVXLIVE **ICU**

AvaxHome - Your End Place

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

La firme britannique croit-elle à son discours ? « C'est une toute nouvelle voiture, qui signe à la fois la volonté d'innover et la fidélité au passé de la marque », assène Mike Sayer, responsable de la communication produit. Une toute nouvelle voiture qui n'en est pas une, car en dépit des propos très engagés voulant nous convaincre que cette quatrième

génération de GT fout un grand pied dans la fourmière, la base reste identique. Ce qui n'est pas un reproche, loin de là. A sa commercialisation, à la fin de l'été, la Bentley sera d'office disponible en coupé et en cabriolet. En toile, le couvre-chef, évidemment : on respecte les traditions. D'ailleurs, les toits en dur rétractables ne sont plus à la mode et cela aurait alourdi une balance déjà chargée. « L'auto est près de 200 kg plus lourde qu'avant », sourit Mike. Au rythme où vont les choses, le permis poids lourd ne va plus suffire...

La GT, millésime 2025, se distingue par ses phares redessinés, les optiques extérieures étant désormais intégrées au projecteur principal. « La voiture est comme un tigre aux yeux dilatés fixant sa proie, prêt à bondir. » O.K. La nervure qui court tout le long du profil serait aussi plus marquée. « Serait » car, ayant eu l'occasion de voir la troisième et la quatrième génération côte à côte, il aurait fallu venir avec son rapporteur pour vérifier l'angle de cette arête. Derrière, les feux plus étirés « imitent la lave en fusion lorsqu'ils sont allumés ». Peut-être pressentez-vous un brin de perplexité de ma part ? A raison. Daniel Harding, chargé du comportement routier chez Bentley, a beau nous certifier qu'il s'agit d'un nouveau châssis, les proportions entre les deux modèles sont tellement similaires que la méfiance prévaut. D'autant que l'empattement et la largeur des voies sont identiques, au millimètre près... Ce qui change, à coup sûr, ce sont les liaisons au sol. Pas les doubles triangles avant ni le multibras arrière, qui sont toujours en aluminium, mais les amortisseurs, pilotés en continu, qui ne sont plus à trois chambres. Ils sont remplacés par des organes en provenance de chez ZF à double soupape, et Daniel Harding en vante les mérites : « Ils réagissent plus rapidement et permettent une plus grande amplitude de réglages. Nous avons désormais un contrôle de la compression et de la détente plus indépendant. Pour résumer, en mode Confort, la GT est deux fois plus confortable qu'avant alors qu'en mode Sport, son assiette est deux fois mieux maîtrisée. » Voilà qui donne envie d'essayer, n'est-ce pas ?

Daniel Harding n'a pas pu nous renseigner sur le métal utilisé pour l'échappement, mais le V8 sonne juste et fort. Toujours 4 litres, toujours avec deux turbos en haut du V, mais Bentley, une fois encore, nous assure qu'il s'agit d'un organe inédit. Et une fois encore, la cylindrée rigoureusement identique (3 996 cm³) de ce bloc carré nous incite à être suspicieux. La suralimentation n'est plus de type Twin Scroll mais Single Scroll. La désactivation des cylindres n'est pas proposée car, et c'est enfin une vraie nouveauté, la GT est désormais hybride (et rechargeable électriquement). Une nouveauté mais pas une surprise. Le moteur électrique est logé dans le carter de la boîte de vitesses à double embrayage, et la batterie, d'une capacité de 25,9 kWh, est positionnée derrière l'essieu arrière pour s'approcher d'une répartition des masses symétrique. La présence de la fée électricité explique le changement de suralimentation, les 190 ch et 45,9 mkg de l'e-motor palliant toute latence et permettant aux turbines de tourner plus vite et de mieux résister à la chaleur.

Force tranquille

L'essai se découpe en deux sessions, chaque fois organisées autour de quatre tours : un de découverte, deux hot laps, un de refroidissement. Pour résumer, j'ai donc droit à quatre rotations de 4,5 km avec la nouvelle GT, dans sa livrée « mulet » à peinture camouflage. Un chaperon a pris place dans le siège matelassé de droite. 18 km, pas un de plus, pour que *Sport Auto* vous dise ce qu'il pense de la « *definitive Grand Tourer* ». Le V8 est plus timoré à bord qu'espéré mais ce n'est pas une surprise, l'anglaise, toute Speed qu'elle est, étant avant tout une Bentley. L'accélération est sans fin et seul le rupteur, situé vers 7 000 tr/mn, laisse quelques dixièmes de répit. La poussée ne stoppe jamais mais elle n'est pas brutale ni effrayante. Turbos et moteur électrique ne se font guère entendre mais leur présence se fait sentir. L'expression « force tranquille » vient immédiatement à l'esprit. Le couple est omniprésent mais pas oppressant, même s'il atteint sa valeur maximale entre 2 000 et 5 000 tr/mn. Bentley espère un 0 à 100 km/h en 3"3. Ce n'est pas extravagant dans l'absolu, mais rappelons que la GT, bien que son poids soit pour l'instant secret, devrait flirter avec les 2 500 kg. Sans personne à bord...

Mais ce qui va vite doit aussi savoir freiner fort. Et là, changement de décor. L'instructeur me demande de prendre les freins à 250 m sur les deux portions droites du circuit. J'étais venu là avec la Hyundai Ioniq 5 N et je tapais la pédale de gauche une grosse trentaine de mètres après, sans pour autant entrer dans le virage comme un goret se jetant sur son auge. Le feeling est perturbant : entre l'ABS et ●●●

La voiture n'étant pas encore homologuée, nous n'avons hélas pas eu la possibilité de vérifier tous les bienfaits techniques de cette quatrième génération de Continental sur la route. Ce bref galop d'essai a mis en avant un comportement très plaisant.





LA DÉSACTIVATION DES CYLINDRES
N'EST PLUS PROPOSÉE CAR, ET C'EST UNE VRAIE NOUVEAUTÉ,
LA CONTINENTAL GT EST DÉSORMAIS HYBRIDE.



Carbone ou bois précieux :
la planche de bord laisse
le choix dans les placages.
Les parements orange sont,
heureusement, optionnels.





EN BREF

Moteur thermique : **V8 biturbo, 32 S**

Cylindrée : **3 996 cm³**

Puissance thermique maxi :

600 ch à 6 000 tr/mn

Couple maxi : **81,5 mkg à 2 000 tr/mn**

Moteur électrique, puissance et couple :

190 ch et 45,9 mkg

Puissance cumulée : **782 ch**

Couple cumulé : **101,9 mkg**

Autonomie électrique : **80 km**

Transmission : **intégrale, 8 rapports**

à double embrayage

Antipatinage/autobloquant : **de série**

déconnectable/central + torque vectoring

Poids : **environ 2 500 kg**

L - l - h : **4 794 - 1 887 - 1 393 mm**

Empattement : **2 851 mm**

Pneus AV & AR : **275/35 & 315/35 ZR 22**

V. max. : **335 km/h** 0 à 100 km/h : **3"3**

0 à 160 km/h : **6"9**

Prix de base : **non communiqué**



Le style, malgré le discours des responsables du design, évolue vraiment peu. La principale nouveauté esthétique réside dans la disparition des doubles optiques avant, remplacées par des phares monoblocs effilés. L'appellation "Speed" est trompeuse, la GT troquant son W12 pour un V8 biturbo.



ESSAI Bentley Continental GT Speed (mulet 2024)

la récupération d'énergie, on sent des à-coups à la pédale, et les décélérations, à pression équivalente, manquent de constance. Pourquoi dois-je anticiper à ce point les freinages, au risque de devoir accélérer avant le point de corde ? « *Ce n'est pas une auto de circuit* », explique gentiment mon copilote. Mais en grattant un peu, nous apprendrons que Bentley n'ayant pas un stock de plaquettes suffisant, il a été demandé aux journalistes de calmer leurs ardeurs. Dans ces conditions, difficile de juger des réelles capacités dynamiques de la GT et de la propension des disques carbone-céramique optionnels (de 440 et 410 mm de diamètre) à supporter une allure de vilain garçon.

Un goût de trop peu

Le peu d'informations récolté laisse pourtant augurer de belles choses. A commencer par cette faculté à lutter efficacement contre le poids et la force centrifuge. Comme sa devancière, la quatrième génération de Continental GT Speed est munie des roues arrière directrices et de l'antiroulis actif (électrique). Ce dernier maîtrise moins les mouvements parasites que celui de l'AMG GT par exemple, mais puisque celui-ci serait quasi-une demi-tonne plus léger, rien d'illogique là-dedans. Transmission aux quatre roues et répartition du couple avec effet vectoriel, au moyen des freins, font aussi partie de la dotation de série. La voiture peut en plus compter sur ses Pirelli PZero énormes pour distribuer, sans nuage de fumée, les plus de 100 mkg. Car oui, j'avais oublié de le signaler jusque-là, mais cette auto est la plus puissante Bentley jamais produite avec ses 782 ch et 101,9 mkg. La frustration continue avec l'interdiction de déconnecter totalement l'ESP, mais elle est de courte durée. En mode Dynamic de ce garde-fou, l'anglaise prend ses aises, davantage à la remise de gaz qu'au transfert de charge. La poupe dessine alors de petites virgules sur le tarmac peu accrocheur de cette piste catalane. La direction électrique à démultiplication variable sera plus à son aise sur route que sur circuit, où son manque de ressenti et sa filtration excessive édulcorent trop les informations remontant

du bitume en ne permettant pas un placement idéal de l'avant. D'un naturel sous-vireur (comment pourrait-il en être autrement compte tenu du poids ?), la GT est pourtant équilibrée et se montre même amusante lorsque le conducteur sature ses quatre roues motrices à grands coups d'accélérateur. Cette prise en main était trop courte mais quelques enseignements ont pu être retenus. Le potentiel dynamique de la Bentley laisse peu de doute, bien que le poids excessif soit sensible. La boîte à double embrayage réclame d'être suffisamment bas en régime moteur pour rétrograder, mais comme la motorisation hybride a du couple à revendre, pas besoin de tomber en rapport dans les portions lentes. Enfin, et l'argument pourra en décider quelques-uns, la GT échappe à tout malus avec ses 80 km d'autonomie en tout électrique et ses 36 g de CO₂ par kilomètre. Les 60 000 € économisés pourront financer une cargaison de plaquettes de frein... ●



L'avis de Sylvain Vétaux



Le principal problème de la Continental GT concerne son poids. Alors pour y remédier, Bentley en remet deux quintaux de plus ! Si l'hybridation a de quoi effrayer la balance, elle se montre probante, y compris en usage circuit. La puissance semble inépuisable et le comportement repousse les lois de la physique. Mais comme il nous a été demandé de ne pas trop solliciter pneus et freins, difficile d'être catégorique sur le degré de « bluffitude » laissé par l'anglaise.



EN MODE "DYNAMIC" DE L'ESP, L'ANGLAISE
PREND SES AISES, **DAVANTAGE À LA REMISE DES GAZ
QU'AU TRANSFERT DE CHARGE.**





La précédente génération, la Mach 1 en particulier, avait déjà balayé d'un revers de main les clichés résumant les américaines à des championnes de rodéo. La nouvelle Dark Horse parvient à nous épater de plus belle, avec un V8 plus excitant que la plupart des 6 cylindres suralimentés allemands et une agilité inattendue.

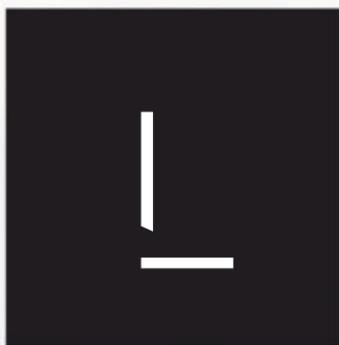




LABEL ET LA BÊTE

High Performance, Mach 1, Boss, Cobra Jet, King Cobra, Cobra R... Depuis 1964, les appellations belliqueuses se succèdent pour désigner les Mustang les plus turbulentes. **Au tour cette fois de la Dark Horse d'entrer en scène, à l'occasion des 60 ans de la sportive fétiche de Ford. Prêt à monter en selle ?**

Par Thierry Réaubourg Photos Benjamin Asket/Virage Agency



orsque vous lirez ce numéro, bouclé peu avant les 24 Heures du Mans, les Ford Mustang GT3 auront fait trembler les tribunes, après vingt-sept ans d'absence dans la Sarthe. Développée en parallèle, l'impressionnante GTD (5,2 l, 800 ch et 325 000 dollars) s'apprête quant à elle à devenir l'américaine homologuée pour la route la plus rapide sur la fameuse Nordschleife du Nürburgring. Une Mustang décidément sur tous les fronts cette année,

puisqu'elle joue également des coudes avec les Chevrolet Camaro et Toyota Camry en NASCAR. N'oublions pas les Mustang GT4 venues mettre leur grain de sel dans le peloton des BMW M4, McLaren 570S, Mercedes-AMG GT et Audi R8 en IMSA, FFSA GT ou GT4 European Series. Pas de tout repos, la vie de sexagénaire ! Là où nous n'attendions plus la septième génération, en revanche, c'est sur le marché européen, où les automobiles embarquant plus de 3 cylindres sont désormais vues comme des tueuses d'ours polaires. Et pourtant... Dearborn a fait l'effort de plancher sur un V8 « euro-compatible », équipé d'un filtre à particules et d'une ligne d'échappement ad hoc. Conséquence, le 5 litres de la Mustang « export » plafonne à 446 ch, contre 486 ch au crédit de son équivalent yankee. Même la précédente GT peut encore fanfaronner avec ses 450 ch. Coup de rabot itou pour le nouveau porte-drapeau de la gamme, baptisé Dark Horse : 47 ch de moins (453 ch) qu'aux Etats-Unis (500 ch) ! Ces efforts n'empêchent malheureusement pas notre ministère de l'Economie de punir l'américaine de 60 000 €...

Il y a tout de même matière à se réjouir avec cette nouvelle Mustang. Car avec une GT accessible à compter de 59 300 € (+ 4 500 € pour le cabriolet) et une Dark Horse à 71 300 € (coupé uniquement), la Ford offre le meilleur rapport prix/puissance du moment. Faut-il rappeler que pour jouir des 450 ou 460 ch d'une BMW M2, d'une Audi RS 5

ou d'une Mercedes-AMG CLE 53, qui comptent toutes deux cylindres de moins, le ticket d'entrée oscille entre 81 000 et 105 000 € avant malus ? Alors régalons-nous, avant que les censeurs ne nous l'interdisent définitivement, de cet engin dont le cœur est l'un des derniers à battre sans respirateur artificiel ni pacemaker. La quatrième génération du V8 « Coyote » ne s'embarrasse pas davantage d'une transmission à double embrayage : ici, on travaille à la pogne ! Les moins courageux peuvent néanmoins opter, moyennant 3 000 €, pour une boîte automatique à convertisseur. Las, ses 10 rapports (!) apportent autant d'inconvénients que d'avantages, comme nous le verrons plus tard. Quoi de neuf par rapport au bloc de la Mustang VI ? Un taux de compression relevé de 11 à 12 et un collecteur d'admission comportant désormais deux corps de papillons indépendants. De quoi monter d'un cran côté couple : 55 mkg à 5 100 tr/mn, contre 53,9 auparavant.

Les trucs en plus

Mais la Dark Horse pousse le bouchon encore plus loin, contrairement à ce que laisse imaginer le maigre gain de puissance obtenu par rapport à la GT. Dans la lignée de la Mustang Mach 1 de 2022, elle dispose de tout le matériel nécessaire pour aligner les tours sur circuit. Le 5 038 cm³ chipe son vilebrequin, ses bielles allégées comme son carter d'huile à la GT500, ses arbres à cames plus ouverts permettent d'aller titiller les 7 500 tr/mn sans moufter, tandis qu'une série de ventilateurs et radiateurs auxiliaires s'arrangent pour que tout ce beau monde garde la tête froide. La boîte 6 Getrag de la GT cède sa place à la transmission Tremec des GT350 et Mach 1, à 6 rapports toujours, mais à l'étagement plus agressif. Le pont, plus court, gagne un différentiel à glissement limité Torsen. Enfin, la Dark Horse bénéficie d'une barre anti-roulis arrière plus grosse comme de la suspension pilotée MagneRide de série, dont les réglages diffèrent sensiblement de celle proposée en option sur la GT. Le système de freinage Brembo, en revanche, est le même sur les deux versions : disques de 390 mm (étriers à 6 pistons) à l'avant et de 355 mm

DANS LA LIGNÉE DE LA MACH 1 DE 2022,
LA DARK HORSE DISPOSE DE **TOUT LE MATÉRIEL NÉCESSAIRE**
POUR ALIGNER LES TOURS SUR CIRCUIT.



L'ambiance à bord est hélas à des années-lumière de ce que la Dark Horse nous sert à l'extérieur. Cette volonté de Ford de passer au tout-numérique est censée répondre aux souhaits des jeunes générations. Les plus connectées, certes, mais rarement assez fortunées pour s'offrir une voiture de sport, aussi abordable soit cette Mustang (aux Etats-Unis, s'entend !).



TECHNIQUE

Moteur : **V8, 32 S** Cylindrée : **5 038 cm³**

Puissance maxi : **453 ch à 7 250 tr/mn** Couple maxi : **55 mkg à 5 100 tr/mn**

Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels ou 10 automatiques**

Poids annoncé : **1 837 kg** Rapport poids/puissance : **4 kg/ch** L - l - h : **4 819 - 1 917 - 1 403 mm**

Empattement : **2 719 mm** Pneus AV & AR : **255/40 & 275/40 R 19** Réservoir : **61 l**

Prix de base : **71 300 € (BYA10 : + 3 000 €)** Prix des options/malus : **1 500/60 000 €**

Prix du modèle essayé : **132 800 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **263 km/h (BYA10 : 250 km/h)** 0 à 100 km/h : **5"2 (BYA 10 : 4"4)**





DIRECTION PLUS FINE,
TRAIN AVANT VERROUILLÉ
ET POSTÉRIEUR
SUR DES RAILS : **CETTE
MUSTANG INCITE À
CONDUIRE LE COUTEAU
ENTRE LES DENTS.**

(4 pistons) à l'arrière. Les Pirelli PZero de 19 pouces sont eux aussi choisis pour tenir le choc, avec 255 mm de large à l'avant et 275 mm à l'arrière. Du beau monde...

Becquet arrière généreusement dimensionné, jupes latérales, badges spécifiques, diffuseur sur la poupe, décors noir mat sur le capot, masque avant au diapason et larges écopes de part et d'autre de la calandre : impossible de confondre la Dark Horse avec sa petite sœur. A bord, cependant, c'est la même douche froide. Fini la double casquette symétrique qui faisait le charme des Mustang depuis 1964 : la nouvelle planche de bord, aussi impersonnelle que celle d'un banal Hyundai Kona, verse à son tour dans le tout numérique. Le système d'infodivertissement est heureusement intuitif et surtout très complet s'agissant des paramétrages dynamiques (direction, amortissement, réponse à l'accélérateur, clapets d'échappement). Le pilote peut en outre afficher un certain nombre de jauges additionnelles (niveaux, températures), des compteurs vintage (ceux de la Mustang « Fox » des années 1980), ainsi qu'une collection de gadgets (accéléromètre, chrono) que toute sportive a aujourd'hui l'obligation de proposer pour plaire à la génération *Gran Turismo*. Il existe même un programme Drift, couplé au frein à main, permettant d'imiter le regretté Ken Block... Pour le reste, pas d'évolutions majeures par rapport au modèle précédent : les superbes baquets Recaro restent optionnels (1 800 €), les places arrière sont toujours réservées aux culs-de-jatte et les matériaux de facture plutôt moyenne nous rappellent que ce cheval sauvage nous arrive tout droit de la banlieue de Detroit, et non d'une prestigieuse écurie d'Emilie-Romagne...

Le jour et la nuit

Pour comprendre ce qui fait le sel de la Dark Horse, il faut s'offrir au préalable un petit galop d'essai au volant de la GT. Un coupé déjà fort savoureux avec sa sonorité typique, sa commande de boîte aux verrouillages francs, sa direction un poil lourde mais obéissante et son équilibre rassurant. Jamais de coups fourrés, même à rythme soutenu, malgré un terrain d'essai (arrière-pays niçois) et une météo (averses) unis pour mettre cet engin de 4,80 m et 1,8 tonne au tapis. Il faut dire que le Coyote ne se réveille qu'une fois franchi le cap des 4 500 tr/mn. On a donc besoin d'un peu de place pour exploiter pleinement cette cavalerie un tantinet décevante sur le 0 à 100 km/h, avec son chrono de 5"3. La « boîtoto » permet de descendre à 4"9, mais son fonctionnement rappelle parfois celui d'une CVT car elle ne sait pas toujours sur quel pied danser. Plus cohérente avec la boîte 6, la GT porte bien son nom : rassurante, presque confortable avec la suspension MagneRide optionnelle, elle se conduit plus qu'elle ne

se pilote. C'est là que la Dark Horse entre en scène...

A peine plus puissante, on l'a vu, à peine plus rapide également (5"2 avec la Tremec, 4"4 en optant pour la BVA10), mais autrement plus tranchante. Moteur plus démonstratif à bas régime et carrément méchant dans les tours, direction plus fine, train avant mieux verrouillé dans les épingles et postérieur sur des rails, même en accélérant comme un scaphandrier en sortie de virage : cette Mustang incite davantage à conduire le couteau entre les dents. Un concentré de jouissance et d'extase avec sa commande de boîte raccourcie (hélas moins précise que celle de la GT), son délicieux talon-pointe automatique à chaque rétrogradage, la voix caverneuse du V8 clapets d'échappement ouverts en grand et le formidable mordant du système Brembo, qui a supporté sans broncher plusieurs allers-retours sur le col de Vence à un rythme disons... peu touristique. L'amortissement adaptatif MagneRide offre en outre un excellent compromis : ni roulis en appui ni mouvements de caisse parasites là où la GT se dandine parfois. Une agilité insoupçonnée doublée d'un confort plus que tolérable, loin des clichés caricaturant les sportives américaines comme des charrettes rebondissantes conçues à l'époque des Dalton. Les rivales européennes de cette Mustang sont toutes plus performantes, polyvalentes et raffinées, dites-vous ? Absolument. Mais émotionnellement, aucune ne lui arrive à la cheville. ●



L'avis de Thierry Réaubourg

Tout en restant fidèle aux recettes chères aux Américains (V8 atmosphérique, boîte manuelle), la Mustang Dark Horse brille là où on ne l'attend pas : à haut régime, au freinage, sur route glissante et dans les virages, où l'efficacité du châssis comme sa remarquable stabilité étonnent. Heureusement que le mode Drift est là pour assurer le brûlage de gomme ! Même le poids élevé, la commande de boîte obligeant à décomposer ses gestes et la finition « grande série » ne parviennent pas à gâcher la fête. Moins que l'insupportable malus de Bercy, en tout cas...



LA SAISON 2024 CONTINUE !



© PB PHOTOGRAPHY



Sport
auto
EXPERIENCE

**TRACK
DAY**

**18
MARS**

**MAGNY-
COURS GP**

**18
MAI**

NOUVEAU!
LE VIGEANT
AVEC TINSEAU TEST DAY

**4
SEPTEMBRE**

**DERNIÈRES
PLACES**
**BUGATTI
LE MANS**



NEWSLETTER

<https://bit.ly/SportAutoExperience>

Restez informé
des événements



BILLETTERIES

<https://bit.ly/BilletwebSAE>

Portail unique
des billetteries



SESSION DE RATTRAPAGE

Pour fêter ses quatre ans, et à défaut d'un véritable restylage, **le SUV Aston Martin voit sa gamme simplifiée et ses réglages châssis ajustés. Cela lui suffit-il pour rester au niveau ?**

Par Vincent Desmonts
Photos Andy Morgan/Aston Martin



B

ien qu'il s'agisse d'une des marques les plus prestigieuses de la planète, les périodes fastes furent rares chez Aston Martin, et ses comptes plus souvent dans le rouge que dans le vert. La firme n'aura cessé de passer de main en main avec plus ou moins de bonheur. Entre celles du milliardaire canadien Lawrence Stroll, Aston se voit comme un rival des constructeurs les plus sportifs, tels que Ferrari ou Lamborghini. Un virage appuyé par le retour

en Formule 1, et concrétisé côté produit avec l'extravagante Valkyrie ou des DB12 et Vantage aux performances de supercars. Et le DBX dans tout ça ? Aston Martin ne l'oublie pas, même si après quatre ans de carrière nous pouvions attendre des évolutions plus significatives, d'autant que le SUV représente plus de la moitié des ventes du constructeur en Europe. Ce modèle attire une nouvelle clientèle, toujours aussi argentée mais plus jeune. Un élargissement de la zone de chalandise bienvenu pour Aston, qui n'a immatriculé que 6 620 voitures en 2023.

Bye bye, la base

La nouvelle la plus importante est sans doute la disparition du DBX « de base », une version 550 ch qui ne représentait de toute façon plus que 10 % des immatriculations. Aston Martin ne propose désormais plus que ce DBX707, variante forte de... 707 ch (le Port-Salut, tout ça...). Sur le plan du style, les changements sont anecdotiques : cinq nouvelles teintes de carrosserie, des poignées de porte qui s'érigent au déverrouillage, ainsi que des rétroviseurs monoblocs (le miroir et la coque ne font plus qu'un, l'ensemble pivotant lors des réglages). Oui, c'est peu ! Pour davantage de dépaysement, il faut s'installer à l'intérieur. La planche de bord et surtout la console centrale ont été complètement réaménagées afin d'accueillir un nouvel écran tactile de 10,25 pouces. Ce dernier, qui

reprend l'interface inaugurée par la DB12, offre enfin les fonctionnalités Apple CarPlay sans fil et Android Auto ainsi qu'une commande vocale. Un support pour recharger votre smartphone par induction prend place juste en dessous, tandis que l'instrumentation numérique de 12,3 pouces propose désormais deux modes d'affichage. Les boutons P, R, N et D ainsi que la commande de démarrage disparaissent, avantageusement remplacés par un levier sélecteur sur la console centrale et un bouton stop/start faisant également office de molette pour choisir l'un des cinq modes de conduite. Aston Martin a décidé de conserver des boutons physiques pour pas mal de fonctions, de la climatisation à la radio en passant par la suspension ou l'échappement actif. Et c'est heureux, car la nouvelle interface tactile manque de lisibilité (textes trop petits), de simplicité et aussi d'un peu de réactivité. Mais au moins est-elle au goût du jour, contrairement à l'antédiluvien système d'origine Mercedes (non tactile !) qu'elle remplace.

Pour le reste, l'habitacle n'a pas changé. Grâce à l'empattement XXL (plus de 3 mètres !), il y a de la place pour tout le monde à bord, et une délicieuse odeur de cuir vient chatouiller les narines lorsque l'on ouvre les portières. Sur le plan de la finition, le meilleur côtoie le moins bon, avec de beaux matériaux et d'élégantes surpiqûres qui voisinent avec des plastiques nettement plus ordinaires, tandis que notre modèle souffrait d'un bruit parasite sur mauvaises routes. Les charmes de l'artisanat. Le pédalier trop rapproché oblige à fléchir les jambes, ce qui finit par fatiguer sur longs trajets.

Un défaut qui sera mis en exergue lors du long trajet du jour : il s'agit de relier la belle Edimbourg, capitale de l'Ecosse, à Birmingham, dans les Midlands de l'Ouest, soit une jolie trotte de 500 kilomètres. Pas le temps de lambiner, en route ! Avec ses 2 m de large, le DBX707 peine à se faufiler dans le trafic. La boîte automatique (d'origine Mercedes-AMG, comme le moteur) utilise un système d'embrayage multidisque moins fluide qu'un convertisseur de couple classique dans ce genre de situation. ●●●



LES 707 CH ET LES 91,7 MKG DU V8 4.0 BITURBO N'ONT AUCUN MAL À **CATAPULTER L'ENGIN VERS L'HORIZON À UN RYTHME VAGUEMENT TERRIFIANT.**



Planche de bord et console centrale ont été réaménagées pour accueillir l'écran tactile et un levier de boîte automatique plus conventionnel et pratique que les précédents boutons. De son côté, la mécanique d'origine Mercedes-AMG n'évolue pas. A vrai dire, ce monstre de puissance n'en avait pas vraiment besoin...



TECHNIQUE

Moteur : **V8 à 90° biturbo, 32 S**
Cylindrée : **3 982 cm³**
Puissance maxi : **707 ch à 6 000 tr/mn**
Couple maxi : **91,7 mkg à 2 750 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 9 rapports auto à embrayage multidisque**
Antipatinage/autobloquant : **de série/piloté**
Poids annoncé : **2 245 kg** Rapport poids/puissance : **3,2 kg/ch**
L - l - h : **5 039 - 1 998 - 1 680** Empattement : **3 060 mm**
Pneus AV & AR : **285/40 R 22 & 325/35 R 23** Réservoir : **85 l**
Prix de base : **252 100 €**
Prix des options/malus : **non communiqué/60 000 €**
Prix du modèle essayé : **312 100 €** (malus compris, hors options)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **310 km/h** 0 à 100 km/h : **3"3**
0 à 160 km/h : **7"4**



ESSAI Aston Martin DBX707

Quant aux suspensions très raffinées, avec système pneumatique à trois chambres, amortissement piloté et barres antiroulis actives, elles gomment très bien les nids-de-poule et les ralentisseurs, mais chahutent sur les plus petites inégalités (plaques d'égout, raccords de chaussée), la faute sans doute aux grosses roues (22 ou 23 pouces !). Je laisse Edimbourg derrière moi et me dirige vers les Borders, dans le Sud de l'Ecosse, à la frontière avec l'Angleterre. Une région ponctuée de douces collines couvertes de pâturages où paissent des hardes de moutons.

Ça tourne !

Après une centaine de kilomètres, je tombe enfin sur la route : une portion d'une quinzaine de kilomètres de la B797 qui serpente dans une étroite vallée et culmine au Mennock Pass, un col à 468 m d'altitude. Un ruban de bitume traître à souhait, avec d'importantes ondulations, des virages au rayon variable... et quelques ovidés impassibles qui ruminent sur le bas-côté. A priori, pas le terrain de jeu idéal pour un SUV dépassant largement les 2 tonnes. Et pourtant, le DBX parvient à faire (presque) oublier sa masse. Evidemment, les 707 ch et surtout les 91,7 mkg du V8 4.0 biturbo n'ont aucun mal à catapulter l'engin vers l'horizon à un rythme vaguement terrifiant. La barre des 100 km/h est atteinte en 3"3, et 4"1 plus tard me voici déjà à 160 km/h... et potentiellement à l'ouverture du journal télévisé du soir ! Des mises en vitesse ponctuées de changements de rapport éclair et accompagnées d'une bande-son tonitruante, mais sans les excès de « Pop and Bang » auxquels cèdent trop souvent les constructeurs. Surtout, le DBX707 sait tourner ! Sa direction n'est certes pas la plus informative, mais elle se montre précise et permet de bien placer l'engin sur cette route étroite. Les suspensions high-tech – pilotées par un logiciel modifié – contrôlent parfaitement le roulis et maîtrisent étonnamment bien la masse.

La transmission intégrale pilote la répartition du couple de façon automatique et favorise le train arrière dans le mode Sport+. Couplée au différentiel arrière piloté, elle confère un comportement typé propulsion assez réjouissant. Le confort reste par ailleurs d'un très bon niveau, même

dans les réglages les plus agressifs. Quant aux freins carbone-céramique (disques de 420 mm à l'avant, pincés par des étriers à 6 pistons !), ils résistent vaillamment aux contraintes colossales qu'ils doivent subir. Et... c'est tout pour le fun. Me voilà revenu sur une route A – l'équivalent de nos nationales – au trafic dense et aux nombreux poids lourds, puis sur une portion d'autoroute qui constituera l'essentiel du kilométrage de notre road trip plutôt fastidieux. Des voies rapides qui me permettront de tester les nouvelles aides à la conduite installées sur le DBX707 (heureusement pas trop intrusives, mais qui réclament de passer par l'écran tactile pour être désactivées) et de constater que si l'on trouve bien un régulateur adaptatif, Aston Martin ignore encore l'existence de l'aide au centrage dans la voie (conduite semi-autonome) que proposent pourtant Bentley ou Porsche. Enfin, si les remous aérodynamiques sont tenus à distance par le double vitrage, les Pirelli PZero et les suspensions laissent remonter un peu trop de bruit dans les passages de roue. ●



L'avis de Vincent Desmonts

Difficile d'exprimer un avis définitif après un galop d'essai sur un parcours aussi peu sélectif. Côté performances, le DBX707 fait toujours l'effet d'un marteau-pilon, tout en conservant une belle docilité en usage quotidien. Côté châssis, l'efficacité est au rendez-vous, même si les gains apportés par le recalibrage des suspensions semblent marginaux. Enfin, la technologie embarquée a partiellement rattrapé son retard... sans pour autant prendre de l'avance sur la concurrence.



COUPLÉE AU DIFFÉRENTIEL
ARRIÈRE PILOTÉ, LA TRANSMISSION
INTÉGRALE LUI CONFÈRE UN
COMPORTEMENT TYPÉ PROPULSION
ASSEZ RÉJOUISSANT.

SUPERTEST Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+



L'ÉTAU SE RESSERRE

Lancée en 2014, la GT a trouvé sur sa route l'indéboulonnable 911 Turbo. Hélas pour l'AMG, en dépit de son caractère bien trempé, la marche était trop haute. **Pour cette nouvelle génération, Affalterbach a mis les petits plats dans les grands, et la Porsche aurait trouvé sa rivale. Direction le circuit pour en avoir le cœur net.**

Par Sylvain Vétaux
Photos Clément Choulot



ais quelle gueule ! » lance Christophe. Sourire aussi béat que béant au ras du bitume, hanches boursoufflées, capot long, cockpit rejeté à l'arrière (mais moins qu'avant en raison des deux places supplémentaires), habitacle mêlant baroque et technique : l'AMG GT fait son petit effet. Mais ce n'est pas une pistarde, comme me le rappelle justement notre pilote. Une 911 Turbo l'est-elle

davantage ? La Porsche a pour elle sa réputation de fiabilité, de polyvalence, d'efficacité, de performance et d'endurance. Bref : elle est parfaite. Peut-être un peu trop d'ailleurs. En 2014, la GT était une propulsion caractéristique à 2 places, à l'amortissement perfectible et au physique d'AC Cobra des temps modernes. Pour satisfaire aux normes antipollution, elle abandonnait le 6,2 litres atmosphérique des C et SLS pour un nouveau V8 4 litres biturbo (avec des turbines tournant jusqu'à 186 000 tr/mn). Avec sa structure en aluminium, son architecture transaxle et ses doubles triangles, l'AMG GT plaçait le curseur de la sportivité à un niveau jamais atteint par AMG. Mais en face, la 911 faisait mieux, sauf peut-être en matière de caractère mécanique. Dès lors, pour

cette deuxième génération, basée sur le roadster SL, l'allemande a revu totalement sa copie. Le coupé est plus consensuel, plus facile côté prise en main (la transmission intégrale est imposée), plus pratique, plus lourd... Il est donc, en théorie, encore moins destiné à limer vibreurs et points de corde. Mais entre théorie et pratique, le gap peut être sensible. Notable. Enorme...

Pression

J'adore les V8, surtout comme ce M177, lorsqu'ils ont la politesse de mettre en sourdine le sifflement de leurs turbos (au cœur du V, ce qui permet au moteur d'être implanté plus bas). Sur l'anneau de Mortefontaine, il fait parler la poudre. Les conditions météo sont optimales (18 °C, pas de vent), et l'auto confirme les valeurs revendiquées par la brochure du concessionnaire. En 3^e, nous sommes à 100 km/h. Après 400 m, le globule rouge file déjà à 198 km/h. La borne kilométrique disparaît du rétro droit au bout de 20^e, et le compteur, un brin menteur, indique 260 km/h. Une 996 GT1 ne fait pas mieux, pas plus qu'une GT3 RS de 2018. Le V8 AMG ne laisse aucun répit, jusqu'à la zone rouge située à 7 000 tr/mn. Ce n'est pas violent comme dans une 992 Turbo, mais la pression sur la cage thoracique est sensible. D'autant que chaque procédure de Launch Control s'accompagne de l'activation du Pre-Safe, qui tend exagérément la ceinture de sécurité. ●●●



L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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



Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 15 virages ■ Largeur de piste : environ 11 m
- Conditions de piste : 12 °C, beau temps, piste s'asséchant
- Pneus : Pirelli Michelin Pilot Sport S 5, rodés

"F ranchement, l'AMG GT est sympa à conduire, bien équilibrée. Ça tourne, il y a beaucoup de grip sur le latéral. Evidemment, c'est un peu lourd, et les freins, même si le diamètre des disques est important, ne suffisent pas. La voiture freine à la fin de la journée, mais dès qu'on adopte un gros rythme, ce sont vraiment les plaquettes qui commencent à s'effriter. Le liquide, lui, ne grimpe pas trop vite en température. » Plus civilisée que par le passé, la GT n'en devient-elle pas aussi plus ennuyeuse ? « Pas du tout. Même lorsque tu débranches tout, l'auto reste très raisonnable, facile à cerner sur ses limites, et la motricité est rarement un problème. Vu la taille des pneus, ça aurait été tout de même dommage ! Le seul véritable reproche que je pourrais lui adresser concerne la transmission. Elle est rapide dans l'ensemble, mais il y a trop de vitesses. Pour une utilisation piste, elle pourrait faire l'économie d'au moins deux rapports. Au début, dans le lent, je tombais la 2^e, qui tarde d'ailleurs parfois à s'enclencher, mais ça m'obligeait à passer la 3^e tout de

suite et je perdais du temps. » Et notre pilote d'en remettre une louche sur le comportement : « Pour une auto de plus de 2 tonnes avec le conducteur, la tenue de route est réellement impressionnante. Malgré la taille des roues avant, elle est hyper-directive et se place sans latence. Le Vigeant est un circuit technique, avec des portions serrées qui, en principe, mettent à mal ce genre d'auto. Ce ne fut pas le cas. Si je reste en 3^e dans les épingles, ce n'est pas uniquement parce que le moteur a beaucoup de couple : c'est aussi parce que le placement en entrée est vraiment très bon. » Surpris de son chrono, notre ami ? « Oui, je n'aurais pas imaginé pouvoir descendre sous 1'50" avec ce genre de voiture. » Est-il prêt à signer le bon de commande ? Il se marre : « Pas loin de 300 000 € avec les options et le malus, il ne faut quand même pas pousser, mais j'adore le look. C'est vraiment une belle bagnole, et même si les sièges manquent de maintien sur circuit, on est bien installé, assez bas, et la position reste confortable. Il n'y a que le volant qui me pose un peu problème : j'ai de petites mains ! »



"Je n'aurais pas imaginé pouvoir descendre sous 1'50" avec ce genre de voiture."

Christophe Tinseau

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

SUPERTEST Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+

Il est possible de modifier l'aspect du bloc d'instrumentation, et lorsque ce dernier affiche l'infographie la plus sportive, les effets lumineux donnent l'impression de passer en mode vitesse lumière. C'est marrant, pas très précis en ce qui concerne la lecture des vitesses de rotation des pistons (en aluminium forgé), mais original. Faute de disques carbone-céramique (l'option existe moyennant 9 000 €), notre beau bébé (1 950 kg vérifiés) ne fait pas de miracle pour stopper son élan. Il est dans la bonne moyenne et a besoin de 141 m pour arrêter sa course depuis 200 km/h. La 911 peut souffler : une modeste Carrera S nécessite 4 m de moins. Mais que les porschistes ne crient pas victoire tout de suite...

Bonne routière

J'en avais déjà eu un aperçu lors de la présentation presse (voir SA n° 744), et c'est confirmé : l'AMG GT incite à abattre les kilomètres plus que de raison. Vous descendez à Bordeaux ? Poussez jusqu'à Biarritz, afin de profiter du ouaté de la suspension, bercé par les mélodies apaisantes du V8. La sono Burmester délivre un son cristallin en parfait accord avec cet intérieur plus opulent que sportif, en dépit de la présence des placages carbone (2 800 €). Chez DM Performance, cette béatitude est perturbée par un aléa technique. La Mercedes, en raison du radar frontal, réclame d'accéder à un programme voué au banc de puissance sous peine de voir la voiture freiner brusquement ou d'obtenir des valeurs ●●●

**LE V8 AMG NE LAISSE
AUCUN RÉPIT, JUSQU'À LA ZONE
ROUGE À 7 000 TR/MN.
LA PRESSION SUR LA CAGE
THORACIQUE EST SENSIBLE.**

TEMPS DE RÉFÉRENCE

Classement de Sport Auto

1 ^e	1'37"70	Ferrari 296 GTS Aspetto Fiorano *	17 ^e	1'49"54	Aston Martin Vantage F1 Edition
2 ^e	1'39"30	Chevrolet Corvette Z06 *	18 ^e	1'49"76	Mercedes-AMG C 63 S E Perf.
3 ^e	1'40"91	Dallara Stradale IR8 Tribute *	19 ^e	1'50"48	Audi R8 Perf. RWD
4 ^e	1'41"60	Porsche 911 GT3 RS (Type 992)	20 ^e	1'51"55	Audi RS 3
5 ^e	1'42"80	Porsche 911 GT3 * (Type 992)	21 ^e	1'51"94	Caterham Seven 340 R
6 ^e	1'43"28	BMW M4 CSL *	22 ^e	1'52"97	Cupra Leon VZ 300
7 ^e	1'44"65	Porsche Cayman GT4 RS	23 ^e	1'53"10	Honda Civic Type R
8 ^e	1'44"85	BMW M3 CS *	24 ^e	1'53"19	Volkswagen Golf R 20 ans *
9 ^e	1'44"90	Audi R8 GT	25 ^e	1'53"53	Ford Mustang Mach 1
10 ^e	1'46"66	Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+	26 ^e	1'53"60	Mercedes-AMG CLA 45 S SB
11 ^e	1'46"70	Porsche 911 GTS (Type 992)	27 ^e	1'55"05	Volkswagen Golf GTI Clubsport
12 ^e	1'47"68	Mercedes-AMG GT 63 S E Perf.	28 ^e	1'55"70	BMW M240i
13 ^e	1'47"80	BMW M2	29 ^e	1'55"81	Toyota GR Yaris
14 ^e	1'47"88	Alpine A110 R *	30 ^e	1'57"80	Hyundai i20 N
15 ^e	1'48"34	BMW M4 Competition	31 ^e	2'00"40	Toyota GR86
16 ^e	1'49"16	Alpine A110 S	32 ^e	2'01"19	Ford Fiesta ST

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

Hors classement

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



NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Mortefontaine (Ceram)

EN PISTE



REPRISES

100 à 140 km/h en Drive	2"5 (83 m)
-------------------------	-------------------

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h à 0	141 m (5"0/1,1 G)
---------------------	--------------------------

CONSOMMATION

En conduite sportive	21,2 l/100 km
En conduite extrême	29,6 l/100 km
Autonomie sportive	305 km
Autonomie extrême	210 km
WLTP (mixte)	14,1 l/100 km

Cette deuxième génération de GT s'assagit un peu en matière de style, avec un profil moins à la Tex Avery. Mais sur piste, étonnamment, elle se montre plus efficace sans perdre de son tempérament.

VITESSE MAXI

1 Vous connaissez la musique : notre anneau ne nous permet pas d'attraper Mach 3 sauf à réclamer l'exclusivité. Néanmoins, l'allonge impressionnante du V8 rend les 320 km/h tout à fait plausibles. A vive allure, la GT est aussi à l'aise qu'en ville, avec un amortissement qui travaille sans délestages ni compressions parasites. Rassurant quand on a 585 ch à passer au sol...

ACCÉLÉRATIONS

2 L'aiguille du compte-tours tremblote juste avant 4 000 tr/mn, et un message indique que le départ lancé est opérationnel. Alors go ! Pas une once de patinage, en dépit de pneus ayant déjà subi les affres d'un circuit. La sonorité gargouillante du V8 fait sourire pendant que la ceinture vous écrase la cage thoracique. Le GT est lourd mais signe

des performances dignes de véritables sportives. Pour le plaisir de pinailler, signalons qu'un rétrogradage plus précoce lors des reprises lui aurait permis de doubler encore plus facilement.

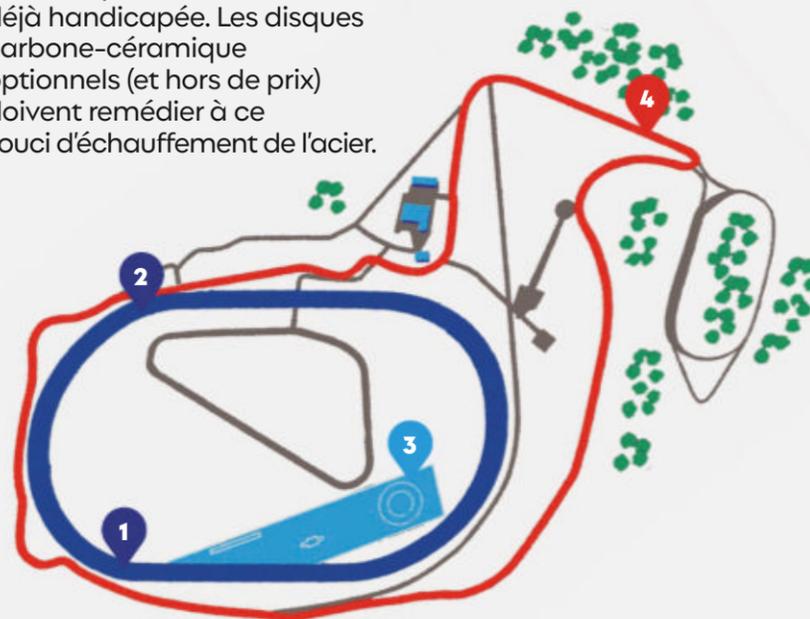
FREINAGES

3 Un peu plus de 140 m pour arrêter la course d'un coupé aussi plantureux est une valeur tout à fait recommandable. Hélas, plus je réitère l'exercice, plus les distances d'arrêt s'allongent, au point de ne pas oser la dernière tentative, par peur de confier à Christophe une auto déjà handicapée. Les disques carbone-céramique optionnels (et hors de prix) doivent remédier à ce souci d'échauffement de l'acier.

COMPORTEMENT

4 Antiroulis actif, essieu arrière directeur, amortissement analysé en continu, roues « king size », direction réactive et suffisamment informative : avant d'atteindre les limites de la GT sur départementale, il faut vraiment en faire des tas ! L'AMG perd de son tempérament impétueux de la première génération mais gagne autant en précision qu'en efficacité. Elle n'est pas dans la retenue pour autant : il s'agit toujours d'un coupé caractériel qui aime se déhancher une fois les aides électroniques débranchées.

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



SUPERTEST Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+

incongrues. Malgré ses nombreux efforts (pendant plus d'une heure) et en suivant scrupuleusement les indications fournies par le constructeur, Julien de chez DM ne parvient pas à basculer dans le programme adéquat. Mesure impossible à réaliser, donc, et direction la Vienne pour la partie circuit du Supertest. Même si la GT a subi quelques retouches par rapport au SL (valves d'amortisseur, calibrage de l'électronique), on retrouve son toucher de route bien moins ferme que dans une 911. La liaison entre l'A20 et la piste du Val de Vienne met en exergue ce trait de caractère ainsi que l'un des points forts de l'AMG : son dynamisme. Pour rappel, en plus des roues arrière directrices qui peuvent braquer en opposition jusqu'à 2,5° et de la suspension pilotée en continu, la GT reçoit un contrôle permanent du roulis qui lui permet de conserver un parallélisme avec le goudron et rend ses appuis parfaitement maîtrisés. La GT est très lourde mais n'en donne pas l'impression, du moins sur route ouverte, avec une centrale hydraulique qui peut appliquer, en un battement de paupière, jusqu'à 60 bar de pression sur l'un des amortisseurs pour éviter tout délestage. Bilan : les roues sont continuellement en contact avec le sol, les mouvements verticaux sont à peine perceptibles, et la GT se gausse à l'approche des panneaux « Virage dangereux ». Une 911 Turbo passe probablement aussi vite en courbe, mais c'est au détriment d'un confort maltraité. Même en mode Sport+, l'AMG arrive à concilier filtration et maintien.

Bonne sportive

La monte impressionnante de notre véhicule d'essai (295 et 305 mm de large sur 21 pouces de hauteur) faisait craindre quelques figures involontaires au moment d'emprunter la piste encore drapée d'humidité au petit matin. « *Le grip est dingue* », rassure Christophe. La précédente AMG GT avait sa boîte rejetée à l'arrière. L'auto était agile, parfois trop. L'actuelle mouture revient à une architecture plus conventionnelle, avec une transmission accolée au moteur. AMG annonce que le train avant supporte désormais 54 % du poids total. Notre balance le confirme : 1 053 kg sur l'essieu frontal, cela fait pas mal. Et pourtant, elle tourne. Bien. Très bien même. La faible démultiplication au volant évite d'avoir à croiser les cubitus. De là à dire que l'AMG GT est le couteau le mieux affûté du tiroir, il y a un pas que je me garderai de franchir, mais il faut reconnaître que l'imposant coupé se jette à la corde, et comme sa suspension conciliante invite



TECHNIQUE

Moteur : **V8, biturbo, 32 S** Position : **centrale AV, longitudinale**
Cylindrée : **3 982 cm³** Alésage x course : **83 x 92 mm**
Rapport volumétrique : **8,6** Régime maxi : **7 000 tr/mn**
Puissance maxi : **585 ch à 5 500 tr/mn** Puissance au litre : **146 ch/l**
Couple maxi : **81,5 mkg à 2 500 tr/mn** Couple au litre : **20,5 mkg/l**
Transmission : **intégrale, 9 rapports automatiques**
Autobloquant : **de série mécanique piloté**
Antipatinage : **de série déconnectable**
Suspension : **multibras, amortissement piloté en continu et antiroulis actif hydraulique (pas de barre antiroulis mécanique)**
Direction : **crémaillère, assistance électrique variable et roues AR directrices (max. 2,5°)**
Tours de volant/diamètre de braquage : **1,9 tour/12,5 m**
Freins AV/AR : **disques ventilés et percés (390/360 mm), étriers 6 pistons/étriers monopistons flottants**
Antiblocage : **de série** Poids constructeur/contrôlé : **1 895/1 950 kg**
Répartition AV/AR : **54/46 %** Rapport poids/puissance : **3,3 kg/ch**
L - l - h : **4 728 - 1 984 - 1 354 mm** Empattement : **2 700 mm**
Voies AV/AR : **1 683/1 686 mm** Réservoir : **70 l**
Pneumatiques AV & AR : **295/35 & 305/35 ZR 20 (295/30 & 305/30 ZR 21 sur modèle d'essai)**
Prix de base : **199 750 €** Options/malus : **21 100/60 000 €**
Prix du modèle essayé : **280 850 €** (malus compris)

**MÊME EN MODE SPORT+,
L'AMG GT ARRIVE À CONCILIER
FILTRATION ET MAINTIEN.**



BANC DE PUISSANCE

Nous n'avons hélas pas pu vérifier la bonne santé mécanique du V8 biturbo sur le banc de puissance, faute de pouvoir enclencher le programme étant préconisé par le constructeur. Mais étant donné que les accélérations enregistrées au Ceram coïncident avec celles revendiquées, partons du principe qu'il n'y avait ni lacune ni coup de molette.

A l'exception de la dalle numérique centrale qui ne s'incline pas, le cockpit est calqué sur celui du SL, dont l'AMG GT dérive. Les baquets manquent légèrement de maintien en usage intensif, mais la position est agréable pour avaler les kilomètres, sans fatigue.



à glisser sur les vibreurs, on adopte un rythme insoupçonné. Pour accroître le pouvoir directionnel, rappelons que la GT se dote d'une pièce extractible en carbone (sous le bouclier) censée augmenter la charge aéro sur l'avant. Je ne vous dis pas non plus que l'AMG GT est incisive comme peut l'être une GT3 RS, mais compte tenu de la philosophie revendiquée (grand tourisme plutôt que sport pur et dur), la ténacité de l'essieu frontal et son guidage méritent des applaudissements. Le différentiel mécanique, associé à l'excellent grip des Michelin Pilot Sport S 5, ajoute à l'envie de hausser le rythme. Dont acte. Les trois gros freinages du circuit révèlent que l'allemande impose un tour de refroidissement toutes les cinq minutes, sous peine d'aller planter ses roues dans le bac à gravier avant le double droit du Buisson. La boîte, à l'étagement serré, fait parfois hésiter sur le rapport à enclencher, mais en fin de compte, notre pilote le confirme : « *Il y a tellement de couple que même dans les virages les plus lents, tu peux rester en 3^e.* »

Oh, le beau chrono !

Il est temps de laisser le volant à Christophe. La piste a séché, mais la mine perplexe du Blésois n'inspire pas confiance. « *Tu me dis qu'ils visent une 911 Turbo ?* » Je plussoie. Il est dubitatif. Et le sentiment est partagé. Pourtant, les bonnes impressions initiales se vérifient. Plus efficace que par le passé, la GT se désunit moins sur les changements d'appui brutaux. Elle est à la fois plus confortable et mieux maintenue sur les phases de détente. Même si le train avant supporte plus de poids qu'auparavant, il est mieux guidé et conserve la trajectoire plus longtemps. Ajoutez à ça un équilibre toujours typé propulsion malgré la présence du 4Matic+, et vous obtenez une voiture qui, loin de venir faire de la figuration, se retrouve dans le Top Ten de notre classement ! La très virevoltante et jubilatoire Alpine A110 R, beaucoup moins puissante il est vrai mais presque deux fois moins lourde, est reléguée à une très grosse seconde. Une 992 GTS, au rapport poids/puissance

similaire (3,39 kg/ch contre 3,3 pour l'AMG), est elle aussi battue. De peu, certes, mais dans cette guerre qu'Affalterbach mène contre son ennemi de Zuffenhausen, il n'y a pas de petite victoire. A l'issue du 3^e tour, Christophe annonce à la radio qu'il rejoint les stands : « *Je n'ai plus de freins.* » Classique. Et quand je lui indique le temps de 1'46"66 qu'il vient de réaliser, il n'est même pas surpris : « *C'est bien plus facile d'accès qu'avant. On sent qu'ils ont bossé sur l'efficacité globale, mais sans rendre la voiture mollassonne ou ennuyeuse.* » Et de conclure : « *Si les pneus avaient été véritablement neufs ou moins rodés, je pense que j'aurais pu m'approcher de la minute quarante-cinq.* » Ce qui aurait positionné la bourgeoise GT à un niveau équivalent à la radicale Audi R8 GT, tout entière vouée à la performance. ●



★ L'avis de Sylvain Vétaux

Elle chante juste, fait frémir l'échine et les canaux auditifs au gré de ses borborygmes et accepte d'avaler les kilomètres comme si les distances n'existaient pas. L'AMG GT est une routière hors pair, et nous le savions. A cette bonne nouvelle s'en ajoute une autre : celle de tenir tête, l'espace de quelques tours, à des pistards de renom. Et ça, c'est une vraie surprise, compte tenu de sa philosophie plus consensuelle, rassurante et polyvalente.



MÊME SI LE TRAIN AVANT SUPPORTE PLUS DE POIDS QU'AUPARAVANT, IL EST MIEUX GUIDÉ ET CONSERVE LA TRAJECTOIRE PLUS LONGTEMPS.

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 Audi TT V6 3.2 Coupé (2004)

La couleur des sentiments

Une Audi TT, c'est bien joli, mais c'est un peu commun. Un TT Coupé Orange Papaye qui abrite un V6 musical sous son capot, c'est déjà plus rare et plus aguichant. **Un TT V6 Orange Papaye avec une boîte mécanique, cela devient une pépite à laquelle on s'attache sérieusement.**

Par Jacques Warnery Photos Greg

L'incroyable talent des
designers Audi à **transformer**
une citrouille en carrosse
laisse admiratif.





ela fait maintenant plus de vingt-cinq ans que l'Audi TT Coupé traîne l'image d'un modèle qui mise tout sur les apparences en abritant des dessous techniques empruntés aux compactes du groupe Volkswagen de la fin des années 90. N'empêche, l'incroyable talent des designers Audi à transformer une citrouille en carrosse laisse admiratif. Cet atypique petit coupé inspiré du courant architectural Bauhaus, aux formes

minimalistes, crée une rupture dans l'histoire stylistique de la marque aux anneaux. Son étonnante capacité à détourner les têtes fait oublier tout le reste, à sa sortie, en 1998. Un quart de siècle plus tard, le charme continue d'agir avec un magnétisme intact. Comment résister à son style épuré, à ses jantes de 18 pouces (optionnelles) qui remplissent parfaitement des passages de roue sculptés, à ses surfaces vitrées à peine plus hautes que des meurtrières ou encore à sa ligne de toit en arche unique en son genre ? Indispensable pour muscler l'aspect général ou superflu en dénaturant la pureté du profil originel, le petit aileron arrière n'a pas, en réalité, qu'une simple vocation esthétique. Bon nombre de propriétaires des tout premiers exemplaires se sont en effet fait surprendre par la vivacité excessive du châssis, avec quelques vilains accidents à très haute vitesse sur les autoroutes allemandes illimitées. Ce qui a obligé Audi à effectuer en urgence une foule de modifications techniques pour corriger cette instabilité chronique. En plus de l'arrivée d'un ESP et d'un châssis modifié en conséquence, tous les TT sortis après janvier 2000 adoptent ce fameux aileron, afin d'offrir une pointe de déportance bienvenue à une poupe éprise de liberté. Cet élément aérodynamique apparaît un peu plus imposant encore sur notre version dotée du pack Extérieur S line, comprenant des prises d'air latérales, un diffuseur arrière alvéolé et les petits logos ad hoc. Cette option sortie en 2003 en même temps que la version V6 apporte une touche de testostérone

à un coupé jugé trop féminin aux yeux de certains. Quant à la livrée Orange Papaye, elle était uniquement proposée avec ce gros multicylindre, et rend le TT encore plus désirable, c'est en tout cas l'avis de son heureux propriétaire. Benoît rêvait de cette configuration depuis vingt ans. Comment lui donner tort ? Cette couleur apporte une bonne dose de pep et d'exclusivité à un coupé de grande diffusion, fabriqué à 178 838 exemplaires, tous moteurs confondus. Elle n'a pas sa pareille pour mettre en valeur cette ceinture de caisse ultra-haute et ces roues rejetées aux quatre coins. Des proportions qui font paraître le TT plus minuscule encore que son réel gabarit, comparable à celui d'une citadine actuelle.

Du grand Audi

S'installer à bord oblige les plus grands à courber l'échine, mais la récompense mérite amplement ce petit sacrifice. Le sempiternel couplet sur la qualité des habitacles Audi de l'époque sent peut-être le réchauffé. Les assemblages millimétrés, les matériaux et la finition qui flattent l'ego également. A force de l'entendre rabâcher constamment, une frange de puristes plus sensibles aux sensations ressenties derrière le volant qu'à l'épaisseur de ses surpiquûres s'en amuse. Sauf que la présentation intérieure aussi géniale que la ligne extérieure a vraiment de quoi émouvoir les plus blasés. Au point même de donner à elle seule envie de craquer pour un TT. Chaque détail comme le cache-radio en aluminium brossé ou les commandes de climatisation rotatives, devient un objet de contemplation. Sans oublier le magnifique bloc d'instrumentation dont chaque compteur arbore une grosse aiguille rouge ornée dans sa partie centrale d'une pièce ronde évoquant un sertissage. C'est à ne plus savoir où donner de la tête ! Les baquets Recaro ici empruntés aux exclusives versions roadster « Le Mans » et coupé « Quattro Sport » ajoutent une petite touche sportive à l'ensemble, quitte à rendre pratiquement impossible l'accès aux deux mini-places arrière. Un détail, vu que même sans lesdits baquets, elles sont quasi inutilisables dans la vraie vie. ●●●



TECHNIQUE

Années de production : **2003-2006** Exemplaires produits : **10 370**
Moteur : **V6, 24 S** Cylindrée : **3 189 cm³** Puissance maxi : **250 ch à 6 300 tr/mn** Couple maxi : **32,6 mkg à 2 800 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 6 rapports manuels** Autobloquant/antipatinage : **non/série**
Suspension AV/AR : **MacPherson, barre antiroulis/double bras transversal et longitudinal**
Freins : **disques ventilés** Poids annoncé : **1 490 kg** Rapport poids/puissance : **6 kg/ch**
L - l - h : **4 041 - 1 764 - 1 346 mm** Empattement : **2 422 mm** Pneus : **225/45 R 17 (225/40 R 18 sur modèle d'essai)**
Réservoir : **62 l** Prix à l'époque : **environ 39 000 € (2004)** Cote actuelle : **environ 20 000 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **250 km/h** 0 à 100 km/h : **6"4**



Bonne nouvelle, le TT poursuit son opération séduction à l'intérieur. La planche de bord conserve la qualité de fabrication Audi. Elle y ajoute une présentation totalement unique qui participe au charme du petit coupé.

S'installer à bord oblige les plus grands à courber l'échine, mais la récompense mérite amplement ce petit sacrifice.

Ce qu'en disait Sport Auto

Sport Auto n° 494. Mars 2003

Par David Lamboley

Audi élargit donc sa gamme vers le haut en attribuant à ce galet mécanique le V6 déjà vu sur les Volkswagen Phaeton et Golf R32. (...) A bord, les sensations sont trop étouffées pour une sportive. La sonorité est étouffée, tout comme la mécanique qui semble peu encline à délivrer des sensations. Trop linéaire, son caractère n'a rien d'explosif, malgré 250 ch à l'affiche. Le poids annoncé de 1 520 kg (avec la boîte DSG sur cette version essayée, NDLR) à vide explique en partie cette apathie. Ce V6 reste toutefois disponible et joue sur son couple à faible régime, permettant de franches relances. Mais il semble

s'essouffler à mi-régime. Bref, Audi nous fait prendre des V6 pour des lanternes. (...) Stoïque et inflexible, le châssis figure, du point de vue de l'efficacité, parmi l'élite de la catégorie. Mais il ne laisse guère de place au fun. Les suspensions raffermies et les barres antiroulis plus imposantes, ajoutées à la transmission Quattro, scotchent le TT au sol, qui passe très vite et proprement en courbe. Trop cependant pour délivrer une dose suffisante d'adrénaline. Cet excès de zèle fait du TT V6 une fantastique machine à rouler par tous les temps, qui ne laisse pas de place aux sensations. On peut comprendre cet esprit à bord d'une berline, moins au volant d'un TT. »



Ce qu'en dit Sport Auto

Juillet 2024

Le TT joue les gravures de mode au sein de l'offre pléthorique des coupés sportifs disponibles au tout début des années 2000, surtout dans cette incroyable couleur Orange Papaye. Ses dessous empruntés à la Golf et son châssis sérieux à la hauteur de la réputation Audi ne procurent pas la sportivité ni le côté gratifiant d'une BMW de l'époque. En revanche, son V6 souple, enjoué et remarquablement musical lui apporte enfin cette noblesse qui manquait initialement au TT. Histoire de rendre ce coupé pratiquement aussi plaisant à entendre qu'à contempler.



Ce V6 apporte une petite pointe de noblesse bienvenue sur le TT. Son gabarit supérieur à celui du 1.8 alourdit peut-être le train avant en pénalisant l'agilité, mais il suffit de le démarrer et de profiter de sa sonorité rocailleuse pour oublier certains défauts.

Attacher sa ceinture sur une boucle devenue peu accessible demande un poignet souple. Ensuite, la sonorité sourde qui s'échappe de l'échappement fait taire les sceptiques. Contrairement à l'appellation, ce bloc est un VR6 dont le V entre les deux bancs de 3 cylindres forme un angle de 15°. A l'époque, la plupart des TT V6 utilisaient une boîte DSG alors fraîchement étrennée sur la R32, et dont la technologie à double embrayage fait aujourd'hui le bonheur des héritières. Sauf que la version de Benoît a droit à une rarissime commande manuelle, sortie en janvier 2004, quelques mois après cette célèbre DSG.

Trop facile !

La course d'embrayage très courte impose un minimum de retenue du pied gauche, mais pas un mollet de cycliste. Le maniement de l'élégant petit levier participe à rendre la conduite active, sans offrir le plaisir de celui des références de la même époque. Sa douceur nécessite peu d'efforts, mais le manque de ressenti et les verrouillages guère francs ne rendent pas le geste addictif comme à bord d'une Honda S2000. Sans être spécialement rapide, elle donne tout de même cette agréable impression de se sentir connecté à une mécanique plus noble que les classiques 4 cylindres 1.8 Turbo 20 soupapes de 150, 180 ou 225 ch.

Sans être particulièrement plus performant que le plus puissant d'entre eux, ce fameux VR6 apporte cet indescriptible agrément qui manque au TT. Cela commence par un râle guttural et animal à l'admission dont l'architecture VR6 a le secret. Difficile de résister à ces infra-basses qui incitent à user et abuser des très bas régimes. Tandis que ses successeurs copieusement suralimentés en rajoutent à grands coups de détonation au lever de pied, ce gros 3,2 litres atmosphérique se racle la gorge avec davantage de naturel. Sa souplesse fait merveille au quotidien et permet de profiter d'une ambiance de conduite à part.

La ceinture de caisse haute associée à une position de conduite basse et à la faible surface vitrée donnent une impression de confinement. Manier cette automitrailleuse au gabarit réduit dans un environnement urbain devient délicieusement récréatif. A condition de garder en mémoire que la direction assistée demeure très lourde à très basse

vitesse et en manœuvre. Contre toute attente, l'effort au volant se trouve moins marqué quand la vitesse augmente. En revanche, la fermeté générale apparaît tout à fait contemporaine. La combinaison entre le pack Sport S line à châssis rabaissé de 20 mm, les jantes de 18 pouces, l'amortissement Volkswagen de l'époque peu filtrant ou encore les sièges baquets au rembourrage symbolique n'en font pas un tapis volant. Dans cet univers un tantinet rude, le V6 joue les bonnes pâtes. Son faible tonus dans la première moitié du compte-tours n'impressionne guère un utilisateur habitué au punch immédiat des turbos actuels. Comme tout bon atmosphérique, le VR6 ne se dévoile qu'une fois sollicité. Il se réveille progressivement, donne un petit coup de collier à 4 500 tr/mn, puis monte avec allégresse jusqu'à plus de 6 500 tr/mn. En signant un 1 000 m départ arrêté dans les environs des 26,5 s, il est à peine plus performant qu'une petite GTi comme la Hyundai i20 N, mais cela suffit à animer correctement un joli bébé qui dépasse amplement la tonne et demie, avec son conducteur à bord. Le V6 et la transmission intégrale Quattro qui renvoie jusqu'à 50 % du couple à l'arrière quand les roues avant se mettent à patiner, participent à faire grimper la balance. Mais quelle importance, avec une exquise sonorité rauque qui renvoie les chiffres au second plan ? Ce moteur attachant fait vite oublier un châssis qui ne délivre pas la même saveur. Le TT V6 est pourtant efficace, passe assez fort en courbe sans un quelconque talent de son dompteur et fait l'effet d'un gros kart par sa faculté de virer plutôt à plat. A condition que le revêtement s'apparente davantage à un billard. Dans le cas contraire, l'élégant coupé entame des petits sauts de cabri qui lui font perdre de sa précision. En outre, le multicylindre appuie sur un train avant qui finit toujours par rendre les armes en premier. A défaut d'enrouler à cause de son typage traction, sa transmission intégrale non permanente permet de reprendre les gaz sans se poser de questions pour aisément semer bien des poursuivants sous la pluie. C'est propre, net et sans bavure, mais guère ludique et encore moins gratifiant. Mais avec une telle plastique et une telle musique, cela devient pardonnable, non ? ●

Un grand merci à Benoît de nous avoir confié son Audi TT V6 3.2 dans un état de conservation exceptionnel.



Ce moteur attachant fait vite oublier un châssis qui ne délivre pas la même saveur.

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 - Trackdays - Test drive - Roadtrip - Gastronomie - Culture - Sport - Art de Vivre



DIABOLO ET SATANAS AUX ECUYERS

22/09/24. Histoire de se défouler une dernière fois avant l'hiver, un trackday convivial et familial sur le magnifique circuit des Ecuyers.

Le Petit + : tout le monde prend le volant lors de sessions fun et décalées.

280 € et 200 € par invité pour les 1^{er} inscrits

THE ITALIAN JOB

16-20/03/2025. Un nouveau 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 €/Solo - 3590 €/Équipage Duo



BONS BAISERS D'ITALIE #2

4-13/04/25. Un road trip de 10 jours, encore plus exclusif, sur les traces de James en Italie !

Pieu prétexte pour vivre une aventure unique et découvrir les plus beaux joyaux de l'Italie. Inscription sur dossier. Voitures 100% dans la thématique (Aston, BMW Z8, Z3, etc).

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



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 !

Xxxxxx

76

C'EST LA MIENNE...

Porsche 968 Club Sport



À VOTRE AVIS
Le courrier du mois, vos photos

80 ACHETER UNE OCCASION
Volkswagen Golf GTI (Mk VII)

Thomas Rioud

84 GUIDE D'ACHAT
Notre sélection de sportives

C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal
Photos Greg



Christian est un amateur d'automobiles, surtout celles qui ne courent pas les rues. A l'image de sa **Porsche 968 Club Sport**, dont l'histoire est un peu particulière.



P

Pourquoi j'ai craqué

Passionné de voitures depuis toujours, je me suis intéressé aux Porsche depuis une quinzaine

d'années. Après quelques 911 (996, 997 et 2.4 T), je souhaitais quelque chose de différent. Celles avec le moteur à l'avant m'attiraient mais je n'avais pas sauté le pas à l'époque. Mon choix initial se portait sur une 944 Turbo mais après discussion avec des amis, on m'a plutôt conseillé de me tourner vers une 968 et, tant qu'à faire, une Club Sport, encore plus exclusive avec une production de seulement 1 320 exemplaires. Grâce à l'aide d'un ami vendeur, nous avons mis la main sur un exemplaire rare avec peu de kilomètres. Quand il m'a présenté la voiture, je n'ai pas hésité longtemps. Elle était parfaite pour compléter ma petite collection qui se compose d'une 964 Cabriolet et d'une 991 Cabriolet atmosphérique.

Le jour où je l'ai vue

Cette voiture a une histoire particulière. Elle est restée deux ans chez Porsche Marseille entre 1993 et 1995 en démonstration. Elle est ensuite partie au Portugal jusqu'en 2016. A cette date, un Français de Lille l'a rachetée, et l'a réimmatriculée en France. En 2021, elle

devient la propriété d'un marchand allemand qui l'a laissée en carte grise française, ce qui a facilité les démarches en 2023, quand j'en ai fait l'acquisition. Malgré son kilométrage faible (50 000 km), j'ai effectué une grosse révision chez un spécialiste de région parisienne, expert du modèle. Elle a reçu un traitement céramique pour raviver son Rouge Indien.

Si c'était à refaire

Je le ferais sans hésiter. Elle est parfaite à conduire avec son moteur plein de couple à bas régime. Ensuite, quand on monte dans les tours, avec le Variocam (*mécanisme qui permet de faire varier le réglage de l'arbre à cames pour maximiser le couple, NDLR*), le moteur change de caractère passé 4 500 tr/mn. De plus, elle est silencieuse et le confort est très correct. Mon exemplaire

dispose de la banquette arrière et de la clim, elle est donc parfaitement utilisable. Enfin, son coût d'entretien est très raisonnable, ce qui ne gâche rien.

Et si je la remplaçais...

Aujourd'hui, je ne la remplacerais pas. Mes autos actuelles me plaisent. J'ai une Mercedes Cabriolet W124 et une belle Golf 2 GTI 16S Match Line de 32 000 km en plus des Porsche. Vous l'aurez compris, je suis un nostalgique des allemandes des années 90, qui représentent l'âge d'or selon moi. Pour compléter la série, je ne serais pas contre une Honda NSX de première génération, un modèle emblématique de cette époque qui, paraît-il, est extraordinaire à conduire. ●

Remerciement à The Motors Gallery pour la mise en relation avec le propriétaire.

NOTRE AVIS

La 968 CS reste aujourd'hui une rareté méconnue du grand public. Son châssis étonnamment équilibré et le couple de son 4 cylindres de 3 litres permettaient de suivre une 964 Carrera 2. C'est l'une des meilleures Porsche à moteur avant, à un tarif (encore) raisonnable.

"Le moteur est plein de couple à bas régime. Ensuite, avec le Variocam, il change de caractère passé 4 500 tr/mn."



Porsche 968 CS

Année : 1993

Kilométrage : 52 000 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **4 cyl. atmo, 16 S** Cylindrée : **2 990 cm³**
 Puissance maxi : **240 ch à 6 200 tr/mn**
 Couple maxi : **31,1 mkg à 4 100 tr/mn**
 Transmission : **propulsion, 6 rapports manuels + autobloquant**
 Poids : **1 320 kg** V. max. : **250 km/h**
 0 à 100 km/h : **6"3**

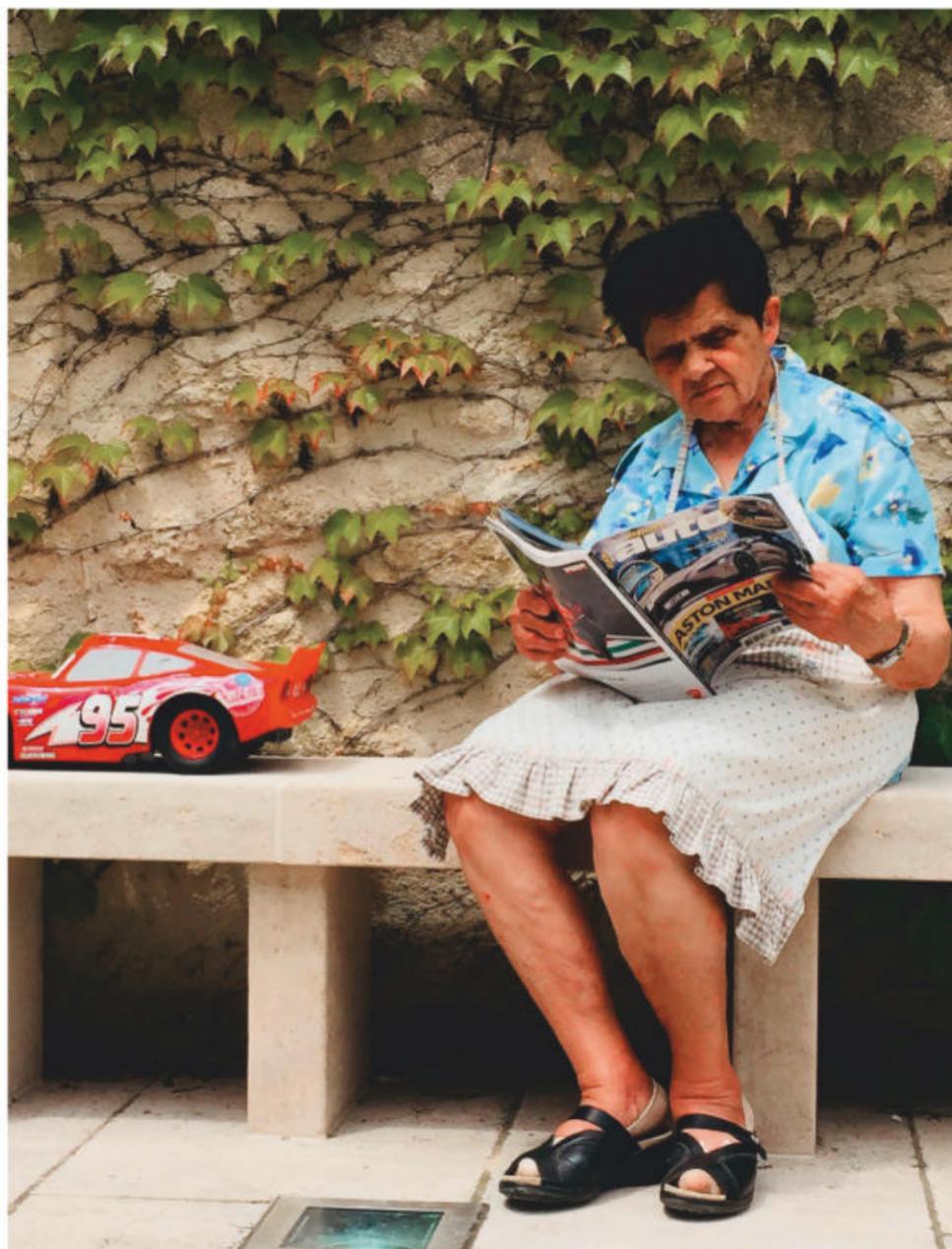
BUDGET

Prix du neuf à l'époque : **297 100 F**
 (hors options, hors accessoires & carte grise)
 Prix de la voiture actuellement : **63 000 €**
 Prix le plus bas pour ce modèle : **45 000 €**
 Coût d'une révision annuelle : **400 € (tous les 15 000 km ou 1 an)**
 Coût de 4 pneus : **700 € (Michelin Pilot Sport 2)**



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



De 9 à 99 ans !

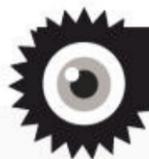
Je suis lecteur de votre magazine depuis 1970, même si je n'y suis pas abonné car j'adore l'acheter en kiosque ou chez mon libraire au gré de mes choix de lecture. Mais comme vous pourrez le constater grâce à cette photo, je ne suis pas le seul dans la famille à goûter vos éditos, essais et reportages puisqu'Esther, ma belle-mère nonagénaire, suit très précisément l'actualité et apprécie aussi la lecture de Sport Auto. Pourvu que ça dure !
Alain Segers



Les temps changent...

Je lis le courrier de Saint-Hubert dans le numéro 749, et je ne peux m'empêcher de réagir également. Lecteur assidu depuis octobre 2001 (j'avais 12 ans) et abonné depuis octobre 2011, le « c'était mieux avant » s'applique un peu à moi. Ce que j'ai constaté, c'est la disparition des essais exclusifs (même s'il reste Pagani), ceux qu'on ne trouvait que chez vous. Vous êtes, je pense, prisonniers des plannings des constructeurs avec le lieu imposé, la durée imposée, et les mêmes véhicules que tout le monde. Il reste

heureusement les Supertests. J'ai le souvenir ému de l'Enzo essayée le mois suivant sa présentation. Certaines voitures « manquent » : la Mercedes One, un vrai essai de la Revuelto, les Ferrari XX... Deuxième point, j'ai noté la disparition des road trips et des reportages « couillus » : l'Australie en Murciélago, l'Afrique du Sud en XKR, la V. max. sur une toute nouvelle autoroute avec l'Enzo, l'Edonis à Nardo, etc. Ça devait être dispendieux mais ça envoyait du lourd, comme on dit ! Enfin, j'ai noté la réduction de la longueur des textes ; pour laisser la place aux photos, ce qui n'est pas un mal, elles sont magnifiques. L'essai international au cours des journées presse se lit partout ! Je préférerais attendre deux mois de plus, mais que vous soyez les premiers à proposer un voyage, un essai sur de vraies routes, dans la vraie vie ; voire un match : de la même façon que vous traitez le sport. Pas la chaleur du moment, mais le recul et les anecdotes de première main, croustillantes ! Idem sur les présentations de nouveaux véhicules. Depuis la fin des Salons, tout le monde a les mêmes sempiternelles photos, vues et revues mille fois. Je note pour la 12 Cilindri des photos exclusives, ça



sportauto@reworldmedia.com

CAR SPOTTERS

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



Pagani Utopia

Je tenais à vous envoyer ce cliché de cette Pagani Utopia, garée tranquillement entre une Renault Clio et une Opel Mokka, sur le parking public du concours d'élégance de la Villa d'Este, le 26 mai dernier. Il y avait évidemment un peu de monde autour...
Romain P.



fait plaisir ! Enfin, la rubrique « au jour le jour », le HS photos et les DVD manquent aussi.
Gary Lheureux

Nous comprenons vos frustrations et pouvons en partager quelques-unes. Pour une fois, évoquons un peu de cuisine interne. Dans un temps pas si lointain, les photos fournies par les petits constructeurs (et cela incluait Ferrari) étaient d'un niveau médiocre. En conséquence, nous dépensions du temps et de l'énergie à les persuader que, si nous ne pouvions pas venir essayer ou découvrir leur nouveau modèle avec l'un de nos photographes, il n'y aurait pas de sujet publié, du fait de la mauvaise qualité des photos disponibles. Ils ont fini par comprendre le message et faire travailler pour leur compte de bons photographes. Dans ces conditions, il est devenu de plus en plus difficile d'imposer la présence du nôtre sur les présentations. La conséquence, c'est qu'effectivement les images se banalisent sur certains essais. Nous continuons cependant à militer dans le sens de productions photo exclusives, ce qui donne par exemple la séance studio de la Bugatti Tourbillon dans ce numéro. Pour la Mercedes-AMG One, ce n'est pas faute d'avoir essayé. Mais, jusqu'à présent, c'est silence

radio et nous écartons l'hypothèse d'une voiture de client, qui serait quasi impossible à assurer. La Revuelto reviendra bientôt, nous avons pu vous proposer l'essai à Fiorano de la SF90 XX Stradale... Vous voyez bien que tout n'est pas perdu ! Vous indiquez préférer attendre deux mois de plus pour avoir un vrai essai sur de vraies routes. Nous sommes plutôt du genre à vouloir cumuler, avec en tête « un tiens vaut mieux que deux tu l'auras » ! Car il est toujours très difficile de prévoir quand une voiture sera à nouveau disponible pour un essai, après la présentation officielle. Mais rassurez-vous, nous faisons évidemment le siège des constructeurs concernés pour obtenir une voiture avec laquelle nous pouvons monter de vrais sujets exclusifs. C'est aussi valable pour les voyages ou les reportages plus exotiques : nous ne lâchons jamais l'affaire !

Respectez la langue !
 Vos journalistes ne maîtrisent pas la langue française et c'est dommage. Outre les fautes grammaticales nombreuses, le sens littéral des mots n'est pas respecté. Par exemple, on ne « mène pas une voiture », on



la conduit ou on la pilote si c'est une voiture de course. Les voitures ne sont pas « à pile » mais disposent de batteries, etc. Rappelez-vous que sans grammaire il n'y a pas d'idées. Vos journalistes ne sont plus formés à la langue française.
Pierre Blache

Nous pouvons tous nous améliorer et, en dépit de notre vigilance, il est certain que quelques fautes finissent par nous échapper et être imprimées. Nous le regrettons sincèrement. En revanche, nous assumons certaines libertés. Sans les qualifier de littéraires, ce qui serait bien présomptueux, l'usage détourné de certaines expressions, la reprise de formulations orales, les variations de niveaux de langage participent, croyons-nous, à rendre la lecture de nos pages un peu moins soporifique que l'apprentissage du Bescherelle, au jugement duquel, cependant, nous ne nous soustrayons pas. Et puis, parfois, il nous arrive de parcourir les réseaux sociaux et d'y évaluer le niveau d'usage de la langue pour nous rassurer un peu sur nos propres faiblesses.

Chiffres électriques
 Dans le numéro 749, lors du Supertest de la Mercedes-AMG C 63 S E Performance, rien sur ce

qui se passe batterie vide. On s'en moque ? Un peu plus loin, c'est l'essai de la Hyundai Ioniq 5 N électrique. Cela parcourt combien de kilomètres sur un « plein » ? Là aussi, on s'en moque... Réveillez-vous, s'il vous plaît !
Paul Chapuis

Pour un modèle hybride, en effet, les meilleures performances ne sont atteintes que batterie pleine. Nous signalons d'ailleurs à plusieurs reprises dans l'article que les mesures de performances l'ont été dans ces conditions et que, ensuite, les reprises ont été de moins en moins expéditives au fur et à mesure de la décharge. Il est en revanche très délicat d'établir un protocole reproductible et pertinent de mesure des performances aux différents états de charge de la batterie. Quant à l'autonomie de la Hyundai, elle est officiellement annoncée à 448 km selon la norme WLTP, ce qui doit représenter environ 360 km en moyenne dans la vraie vie. Nous aurions pu, en effet, mentionner ces chiffres. Mais, comme la consommation pour les voitures thermiques, cela ne nous semble pas constituer un élément essentiel d'appréciation d'une voiture dans nos colonnes. Nous pouvons nous tromper...



Aston Martin Vantage F1
 Lors d'un rallye en Bourgogne, en passant par le village de Meursault, j'ai découvert cette Aston Martin Vantage F1 Edition, garée en bonne compagnie !
Laurent Pascualt



Ferrari Daytona
 Je suis tombé par hasard sur cette magnifique Ferrari Daytona devant le café Le Flandrin, à Paris.
Paul Morhaim

ACHETER UNE OCCASION

Texte & photos
Thomas Riaud

Volkswagen Golf GTI (Mk VII)

De 2013 à 2020 A partir de 19 000 €

**L'inoxydable Golf fête cette année ses 50 bougies !
C'est l'occasion de revenir sur la mythique GTI,
présentée ici dans sa 7^e et avant-dernière génération...**

En 1974, la Golf a opéré une révolution chez Volkswagen, et deux ans après, la version GTI enfonce le clou.

En recevant un bloc 1.6 de 110 ch, la compacte voyait ses performances toiser des voitures plus puissantes et plus coûteuses. Au point que la majorité des constructeurs s'en est inspirée. Des décennies plus tard, la 7^e génération reste fidèle à certains codes, notamment ce fameux petit liseré rouge qui court sur toute la largeur de l'auto, mais aussi un châssis abaissé, des passages de roue bien remplis et des boucliers spécifiques plus agressifs. Sous le capot, cette GTI reçoit un 2.0 TSI de 220 ch. A travers de nombreuses

versions, la puissance ne va cesser de croître : le modèle Performance va afficher 230 ch, la Clubsport commercialisée en 2016 va proposer 265 ch, et enfin la Clubsport S offre 310 ch au moment du léger restylage en 2017. A cette occasion, la gamme est remaniée et voit sa puissance encore accrue. La GTI culmine ainsi à 230 ch, la Performance à 245 ch, et la GTI TCR, disponible de 2019 à 2020, fournit 290 ch. Si cette Golf GTI n'est pas une sportive pure et dure, elle séduit un large public grâce à son efficacité générale, à sa fiabilité et à sa polyvalence. Elle demeure une référence dont les beaux exemplaires s'affichent désormais en occasion à 25 000 € environ...

Les essais de Sport Auto

- N° 641 (06/15) **Dossier 35 000 €** Golf GTI
- N° 649 (02/16) **Dossier** "Essais GTI"
- N° 658 (11/16) **Essai** Golf GTI Clubsport
- N° 665 (05/17) **Contact** Golf GT Performance, Golf R & Golf TCR
- N° 686 (03/19) **Contact** Golf GTI
- N° 689 (06/19) **Comparatif** Golf GTI TCR vs Renault Mégane RS Trophy vs Honda Civic Type R vs Hyundai i30 N

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE & STRUCTURE

Cette 7^e Golf GTI est la dernière génération à laisser le choix entre 3 ou 5 portes. La version 5 portes, plus pratique à l'usage, a été diffusée à près de 95 %. Les puristes recherchent davantage la 3 portes, qui est plus dans l'esprit de la pionnière. Dans tous les cas, excepté les boucliers spécifiques à la GTI, tous les éléments de tôlerie sont communs aux autres Golf et sont en acier. Un matériau basique, facile à réparer hors réseau, chez n'importe quel carrossier indépendant.

02. TRANSMISSION

La GTI reçoit ici une transmission connue au sein du groupe Volkswagen. Cette DSG à double embrayage et 6 rapports est très douce et assez réactive. A partir du restylage, elle gagne une vitesse de plus. A l'instar du moteur, cette boîte brille par sa robustesse, mais il est recommandé de la vidanger tous les 60 000 km et de changer la crépine (environ 600 € dans le réseau). De même, le kit d'embrayage est ici facturé 1 320 €. A noter que Volkswagen proposait encore sur cette génération une boîte manuelle à 6 rapports, transmission très peu diffusée mais recherchée par les puristes et pouvant justifier un surcoût à l'achat. Par ailleurs, cette stricte traction bénéficie d'un différentiel électronique, utile pour gagner en motricité.

03. IDENTIFICATION

Cette Golf GTI bénéficie de plusieurs marquages indiquant le numéro de série, qui doit bien sûr être identique sur la carte grise. On le retrouve en évidence dans l'embrasure de la porte côté passager, sur un autocollant constructeur.

04. ENTRETIEN

La Golf GTI est un peu plus chère en entretien que les autres berlines compactes, mais ses coûts de maintenance demeurent abordables. Pour parcourir 10 000 km, prévoyez 600 € environ.

05. INTÉRIEUR

Malgré la rigueur de l'habitacle, la Golf GTI joue sur la fibre nostalgique avec une sellerie mixte rappelant la première mouture. Sur la version à boîte manuelle, le levier de vitesses a lui aussi droit à son évocation rétro en imitant une balle de golf. Pour le reste, cet intérieur à la finition flatteuse est moderne, et il a la bonne idée de conserver de nombreux boutons physiques intuitifs. Pour l'instant, tout semble parfaitement vieillir dans le temps, y compris sur le plan électronique. Toutefois, la commande stop/start est parfois défaillante au niveau du contact. Il y a eu aussi quelques rappels pour vérifier le bon fonctionnement des airbags et la fixation de la banquette arrière.



LA GOLF GTI EST UN PEU PLUS CHÈRE EN ENTRETIEN
QUE LES AUTRES COMPACTES. **POUR PARCOURIR 10 000 KM,
PRÉVOYEZ 600 € ENVIRON.**



LE PRIX DES PIÈCES EST RAISONNABLE, AVEC 580 € POUR UNE PAIRE DE DISQUES AVANT ET 307 € POUR UN JEU DE PLAQUETTES.

06.

MOTEUR

Cette génération de GTI hérite du 2.0 TSI, un bloc à distribution par chaîne largement diffusé au sein du groupe Volkswagen et réputé pour sa fiabilité. C'est le cas s'il est d'origine et n'a pas bénéficié d'un « stage » pour optimiser les performances. Un point qui est à vérifier avant d'acheter. Les problèmes de surconsommation d'huile constatés sur la génération précédente ont été résolus. Vers 80 000 km, il y a une faiblesse chronique au niveau de la pompe à eau, et il faut compter 1 000 € dans le réseau pour la remplacer. Par ailleurs, un strict respect des temps de chauffe est nécessaire au turbo. Ce moteur réclame une vidange et le remplacement des filtres une fois tous les deux ans, dans la limite de 30 000 km, une fréquence à réduire en cas de conduite sportive. Mise à peu près sur 350 € dans le réseau, en sachant que tous les 60 000 km s'impose une grosse révision avec remplacement des bougies (environ 650 €).

07.

TRAINS ROULANTS

Abaissée de 22 mm à l'avant et de 15 mm à l'arrière par rapport à une Golf classique, la GTI donne satisfaction en offrant un bon compromis entre confort et tenue de route. Elle est sous-vireuse en conduite sportive. A noter qu'une suspension pilotée appréciée par les utilisateurs était proposée en option. Pas grisante mais efficace, cette Golf GTI bénéficie de freins satisfaisants et réputés pour leur endurance. Le prix des pièces demeure raisonnable, avec 580 € pour une paire de disques avant et 307 € pour un jeu de plaquettes. A propos des freins, les disques ont fait l'objet d'un rappel en mars 2018, et une soudure de la pédale de frein a nécessité une vérification au mois de décembre 2020. Les pneumatiques de 225/40 R 18 ont un coût convenable (350 € par train, pose comprise).



LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« Nous avons beaucoup de GTI en entretien, et d'après ma propre expérience, excepté des pompes à eau qui lâchent vers 80 000 km, les clients ne rencontrent pas de soucis. C'est une auto fiable et bien née. Il est important toutefois de laisser le véhicule conforme à l'origine et de respecter les fréquences d'entretien préconisées. »

Franck Lourme,
chef d'atelier Volkswagen Chartres Auto.21 (02.57.87.70.21)

Les versions

Golf GTI

2013-2020

Moteur : 4 en ligne, turbo, 1 984 cm³

Puissance : 220 ch à 4 500 tr/mn
(230 ch en 2017)

Transmission : DSG 6 rapports
(DSG7 en 2017) ou BVM6

Poids : 1 396 kg V. max. : 244 km/h

Golf GTI Performance

2013-2019

Moteur : 4 en ligne, turbo, 1 984 cm³

Puissance : 230 ch à 5 000 tr/mn
(245 ch en 2017)

Transmission : DSG 6 rapports
(DSG7 en 2017) ou BVM6

Poids : 1 362 kg V. max. : 250 km/h

Golf GTI Clubsport

2016-2017

Moteur : 4 en ligne, turbo, 1 984 cm³

Puissance : 265 ch à 5 350 tr/mn
(ClubSport S : 310 ch en 2017)

Transmission : DSG 6 rapports
(DSG7 en 2017) ou BVM6

Poids : 1 350 kg V. max. : 250 km/h



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Cette Golf se trouve encore dans le réseau. Elle sera facturée au prix fort, mais vous aurez en contrepartie l'assurance d'acheter un véhicule impeccable à l'historique limpide, entièrement révisé (plus de 100 points de contrôle) et avec une garantie totale.

Les spécialistes du haut de gamme

La Golf GTI est un classique qui peut se dénicher chez certains pros des modèles haut de gamme. Comme dans le réseau, il n'y aura pas de cadeau côté prix, mais vous êtes en droit d'avoir une auto irréprochable, révisée et garantie.

Les particuliers

Les annonces de particuliers abondent pour la GTI, mais **attention** : entre celles qui sont importées d'Allemagne à l'historique flou et celles qui ont subi des préparations plus ou moins sérieuses, il convient de faire le tri ! Visez un exemplaire d'origine française, toujours suivi par le réseau, avec un historique clair et un entretien assidu.

Le club

Les clubs voués aux GTI et à la Golf en particulier sont légion en France, mais ils sont davantage réservés aux modèles les plus anciens. Les plus connus sont le **Passion Golf GTI** (www.passiongolfgti.fr) et le **Golf GTI Classic Club** (06.12.51.12.77).

BUDGET

Prix : environ 25 000 €

La Golf GTI n'est pas rare en occasion, en version de base ou en Performance, en carrosserie 5 portes avec la boîte DSG. C'est la variante la plus répandue, et si certains exemplaires kilométrés s'affichent à un peu moins de 20 000 €, tablez plutôt sur 25 000 € pour avoir un beau modèle de 50 000 km. Les versions 3 portes équipées de la boîte manuelle, recherchées par les puristes, peuvent justifier un surcoût de 3 000 à 4 000 €. Même chose pour les Clubsport et Clubsport S et TCR, qui montent à plus de 35 000 € avec un faible kilométrage.

Coût des pièces

Pneus AV/AR :
350 € par train (18 pouces)
vers 30 000 km.
Amortisseurs AV/AR :
880 € par train vers 220 000 km
Disques AV/AR :
580/330 € vers
60 000/40 000 km.
Plaquettes AV :
307 € le jeu vers 30 000 km.
Echappement (silencieux) :
984 € vers 250 000 km.
Révision petit service :
350 € tous les 30 000 km/2 ans.
Révision grand service :
650 € tous les 60 000 km/4 ans.

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise.

Coût de l'assurance

Cas d'une Volkswagen Golf GTI Performance de 47 000 km, année 2019, valeur 25 000 €.

■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Paris.

Cotisation annuelle : 689 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 799 €).

■ CONDUCTEUR B

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

Cotisation annuelle : 584 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 799 €).

Tarifs : Marie-Laure Clarety, des assurances Rétro+. Tél. : 05.65.10.01.06.

LE CHOIX DE SPORT AUTO

Préférez une Performance, à peine plus chère mais plus puissante, surtout après le restylage de 2017. Les amateurs devront faire preuve de patience pour dénicher les Clubsport ou une version à 3 portes dotée de la boîte manuelle, très proche dans l'esprit de la pionnière.



Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses précieux conseils ainsi qu'à la concession **Volkswagen Chartres Auto.21** (01.39.45.04.00) pour les prix communiqués.

Les prochains dossiers seront consacrés à la **Porsche Cayman GTS (Type 981)** puis à la **Ferrari 575M**.

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 juillet pour la Porsche et le 20 août pour la Ferrari.

VERDICT

La Golf GTI de cette génération est polyvalente et efficace, sans défaut. Cela se fait malheureusement au détriment de son caractère, qui incite à préférer les versions les plus musclées... ou une R !

LES ATOUTS

- Polyvalence au quotidien
- Performances intéressantes
- Prix d'achat et entretien raisonnables

LES FAIBLESSES

- Trop répandue
- Sonorité quelconque
- Souvent modifiée
- Conduite peu ludique



GUIDE D'ACHAT

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

Par Jean Bourquin Photos Archives Sport Auto & DR

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

LE COUP DE CŒUR DU MOIS

Aston Martin Vantage

- V8 biturbo ■ 3 982 cm³ ■ 665 ch ■ Poids : 1 605 kg *
- V. max. : 325 km/h * ■ 0 à 100 km/h : 3"5 * ■ CO₂ : 274 g/km
- Prix de base : 199 700 € ■ Malus : 60 000 € ■ SA n° 749

Rien n'est plus comme avant. Pour preuve, la Vantage des temps modernes accueille 155 ch de plus que sa devancière, et autant dire que cela se ressent dès le premier coup d'accélérateur. La voiture réagit avec une hargne que nous ne lui avons jamais connue. Les bienfaits d'un V8 très communicatif... C'est déjà beaucoup, mais ce n'est pas tout. La Vantage progresse dans tous les domaines, en efficacité, rigueur et stabilité pour aller vite.





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

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

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

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

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

MARQUES/MODÈLES

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

Alfa Romeo www.alfaromeo.fr

GIULIA 2.0T 280 Q4	280 ch	1 545 kg *	4 en ligne turbo	1 995 cm ³	240 km/h *	5"2 *	-	174	56 900 €	13 014 €	★★★★☆	N° 727
Restylage et refonte de la gamme pour la Giulia, qui garde son bloc 2.0 de 280 ch et la transmission intégrale qui va avec. Ledit moteur met mal en valeur un châssis aux petits oignons.												
GIULIA QUADRIFOGLIO	520 ch	1 743 kg	V6 turbo	2 891 cm ³	308 km/h *	3"9 *	-	237	93 900 €	60 000 €	★★★★★	N° 748



PLAISIR VIEILLE ÉCOLE
Un V6 sans soutien électrique d'aucune sorte. Cela ne se fait plus guère, mais cela fait du bien, entre autres parce que le poids reste contenu. Et sur la Quadrifoglio, cela donne une sensation de légèreté, source d'un immense plaisir. L'essentiel, en fait.



V6 démonstratif.
Direction légère mais précise.
Une auto avec une âme.



Boîte lente en mode auto.

Alpina www.alpina-automobiles.fr

B4 GRAN COUPÉ	495 ch	1 890 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	301 km/h *	3"7 *	-	223	96 800 €	60 000 €	★★★★☆	N° 729
121 ch en plus par rapport à la BMW M440i. Cela change beaucoup de choses, en ajoutant un châssis revu dans le sens du dynamisme. Atmosphère bourgeoise, quoi qu'il en soit.												
B5 GT	634 ch	1 980 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	330 km/h *	3"2 *	-	256	NC	60 000 €	★★★★☆	N° 745
L'ultime mouture, limitée à 250 exemplaires, d'une berline extrapolée de la précédente M550i. Les 634 ch n'appartiennent qu'à elle, et ils font le job tout en force. Châssis au diapason.												
B8 GRAN COUPÉ	621 ch	2 175 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	324 km/h *	3"4 *	-	254	174 700 €	60 000 €	★★★★☆	N° 727
Luxe, volupté et traitement intérieur exclusif pour ce dérivé de la BMW M850i Gran Coupé, riche de 91 ch supplémentaires. Le châssis se révèle étonnamment réactif au vu du poids du spécimen.												

Alpine www.alpinecars.com

A110	252 ch	1 110 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	250 km/h	4"7	23"4	154	65 000 €	2 918 €	★★★★★	N° 677/681/695/733/736
Puissance limitée, certes, mais poids contenu et comportement joueur pour l'A110 d'entrée de gamme. Une voiture dont on a du mal à lâcher le volant, malussée dans des proportions supportables.												
A110 S	300 ch	1 135 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	275 km/h *	4"3	22"9	157	77 500 €	3 552 €	★★★★★	N° 722/731
Point d'artifices pilotés pour l'A110 S... La suspension est calibrée dans les règles de l'art, et au résultat, le conducteur fait communion avec une voiture aussi à l'aise sur route que sur piste.												
A110 R	300 ch	1 101 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	285 km/h *	4"1	22"2	155	112 000 €	3 119 €	★★★★★	N° 734/740/746
R comme radical ? Sur circuit, cela se discute, en raison d'un amortissement certes durci mais jugé trop souple pour l'exercice. Rien qui n'altère l'insolente efficacité de la R sur la route.												

Aston Martin www.astonmartin.com

VANTAGE V8 **	510 ch	1 530 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	314 km/h *	4"0	-	264	153 277 €	60 000 €	★★★★★	N° 676
Châssis alu dérivé de celui de la DB11, différentiel vectoriel, moteur AMG, boîte automatique, style... Efficacité, performances et gros freinage au résultat.												
VANTAGE ROADSTER **	510 ch	1 831 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	306 km/h *	3"8 *	-	263	162 252 €	60 000 €	★★★★★	N° 711
De l'équilibre des masses communicatif au tempérament moteur, voici le summum du grand tourisme au plein air. Les 1 831 kg relevés par nos soins se font oublier, la position reculée du V8 aidant.												
VANTAGE F1 EDITION **	535 ch	1 727 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	314 km/h *	4"1	21"6	264	179 798 €	60 000 €	★★★★☆	N° 726
Avec la F1 Edition, Aston radicalise la Vantage sans trop en faire. Un zeste de confort ne se refuse pas... Une voiture à son affaire sur la piste, au résultat, la gestion fine de la boîte aidant.												
V12 VANTAGE **	700 ch	1 795 kg *	V12 biturbo	5 200 cm ³	322 km/h *	3"5 *	-	315	302 017 €	60 000 €	★★★★☆	N° 726
La Vantage s'offre un V12 pour la dernière fois. Un mécanisme qui, à l'usage, s'apparente à un élastique géant avec lequel il est jouissif de jouer. Bémol, les 1 795 kg à vide interpellent...												
DB12	680 ch	1 685 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	325 km/h *	3"6 *	-	276	226 891 €	60 000 €	★★★★★	N° 739
La DB12, c'est un haut degré d'agilité et d'efficacité que feue la DB11 n'a jamais atteint. Les 145 ch supplémentaires fournis par le V8 4.0 complètent le tableau. Aston franchit un pas.												
DBS SUPERLEGGERA	725 ch	1 693 kg *	V12 biturbo	5 204 cm ³	340 km/h *	3"4 *	-	306	303 529 €	60 000 €	★★★★☆	N° 680/691 (Volante)
En visant la Ferrari 812 Superfast, Aston succombe au dopage. La DBS soutient la comparaison, sa plastique de rêve et son V12 brut de décoffrage aidant. Une pointe d'agilité en plus ne serait pas de refus.												
DBX 707	707 ch	2 245 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	330 km/h *	3"3	-	323	246 555 €	60 000 €	★★★★★	N° 727
Le plus puissant des SUV en circulation n'est pas une bête de foire. Le DBX sous matricule 707 discipline la harde avec maestria et fait preuve d'une précision qu'on ne lui soupçonne pas. Respect.												
VALKYRIE	1 155 ch	1 270 kg *	V12 + 1 élec.	6 505 cm ³	355 km/h *	3"0 *	-	543	2 700 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 735
1 155 ch pour 1 270 kg, voilà qui promet. Et c'est tenu, à considérer les fulgurances du V12, les décélérations dantesques et la direction d'une rare précision. L'impression d'irréalité domine.												

Audi www.audi.fr

RS 4 AVANT	450 ch	1 858 kg	V6 biturbo	2 894 cm ³	250 km/h *	4"1 *	-	229	103 300 €	60 000 €	★★★★☆	N° 673/680/746
Son côté force tranquille, rehaussé d'une tessiture chaude et feutrée, on prend, en ces temps de « pasteurisation » galopante. Ce break invite au voyage plutôt qu'à la course de côte, mais, c'est sûr, ça le fait.												
RS 5 COUPÉ **	450 ch	1 757 kg	V6 biturbo	2 894 cm ³	250 km/h *	3"7	21"8	223	104 500 €	60 000 €	★★★★☆	N° 667/671/713
Accueillante, pratique et facile à vivre, point trop gloutonne en essence, la RS 5 est, en contrepartie, avare de sensations. L'efficacité prime sur toute autre considération. Signé Audi, en quelque sorte.												
RS 7 SPORTBACK PERFORMANCE	630 ch	2 065 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	306 km/h *	3"4 *	-	285	154 400 €	60 000 €	★★★★☆	N° 739
Une GT en fin de carrière, qui reçoit le renfort de 30 ch sous le label Performance. Rien qui change la donne pour la RS 7, collée au bitume et animée par un V8 à déguster pour la dernière fois.												
R8 V10 GT RWD **	620 ch	1 608 kg	V10	5 204 cm ³	318 km/h *	3"5	20"2	344	245 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 732/740/748
La R8 n'est plus produite (elle se vend sur stock), et nous la regretterons. Plus encore dans cette version GT, brillante notamment sur piste. Le train arrière plutôt léger exige un certain doigté.												

Bentley www.bentleymotors.com

CONTINENTAL GT V8	550 ch	2 165 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	318 km/h *	4"0 *	-	275	233 849 €	60 000 €	★★★★☆	N° 715
Pas aussi efficace, aussi performante ou aussi dynamique que ses concurrentes... On s'en moque. La Continental GT V8 vous fait profiter de la route sans que jamais vous ne vous en lassiez.												
FLYING SPUR W12	635 ch	2 556 kg	W12 biturbo	5 950 cm ³	333 km/h *	3"8 *	-	340	268 841 €	60 000 €	★★★★★	N° 697/746



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



Performances.
Comportement sain.
Le luxe avec une âme.



Poids.

	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
BMW www.bmw.fr												
128ti	265 ch	1 448 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	250 km/h	5"9	25"3	164	49 850 €	5 404 €	★★★★☆	N° 711/726
Une traction, une vraie, et par là même, une « fausse » BMW... A prendre ou à laisser. Ceux qui prennent profiteront d'une GTi certes performante. Agilité et confort de roulage aux abonnés absents.												
M135i xDRIVE	306 ch	1 525 kg *	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	250 km/h *	4"8 *	-	180	56 500 €	22 380 €	★★★★☆	N° 727
Une série de retouches ici et là, et voilà la M135i plus sympa à conduire qu'au précédent épisode. La motricité impressionne, au reste, mais rien n'y fait : où est passé l'ADN maison ?												
M240i xDRIVE	374 ch	1 727 kg	6 en ligne	2 998 cm ³	250 km/h *	4"0	22"5	200	64 250 €	60 000 €	★★★★☆	N° 721/728
Sur la route, le « 6 en ligne » chargé de couple apporte sa large pierre à l'édifice. Las, la M240i marque ses limites sur la piste, la faute, en partie, à un amortissement trop souple.												
M2	460 ch	1 724 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	250 km/h *	3"9	21"7	230	81 100 €	60 000 €	★★★★☆	N° 740/746
Une voiture ultra-stable qui met en confiance son conducteur, sur la piste itou où cette M2 chasse le chrono avec appétence. Il lui manque juste ce brin de folie qu'on attend d'une M pur sucre.												
M2 (BVM)	460 ch	1 700 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	285 km/h *	4"3 *	-	230	81 100 €	60 000 €	★★★★☆	N° 744
Le constat est simple. La M2 équipée de la boîte mécanique à 6 rapports est plus attachante que sa sœur en mode automatique. L'allonge du moteur et la motricité rassurante complètent les louanges.												
M3 COMPETITION	510 ch	1 726 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	250 km/h *	3"7	20"9	224	109 950 €	60 000 €	★★★★☆	N° 714
Motricité insolente et performances d'un autre monde, autorité du train avant à l'inscription en virage : la plus lourde des M3 de l'histoire est aussi la plus efficace. La M3 intégrale réclame 109 750 €.												
M3 TOURING COMPETITION	510 ch	1 828 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	250 km/h *	3"6 *	-	235	116 650 €	60 000 €	★★★★☆	N° 739/746
	UN GROS KART... Du train avant étonnamment incisif jusqu'aux mouvements de caisse jugulés avec autorité, le break M3 Touring ne trahit en aucun cas son blason. Et c'est sans parler du « 6 en ligne » fort de son allonge infinie. Dans le genre break, ce qu'il se fait de mieux.								↑ Le coffre. Agilité inattendue. Moteur en pleine forme.	↓ Modes de conduite trop nombreux.		
M3 CS	550 ch	1 763 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	302 km/h *	3"2	20"3	234	157 000 €	60 000 €	★★★★☆	N° 742
Des kilos en moins, des chevaux en plus : voici la M3 taillée pour la piste, point trop radicale certes. Qu'importe, les performances à l'état pur marabotent l'observateur et ça motrice fort.												
i4 M50	544 ch	2 272 kg	2 moteurs élec.	-	220 km/h	3"7	22"0	0	77 200 €	0 €	★★★★☆	N° 727
Y a-t-il du M dans cette BMW électrique ? Pas vraiment. Cela pulse, c'est sûr, mais l'inévitable surcharge pondérale soutenue par une suspension trop souple donne un comportement peu dynamique.												
M850i	530 ch	2 105 kg	V8 biturbo	4 395 cm ³	250 km/h *	3"7	21"7	251	134 100 €	60 000 €	★★★★☆	N° 738
Ni SUV lourdingue ni électricité dans l'air. Juste une routière animée par un V8 biturbo source d'un confort mécanique hors pair et de performances qui ne le sont pas moins. Belle machine à rouler.												
M8 COMPETITION	625 ch	1 960 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	250 km/h *	3"2 *	-	260	182 100 €	60 000 €	★★★★☆	N° 694/699
La M8 a quelque chose de la M5 sur le plan technique. Avec des réglages spécifiques et une poignée de kilos en plus... Elle n'en demeure pas moins un missile de haute technologie.												
M8 GRAN COUPÉ	625 ch	1 975 kg	V8 biturbo	4 395 cm ³	250 km/h *	3"0	20"0	264	179 100 €	60 000 €	★★★★☆	N° 710
Rouler au pas dans les beaux quartiers, humilier les sportives pur sucre en accélération ou encore drifter à la demande : la M8 Gran Coupé sait tout faire. Dommage qu'elle soit aussi pachydermique.												
Z4 M40i	340 ch	1 588 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	260 km/h	4"6	23"4	184	70 300 €	31 024 €	★★★★☆	N° 689/692
Récemment restylé, le Z4 garde la motorisation attribuée à la version M40i en l'état. Sur le fond, ce roadster, qui n'est pas taillé pour l'attaque, reste efficace en toutes circonstances.												
XM	653 ch	2 710 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	4 395 cm ³	250 km/h *	4"3 *	-	33	178 000 €	0 €	★★★★☆	N° 736
Une formidable et atypique familiale, à prendre comme telle, jamais en proie au roulis à un point qui force le respect. Le côté « M », pour le sport, de cet éléphantique SUV nous échappe, en revanche.												

Bugatti www.bugatti.com/fr

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

Caterham www.caterham.co.uk

SEVEN 170 R	84 ch	440 kg *	3 en ligne turbo	660 cm ³	170 km/h *	6"9 *	-	109	42 854 €	0 €	★★★★★	N° 719
84 ch... Allons bon. Ça le fait, car elle ne pèse pas lourd, la Seven d'entrée de gamme. Son châssis brut de fonderie aidant, elle livre son pesant de sensations fortes sans passer par la case malus.												
SUPER SEVEN 600	84 ch	440 kg *	3 en ligne turbo	660 cm ³	170 km/h *	6"9 *	-	109	44 874 €	0 €	★★★★☆	N° 739
Les différences entre les deux Seven petitement motorisées sont d'ordre esthétique, rien d'autre. Du pareil au même en mouvement, donc. Reste à composer avec une ergonomie pour le moins baroque.												
SEVEN 340 R	168 ch	579 kg	4 en ligne	1 999 cm ³	198 km/h	4"9	25"8	148	59 214 €	1 901 €	★★★★★	N° 732/744
La 340 R est faite pour la piste, où elle régale par la grâce de sa direction ultra-directe et de son châssis taillé au poinçon. Le bloc Ford manque de pep, mais qu'importe, l'ivresse est là.												

Chevrolet www.chevrolet.fr

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

Dallara www.dallara.it

STRADALE	400 ch	855 kg *	4 en ligne turbo	2 261 cm ³	280 km/h *	3"2 *	-	216	195 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 679
Quand Dallara, grand spécialiste des châssis de course, produit une voiture « de série », ça promet du sport. Et la Stradale ne déçoit pas : impossible de s'ennuyer au volant de cette redoutable barquette.												
STRADALE IR8 TRIBUTE	400 ch	1 028 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm ³	280 km/h *	3"8	21"6	216	255 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 745
	SPORTIVE PURE ET DURE Une pistarde de la meilleure espèce, ainsi se résume la Stradale distribuée sous sa série limitée IR8 Tribute. L'extrême rigidité du châssis, la réactivité induite, l'explosivité du « 4 pattes », tout est là. Sur la route, l'extase guette...								↑ Faible poids. Moteur explosif. Direction parfaite.	↓ Boîte robotisée un peu lente.		

Devalliet www.devalliet.fr

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

Donkervoort www.donkervoort.com

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

Performance et Endurance

Pneumatiques tourisme du 13" au 19"

EROL_SAS_FRANCE



PLATIN
★★★ TYRES

01.44.78.10.10

MARQUES/MODÈLES

Ferrari www.ferrari.com

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
ROMA SPIDER	620 ch	1 556 kg *	V8 biturbo	3 855 cm ³	320 km/h *	3"4 *	-	258	246 524 €	60 000 €	★★★★★	N° 741
	INVITATION AU CRUISING Plus lourde et moins rigide que le coupé Roma dont elle découle, la Roma Spider n'est pas aussi tranchante que la copie d'origine. Rien qui ne gâche le plaisir. Un train avant réactif et un V8 explosif, c'est précieux.										↑ Polyvalence assumée. Cabriolet très équilibré. V8 signé Ferrari...	↓ Pas pour l'attaque.
PORTOFINO M	620 ch	1 664 kg *	V8 biturbo	3 855 cm ³	320 km/h *	3"4 *	-	256	212 227 €	60 000 €	★★★★★	N° 714
M pour Modificata. Le coupé-cabriolet Portofino M reprend à son compte le V8 3.8 de la Roma, sans rien changer. Résultat, une voiture plus exigeante que ladite Roma, riche d'un grip rassurant.												
812 GTS	800 ch	1 600 kg	V12	6 496 cm ³	340 km/h	2"9	-	366	336 269 €	60 000 €	★★★★☆	N° 709
Si ce n'était le confort de roulage en veilleuse aux allures courantes... Pour le reste, du lourd. La ligne, les performances, la musique du V12 atmosphérique, le grand luxe : une certaine idée du nirvana.												
812 COMPETIZIONE	830 ch	1 487 kg *	V12	6 496 cm ³	340 km/h *	2"8 *	-	385	491 443 €	60 000 €	★★★★★	N° 719
Au V12 6.5 qui part en flèche haut dans les tours, s'ajoutent la sidérante réactivité de la direction et les quatre roues directrices. Voici l'une des plus flamboyantes pompes à feu du moment...												
296 GTB	830 ch	1 470 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm ³	330 km/h *	2"9 *	-	149	271 115 €	2 049 €	★★★★★	N° 723
Deux cylindres en moins et un électromoteur dans le décor... Pas de panique. L'hybride 296 GTB est une Ferrari du meilleur cru, une pure propulsion bien servie par ses appuis taillés dans le béton.												
296 GTS	830 ch	1 651 kg	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm ³	330 km/h	2"7	18"0	153	315 377 €	2 726 €	★★★★★	N° 731/739
18"0 dans l'exercice du 1 000 m D.A. chiffré par nos soins, le ton est donné. La motricité sans faille, la réactivité du train avant et les freins indestructibles font le reste. Du grand art.												
SF90 STRADALE	1 000 ch	1 600 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	340 km/h *	2"5 *	-	160	423 514 €	4 279 €	★★★★★	N° 702
La SF90 libère 1 000 ch, le lot comprenant les 220 ch tirés de trois électromoteurs. Cette hybride rechargeable est, ce faisant, l'une des productions les plus ahurissantes de Maranello. Facile à l'usage.												
SF90 XX STRADALE	1 030 ch	1 560 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	320 km/h *	2"3 *	-	178	770 000 €	18 858 €	★★★★★	N° 743
	UN PLAT DE GRAND CHEF La Ferrari de route la plus puissante de tous les temps. Essayée sur le circuit de Fiorano mais pas sur route, pour l'instant. Technique aboutie, performances affolantes et parfaite maîtrise de la puissance en premières impressions...										↑ Grip sans faille. Pistarde émérite.	↓ A juger sur la route.
SF90 SPIDER	1 000 ch	1 670 kg	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	340 km/h *	2"5 *	-	162	465 714 €	4 818 €	★★★★★	N° 725
Une Ferrari hybride reste une Ferrari, c'est-à-dire une voiture de sport marquée par son tempérament bestial. Celle-ci n'en demeure pas moins facile à conduire, l'une de ses qualités premières.												
SP3 DAYTONA	840 ch	1 485 kg	V12	6 496 cm ³	340 km/h *	2"8 *	-	368	1 968 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 728
Daytona en référence au mythique circuit américain et, de fait, il y a bien quelque chose d'une voiture de course dans cette SP3, à commencer par sa direction au scalpel. V12 au diapason.												
PUROSANGUE	725 ch	2 033 kg *	V12	6 496 cm ³	310 km/h *	3"3 *	-	393	384 229 €	60 000 €	★★★★★	N° 735/738
Les SUV ne sont vraiment pas notre tasse de thé, mais il faut avouer que le Purosangue est totalement bluffant. Mécanique de course et comportement ad hoc.												

Ford www.ford.fr

FOCUS ST	280 ch	1 461 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm ³	250 km/h	6"9	26"5	183	40 200 €	28 413 €	★★★★☆	N° 737
Performances dans la norme, et alors ? La Focus ST fournit son pesant de sensations à flux tendu, grâce, notamment, à un train avant très incisif. Boîte mécanique de rigueur. Malus démoralisant.												
RANGER RAPTOR	292 ch	2 454 kg *	V6 biturbo	2 956 cm ³	180 km/h	7"9 *	-	315	65 856 €	60 000 €	★★★★☆	N° 745
Du sport, certes, mais dans les ornières, où ce pick-up excelle à l'aide, notamment, de ses modes de conduite destinés à la pratique tout-terrain extrême. Tranquille-peinard sur le goudron.												

Honda www.honda.fr

CIVIC TYPE R	329 ch	1 430 kg	4 en ligne turbo	1 996 cm ³	275 km/h *	6"4	25"5	186	57 220 €	35 346 €	★★★★★	N° 733/743/747
Une auto de caractère, qui détonne au moment où les « wattées » aussi surpuissantes que sans saveur débarquent en force. Mention très bien pour le train avant, guidé dans les règles de l'art.												

Hyundai www.hyundai.com

IONIQ 5 N	650 ch	2 248 kg	2 électriques	-	260 km/h	3"5	21"3	0	78 000 €	0 €	★★★★☆	N° 749
	CELLE QU'ON N'ATTENDAIT PAS C'est une première. Il se passe enfin quelque chose au volant d'une 100 % électrique, et c'est à Hyundai que l'on doit le haut fait. Efficacité et ludisme font bon ménage, et la fausse boîte de vitesses comble de bonheur. L'Ioniq 5 N, ou la GTi du moment...										↑ Motricité sans reproche. Fausse boîte de vitesses réussie. Plaisir garanti.	↓ Le poids, bien sûr. Position de conduite typée camionnette.

Lamborghini www.lamborghini.com

HURACÁN STO	640 ch	1 528 kg	V10	5 204 cm ³	310 km/h *	3"0	19"5	331	299 295 €	60 000 €	★★★★★	N° 722/ 737/745/747
	PISTARDE SANS CONCESSIONS Elle ne fait pas dans la tendresse, son amortissement en témoigne, et, en réponse, compte parmi les sportives les plus démonstratives du moment. Elle, c'est l'Huracán STO en fin de carrière, pistarde brute de fonderie servie par un V10 somptueux.										↑ V10 addictif. Grip exceptionnel.	↓ Fin de partie...
HURACÁN STERRATO	610 ch	1 470 kg *	V10	5 204 cm ³	260 km/h *	3"4 *	-	337	270 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 738/745
C'est feu l'Huracán Evo mais haute sur pattes. Et alors ? A son affaire sur la terre, la baroudeuse Sterrato fait tout autant merveille que ses sœurs sur la route. Un zeste de confort en plus.												
REVUELTO	1 015 ch	1 772 kg *	V12 + 3 élec.	6 498 cm ³	350 km/h *	2"5 *	-	328	506 808 €	60 000 €	★★★★★	N° 742
C'est clair, la Revuelto hybridée ne concourt pas dans la catégorie poids-plume, mais le fougueux V12 et l'extrême rigidité de la caisse font vite oublier ce léger détail. Une Lambo, une vraie.												
COUNTACH LPI800-4	814 ch	1 594 kg *	V12 + 1 élec.	6 498 cm ³	355 km/h *	2"8 *	-	440	2 400 000 €	60 000 €	★★★★☆	N° 728
La Sian en mode hybride (léger) déguisée en Countach... Cela donne quoi ? Une sportive à l'ancienne, intransigeante et trempée dans la lave en fusion. Vivante, en un mot. 112 exemplaires, pas plus.												
URUS PERFORMANTE	666 ch	2 150 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	306 km/h *	3"3 *	-	320	266 555 €	60 000 €	★★★★☆	N° 731
16 ch de plus que l'Urus « standard », auxquels s'ajoute un typage circuit... De quoi transformer un percheron en pur-sang ? C'est l'idée. Et cela s'en rapproche, sachant qu'un SUV reste un SUV.												

Land Rover www.landrover.fr

DEFENDER 90 V8	525 ch	2 471 kg	V8 compresseur	5 000 cm ³	240 km/h *	5"2	-	320	141 800 €	60 000 €	★★★★☆	N° 729
Un tout-terrain, dont la sportivité est par définition proche de zéro, dans ces pages ? Pourquoi pas, quand s'active sous le capot un V8 source de sensations brutes de fonderie. Un engin attachant.												
RANGE ROVER SPORT SV	635 ch	2 560 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	290 km/h *	3"8 *	-	270	228 966 €	60 000 €	★★★★☆	N° 747
Un tank servi par une suspension pneumatique nantie d'amortisseurs interconnectés. Cela ne pompe pas, c'est stable et il y a du grip, mais cela prend du roulis. Un bon tout-terrain, en somme...												

	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
Lotus www.lotuscars.com												
EMIRA i4	360 ch	1 446 kg *	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	275 km/h *	4"4 *	-	208	96 815 €	60 000 €	★★★★☆	N° 740
Mercedes fournit l'ensemble mécanique (moteur + boîte), et dans le genre « 4 pattes », il y a pire. La réactivité du châssis et l'inimitable toucher de route complètent le tableau. Emirate Emira.												
EMIRA V6	400 ch	1 493 kg *	V6 compresseur	3 456 cm ³	290 km/h *	4"3 *	-	258	99 470 €	60 000 €	★★★★☆	N° 724 /733/735
Il y a le V6 domestiqué, le zeste de confort qui va bien et la tonne et demie relevée sur la balance. Il y a une boîte mécanique, aussi, qui fait de l'Emira V6 une GT d'un genre très particulier.												
ELETRE R	905 ch	2 640 kg *	2 électromoteurs	-	265 km/h *	2"9 *	-	0	153 090 €	0 €	★★★★☆	N° 742
Nul doute, ça pulse. Et c'est efficace à un point inespéré au vu de la masse à déplacer, laquelle ne se fait pas oublier. Pour ce qui compte vraiment... presque zéro pointé en termes de sensations.												
Maserati www.maserati.fr												
GRANTURISMO TROFEO	550 ch	1 795 kg *	V6 biturbo	2 992 cm ³	320 km/h *	3"5 *	-	230	225 650 €	60 000 €	★★★★★	N° 734/743
Une Maserati qui porte bien son nom. Une GT de la meilleure espèce, qui ne s'interdit aucune fulgurance sous le label Trofeo. Le beau V6 sait faire. La qualité de fabrication est remarquable.												
MC20	630 ch	1 495 kg *	V6 biturbo	3 000 cm ³	326 km/h *	2"9 *	-	261	235 200 €	60 000 €	★★★★☆	N° 713/723
La MC20 vaut pour sa légèreté, son homogénéité et sa précision jamais prise en défaut. Une sportive facile à prendre en main, au résultat, bien servie par son V6 3.0 aussi énergique que musical.												
MC20 CIELO	630 ch	1 737 kg	V6 biturbo	3 000 cm ³	320 km/h *	3"0 *	-	265	287 250 €	60 000 €	★★★★☆	N° 731/748
	VOYAGEUSE DISCRÈTE Pas tant sur le plan physique, certes. Reste, sur le fond, un V6 à haute teneur technologique moins démonstratif que bon nombre de ses confrères. Cela sied à cette décapotable taillée pour un usage routier, forte de son comportement au-dessus du lot.										↑ Equilibre remarquable. Prestations homogènes. Conduite authentique.	↓ V6 pas assez communicatif.
Mazda www.mazda.fr												
MX-5 RF 2.0	184 ch	1 072 kg *	4 en ligne	1 998 cm ³	220 km/h *	6"8 *	-	151	42 000 €	2 370 €	★★★★★	N° 662/675/729
Coupé ou cabriolet ? Pour les indécis, Mazda propose la version targa nommée RF. La prise de poids limitée ne se ressent guère. L'équilibre naturel de cette propulsion donne la banane, à dire vrai.												
McLaren cars.mclaren.com												
ARTURA	680 ch	1 498 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 993 cm ³	330 km/h *	3"0 *	-	104	232 500 €	0 €	★★★★★	N° 726/742
L'Artura est une machine à voyager suffisamment confortable. Ce n'est pas une critique. Et puis, il reste les poussées phénoménales et l'agilité propres à une McLaren, même hybride.												
GT	620 ch	1 546 kg	V8 biturbo	3 994 cm ³	326 km/h *	3"2 *	21"8	270	199 500 €	60 000 €	★★★★★	N° 693/698
Cette McLaren porte bien son nom, avec son grand coffre et sa suspension prévenante, source d'un confort de roulage apprécié. Avec 620 ch fournis à bon prix (façon de parler).												
750 S	750 ch	1 389 kg *	V8 biturbo	3 994 cm ³	332 km/h *	2"8 *	-	276	282 400 €	60 000 €	★★★★★	N° 743
	FIDÈLE À L'ESPRIT McLAREN Une entente parfaite entre l'homme et la machine. C'est ce qu'elle offre à un degré rarement atteint la 750 S, pas moins efficace que la 720 S qu'elle remplace mais plus facile à appréhender. Les poussées du V8 sont jouissives.										↑ Ressenti des commandes. Précision magnifiée. V8 extatique.	↓ Vocalises trop étouffées.
765LT SPIDER	765 ch	1 393 kg *	V8 biturbo	3 994 cm ³	330 km/h *	2"8	-	280	372 500 €	60 000 €	★★★★★	N° 720
Son poids contenu aidant, cette McLaren décapotable n'a pas son pareil en matière d'agilité. Caractère bestial et réactions animales sont fournis avec. Une auto comme il n'en existe plus vraiment...												
Mercedes www.mercedes-benz.fr												
A 45 S AMG 4MATIC+	421 ch	1 680 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	270 km/h *	3"9	-	206	79 200 €	60 000 €	★★★★★	N° 701/722/744
Les 421 ch font le job, la conduite est instinctive et, à dire vrai, cette GTi n'a de la polyvalence qu'une vague notion. Est-ce un reproche ? Ben non. Le malus plein pot plombe l'ambiance.												
CLA 45 S AMG SHOOTING BRAKE	421 ch	1 728 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	270 km/h	4"2	22"5	207	84 100 €	60 000 €	★★★★★	N° 715/723
Il en a sous le capot et il repose sur un châssis efficace : jolie carte de visite pour ce break sous label AMG. La vitalité de son moteur emporte l'adhésion.												
C 63 S AMG E PERFORMANCE	680 ch	2 175 kg	4 en ligne turbo + 1 élec.	1 991 cm ³	280 km/h *	3"4 *	21"5	167	134 900 €	13 617 €	★★★★☆	N° 732/748/749
	LOURDE TECHNOPHILE Un concentré de technologie, source d'une énergie effarante avec à la clé une voiture aussi vélocité qu'efficace par la grâce de ses roues arrière directrices. Un peu trop clinique, malgré tout... Et puis il y a le poids induit, un poison sur la piste.										↑ Catapulte batterie pleine. Rassurante à haute vitesse. Polyvalence.	↓ C'est lourd. Sensations gommées. Mal à l'aise sur circuit.
C 63 S AMG E PERFORMANCE BREAK	680 ch	2 250 kg	4 en ligne turbo + 1 élec.	1 991 cm ³	280 km/h *	3"4 *	-	156	136 400 €	13 986 €	★★★★☆	N° 746
Du punch à revendre, des vitesses de passage en courbe bluffantes et une efficacité inespérée au regard de la masse à déplacer. Cela épate, mais pas au point de faire oublier le précédent V8.												
AMG GT 63 4MATIC +	585 ch	1 895 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	315 km/h *	3"2 *	-	319	199 750 €	60 000 €	★★★★☆	N° 744
Du lourd, mais c'est sans compter sur le contrôle actif du roulis et les quatre roues directrices. L'agilité de la nouvelle GT est bluffante. Fâcheuse tendance à gommer les sensations pour le reste.												
SL 63 AMG 4MATIC +	585 ch	1 945 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	315 km/h *	3"6 *	-	293	201 600 €	60 000 €	★★★★☆	N° 721/730/733
Le cabriolet SL fait primer l'efficacité sur toute autre considération. C'est réussi, sans le côté scalpel qui élève du grand tourisme au « super-tourisme ». V8 4.0 chaud bouillant.												
MAYBACH S 680	612 ch	2 432 kg	V12 biturbo	5 980 cm ³	250 km/h *	4"5 *	-	304	251 950 €	60 000 €	★★★★★	N° 746
La S 680 est un coussin d'air en lévitation et son V12 ultra-feutré réduit les distances de moitié. Sur la ouate sans se vautrer et un inépuisable V12 qui ne boude pas sa zone rouge...												
MG www.mgmotor.fr												
MG4 XPOWER	435 ch	1 836 kg	2 électriques	-	200 km/h *	3"8 *	-	-	37 140 €	0 €	★★★★☆	N° 747
Catapultage garanti à chaque accélération et c'est tout. Zéro pointé en termes de sensations, de fait, pour une voiture « wattée » rapide à défaut d'être sportive, rassurante, équilibrée et efficace.												
Morgan www.morgan-motor.co.uk												
SUPER 3	118 ch	635 kg *	3 en ligne	1 487 cm ³	209 km/h *	7"0 *	-	130	58 788 €	310 €	★★★★☆	N° 739
On craque pour le look inimitable, et la conduite d'un trois-roues reste une expérience unique. Encore ne faut-il pas trop en demander sur le plan de l'efficacité. Le bloc Ford fait l'affaire.												
PLUS SIX	335 ch	1 075 kg *	6 en ligne biturbo	2 998 cm ³	267 km/h *	4"2 *	-	180	115 182 €	22 380 €	★★★★★	N° 693
Rouler en Morgan n'a rien de rationnel. Mais prévenante, confortable et performante grâce au bloc emprunté à la BMW Z4, la Plus Six conjugue le passé au présent. Comportement rigoureux.												
Pagani www.pagani.com												
HUAYRA R	850 ch	1 050 kg *	V12	6 000 cm ³	320 km/h *	-	-	NC	3 120 000 €	0 €	★★★★★	N° 726/748
	TSUNAMI DE SENSATIONS La piste et uniquement la piste pour cette automobile d'exception, ahurissante machine à rouler qui laisse des souvenirs émus à ceux qui ont eu la bonne fortune d'en prendre le volant. Nous en sommes. Une expérience ultime, qui n'a pas son pareil.										↑ V12 explosif. Précision invraisemblable. On en redemande...	↓ Les 30 exemplaires sont déjà vendus.
HUAYRA CODALUNGA	840 ch	1 280 kg *	V12 biturbo	5 980 cm ³	350 km/h *	3"0 *	-	-	7 000 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 740
Un turboréacteur en guise de moteur, l'animalité impétueuse qui en résulte, l'agilité d'un kart et la tenue de cap d'une limousine... La supercar Codalunga s'inscrit tout en haut de notre Panthéon.												



MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Porsche www.porsche.com/france												
718 CAYMAN S PDK	350 ch	1 443 kg	4 à plat turbo	2 497 cm ³	279 km/h	4"0	22"2	224	81 867 €	60 000 €	★★★★☆	N° 656/660/705
Avec un 4 cylindres certes, mais de 2,5 litres de cylindrée, le coupé Cayman S se transforme en une arme redoutable, capable de rivaliser avec des GT en termes de dynamisme et de performances.												
718 CAYMAN GT4 RS	500 ch	1 491 kg	6 à plat	3 996 cm ³	315 km/h	3"8	21"0	299	159 052 €	60 000 €	★★★★★	N° 723/727/736
Glisser le bloc de la 911 GT3 dans les entrailles du 718 Cayman ? Ça le fait, avec le zeste de sauvagerie que la GT3 n'est pas en mesure d'offrir. Au prix d'un amortissement coulé dans le béton...												
718 BOXSTER S PDK	350 ch	1 451 kg	4 à plat turbo	2 497 cm ³	285 km/h	4"1	22"3	224	83 907 €	60 000 €	★★★★☆	N° 652/656/661
Un 4 cylindres dans les entrailles d'une Porsche : un scandale ? S'il n'a pas le caractère d'un flat 6, ce bloc n'est pas déplaisant : 7 000 tr/mn, entre autres... Et quel dynamisme, sans dégrader le confort !												
718 SPYDER RS	500 ch	1 410 kg *	6 à plat	3 996 cm ³	308 km/h *	3"4 *	-	294	159 052 €	60 000 €	★★★★★	N° 740/746/747
	LE CHANT DU SIX Un cygne, cela peut chanter une très belle chanson... Un brin mélancolique, certes, avant le passage de la 718 à l'électricité, mais la partition rageuse de ce 6 à plat atmo fait un bien fou. Pour le reste, c'est du Porsche comme on l'aime.										↑ Motricité sans faille. Amortissement filtrant. Ergonomie irréprochable.	↓ Fatigante sur l'autoroute...
911 CARRERA	385 ch	1 505 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	293 km/h *	4"0 *	-	233	124 885 €	60 000 €	★★★★★	N° 708
La 911 numérotée 992 a pris du poids par rapport à sa devancière, mais c'est toujours de la balle. La Carrera « de base » donne accès au mythe et chaque seconde de conduite se savoure.												
911 CARRERA T	385 ch	1 505 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	291 km/h *	4"0 *	-	234	135 559 €	60 000 €	★★★★★	N° 742
Equipée du flat 6 « premier niveau », un peu allégée et pourvue d'un châssis et d'une suspension plus typés sport, la 911 T excelle quand il s'agit de passer vite et fort. Et reste très vivable au quotidien.												
911 CARRERA S	450 ch	1 596 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	308 km/h *	3"4	21"1	238	140 485 €	60 000 €	★★★★★	N° 685/692/699
Avec 450 ch, la 911 reste dans l'esprit GT, mais offre des performances de supercar du siècle dernier. Comme les autres 911, son prix a grimpé depuis le lancement mais les hausses régulières se calment.												
911 CARRERA GTS	480 ch	1 628 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	311 km/h *	3"4	20"9	244	158 175 €	60 000 €	★★★★★	N° 724
La meilleure des 911, si l'on met de côté la GT3... et puisque la S/T est éphémère. Plus démonstrative que la Carrera S, moins absolue que la Turbo, pour situer le débat. Efficace sur circuit.												
911 TURBO S	650 ch	1 661 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	330 km/h *	2"6	19"1	271	250 260 €	60 000 €	★★★★★	N° 701/703
La 911 des temps modernes passe en mode Concorde : performances ahurissantes, homogénéité sans pareille, polyvalence à faire mourir de honte une Golf. Difficile de lui trouver une concurrente.												
911 TURBO CABRIOLET	580 ch	1 759 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	320 km/h	2"9	-	275	231 066 €	60 000 €	★★★★★	N° 711/733
Même sans le S, la 911 Turbo Cab' frise la perfection avec un déferlement de puissance surnaturel, une stabilité hors normes et un grip absolu. Une concurrente à la hauteur ? Nous ne voyons pas.												
911 TARGA 4S	450 ch	1 675 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	304 km/h *	3"6 *	-	243	162 805 €	60 000 €	★★★★★	N° 705
Avec sa verrière et son toit magique, la Targa occupe une place particulière dans la gamme 911. Une alternative séduisante au cabriolet, vendu au même prix. La Targa est moins radicale.												
911 S/T	525 ch	1 434 kg	6 à plat	3 996 cm ³	300 km/h *	3"7 *	-	313	308 976 €	60 000 €	★★★★★	N° 742/747
	PUITS DE SENSATIONS Une boîte mécanique pour exploiter les insondables dispositions du 6 à plat 4.0 atmosphérique, c'est ce que propose la 911 S/T et c'est ce qui contribue à la rendre aussi addictive qu'exclusive. La meilleure Porsche du moment. Une pièce rare, aussi.										↑ Toucher de route sans pareil. Agilité de cabri. Moteur qui fait dresser les poils.	↓ Exemplaires tous vendus.
911 GT3	510 ch	1 480 kg	6 à plat	3 996 cm ³	318 km/h *	3"3	-	294	196 554 €	60 000 €	★★★★★	N° 714/716/718
Porsche met des doubles triangles à l'avant, avec à la clé une précision de conduite chirurgicale. Le 4 litres est une machine à sensations fortes et le tout donne la GT3. Seule sur sa planète.												
911 GT3 PACK TOURING	510 ch	1 439 kg	6 à plat	3 996 cm ³	318 km/h *	4"0	21"2	292	196 554 €	60 000 €	★★★★★	N° 731/732
Et c'est quoi le Pack Touring ? Réponse, un spoiler rétractable qui limoge l'aileon attribué à la GT3 standard. La robe est plus discrète mais le châssis n'en garde pas moins son côté pistard.												
911 GT3 RS	525 ch	1 503 kg	6 à plat	3 996 cm ³	296 km/h *	3"4	20"8	305	253 454 €	60 000 €	★★★★★	N° 730/738/747
Coup de foudre immédiat pour une pistarde qui pourrait revendiquer une harde plus importante tant elle est verrouillée au sol. Une sangsue indéboulonnable et un bel écrin pour le flat 6 4.0 atmo.												
911 DAKAR	480 ch	1 605 kg *	6 à plat turbo	2 981 cm ³	240 km/h *	3"4 *	-	256	226 689 €	60 000 €	★★★★★	N° 740/741/745
La Dakar, c'est une 911 montée sur des échasses sans incidence néfaste sur sa sportivité à fleur de carrosserie. Un gros zeste de confort et des capacités en tout-terrain insoupçonnées en plus.												
PANAMERA TURBO E-HYBRID	680 ch	2 360 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm ³	315 km/h *	3"2 *	-	39	200 434 €	0 €	★★★★☆	N° 747
Elle est lourde, et pourtant, c'est comme si cette Panamera hybridée n'était pas assujettie aux lois de la physique, son amortissement piloté aidant. Agrément mécanique indéniable.												
CAYENNE COUPÉ TURBO E-HYBRID	739 ch	2 670 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm ³	295 km/h *	3"7 *	-	40	192 000 €	0 €	★★★★☆	N° 745
Un char d'assaut équipé d'un ensemble mécanique hybride rechargeable, cela donne du lourd. Du très lourd. Et pourtant, cet engin équilibré est loin d'être déplaisant à conduire. 739 ch, cela aide.												

Rolls-Royce www.rollsroycemotorcars.com

PHANTOM	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 749 cm ³	250 km/h *	5"3 *	-	329	486 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 673
Nous en sommes à la huitième génération. Moulée dans une structure en aluminium, la Phantom, pour autant, s'en tient à ses fondamentaux. Luxe, calme et volupté, cela ne changera jamais...												
GHOST BLACK BADGE	600 ch	2 490 kg *	V12 biturbo	6 750 cm ³	250 km/h *	4"7 *	-	-	426 924 €	60 000 €	★★★★☆	N° 733
La Ghost Black Badge, ce sont 30 ch supplémentaires par rapport à la Ghost. Autant dire que le V12 haltérophile n'a aucun mal à déplacer cette enclume, sereine dans le sinueux. Fascinante.												

Tesla www.tesla.com

MODEL S PLAID	1 034 ch	2 217 kg	3 moteurs élec.	-	322 km/h	2"4	17"4	0	107 990 €	0 €	★★★★★	N° 744
	LA CATAPULTE ABSOLUE Des accélérations cataclysmiques, sorte de tsunami électrique, une poussée sidérante à faire pâlir une McLaren Senna : c'est ça, la Model S Plaid trimoteur, avec en prime un châssis qui encaisse sans se désunir. Facile au quotidien, par ailleurs.										↑ Poussée dantesque. Châssis en rapport. Plaisir de conduite, eh oui...	↓ Freinage (option céramique recommandée !).

Toyota www.toyota.fr

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



LAMBORGHINI BORDEAUX



Consommations (l/100 km) 11,86l. Emissions de CO₂ : 276 g/km. Puissance combinée ICE +EE : 1015 ch.



LAMBORGHINI BORDEAUX

Concessionnaire Officiel

La Revuelto marque le début d'une nouvelle ère pour Lamborghini, qui a exploité la puissance de la technologie hybride pour créer le premier HPEV (High Performance Electrified Vehicle). En réponse au besoin de durabilité et de performances, la Lamborghini Revuelto réécrit toutes les théories et représente une prouesse technique qui va au-delà de toute imagination. L'emblématique moteur V12 trouve un nouveau souffle dans ce chef-d'œuvre automobile futuriste qui offre des performances et des émotions de conduite incomparables.

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX



Certaines choses sont intemporelles

Choisissez le véhicule Maserati Approved qui vous convient le mieux

OCCASIONS CERTIFIÉES MASERATI.

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



MASERATI APPROVED

13 - Astrada

13290 - Aix en Provence
04 42 39 03 86

51 - Reims Ital Motore

51420 - Witry les Reims
03 26 97 97 77

33 - Auto Ouest

33700 - Mérignac
05 56 13 20 90

35 - CLG Motors Rennes

35520 - La Mézière
02 99 30 80 00

45 - Eagle Automobiles

45000 - Orléans
02 38 65 31 31

74 - Automotion by autosphere

74330 - Epagny Metz-Tessy
04 50 22 88 55

59 - First Automobiles

59650 - Villeneuve d'Ascq
03 20 79 99 85

68 - CAR Avenue Mulhouse

68110 - Illzach
03 89 31 33 95

69 - SC by Delorme

69190 - Saint Fons
04 81 09 17 75

98 - CLG Motors Monaco

98000 - Monaco
+377 93 50 17 82

92 - Schumacher Paris

92210 - Saint Cloud
01 83 77 32 72

83 - Groupe Chopard Maserati

83480 - Puget sur Argens
04 93 33 26 33

85 - Trident

85000 - Moulleron le Captif
02 51 24 43 85

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

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

ALPINE

Centre Alpine Le Mans



UNE ÉQUIPE DEDIEÉE

Le Centre Alpine Le Mans, ce sont des personnes dédiées à la marque, disponibles du lundi au samedi.

Retrouvez Olivier Laloit et Thibault Mancel pour la partie commerce (conseil, essai, reprise, financement), ainsi que Laurent Girondeau pour la partie après-vente.



APRÈS-VENTE / ENTRETIEN / CONSEIL

Le Centre Alpine Le Mans vous propose une offre complète pour votre Alpine : entretien courant, révision, réparations mécaniques, carrosserie.

Vous pouvez également nous confier votre véhicule avant et après des séances de roulage sur circuit, afin d'obtenir des contrôles adaptés.

UNE ÉVIDENCE

Le Centre Alpine Le Mans, situé à quelques kilomètres du mythique circuit, vous offre une expérience unique.

Grâce au Club Alpine Le Mans, bénéficiez de sorties circuits, d'événements VIP, ainsi que d'offres privilégiées dans nos ateliers.



Centre Alpine Le Mans
261 Bd Demorieux au Mans

02 43 78 78 00
alpine-lemans.fr

 @centrealpine_lemans

 Centre Alpine Le Mans - GEMY

 Centre Alpine Le Mans



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

MASERATI GRECALE FOLGORE

L'EXCEPTIONNEL AU QUOTIDIEN



LE TOUT PREMIER SUV MASERATI ENTièrement ÉLECTRIQUE



SC BY DELORME

2 Boulevard Lucien Sampaix, Saint-Fons, 69190
T: +33 4 81 09 17 75 | E: contact@symbolcars.fr

Maserati Grecale Folgore. Consommation électrique (cycle combiné) : 22,1 kWh/100 km. Émissions de CO₂ (cycle combiné) : 0 g/km
Pour les trajets courts, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

LOTUS EMIRA

Conçue pour la piste, pensée pour tous les jours
La dernière icône thermique de chez Lotus

FOR THE DRIVERS



Lotus Emira. Disponible en deux motorisations 400ch V6 ou 360ch i4.

LOTUS ELETRE

Hyper-SUV 100% électrique
Audacieuse, contemporaine et innovante



Lotus Eletre. Disponible en deux motorisations 600ch ou 915ch.



DÉCOUVREZ-LES
CHEZ VERBAERE MOTORSPORT LILLE

VERBAERE
PASSION & SERVICES

LOTUS LILLE
VERBAERE MOTORSPORT LILLE
5 Rue Lavoisier - 59160 LOMME
verbaereauto.com
03.20.90.52.52

Pensez à covoiter #SeDéplacerMoinsPolluer

ALPINA

MANUFACTURE D'EXCLUSIVITÉ



AMPLITUDE AUTOMOBILES, VOTRE CONCESSIONNAIRE ALPINA.

VENEZ DÉCOUVRIR LA NOUVELLE GAMME DISPONIBLE EN STOCK.



**AMPLITUDE AUTOMOBILES
TOURS**

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

**AMPLITUDE AUTOMOBILES
BLOIS**

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

**AMPLITUDE AUTOMOBILES
LE MANS**

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX

Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



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



992 Carrera GTS
12/21, 16 200 km, Blanc Carrara métallisé, Pack int. GTS Craie, 204 900 €



992 GT3 Pack Touring
12/22, 2 182 km, Noir Intense métallisé, Tout Cuir Noir, 269 900 €



992 Carrera 4S Cabriolet
12/19, 25 297 km, Bleu Gentiane métallisé, Cuir Gris, 169 900 €



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



991 GT3 RS
08/18, 18 900 km, Rouge Indien, Tout Cuir Noir, 264 900 €



991 GT3 RS
07/18, 56 568 km, Argent GT métallisé, Tout Cuir Noir, 234 900 €



PORSCHE

Centre Porsche Toulouse

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

Centre Porsche Perpignan

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

992 Carrera 4S
12/19, 16 699 km, Jaune Racing, Tout Cuir Noir, 147 900 €

991 Carrera 4S
09/13, 62 320 km, Noir Basalte métallisé, Tout Cuir Craie, 109 900 €

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

Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé
06/21, 51 390 km, Gris Quartzite métallisé, Tout Cuir Noir, 147 900 €

Panamera 4S E-Hybrid
08/23, 9 900 km, Noir Intense métallisé, Tout Cuir Noir, 147 900 €

Taycan Turbo S
04/22, 6 900 km, Craie, Tout Cuir Club Noir Basalte, 149 900 €

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



OFFICIAL
FERRARI SERVICE
MODENA SPORT

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



Ferrari 599 GTB

Année : 2006
Km : 47 793
Couleur extérieure : Grigio Silverstone
159 900 €



Ferrari F12

Année : 2014
Km : 13 623
Couleur extérieure : Rosso Corsa
269 900 €



Ferrari 458 Spider

Année : 2012
Km : 56 130
Couleur extérieure : Bianco Avus
205 900 €



Ferrari SF90 Stradale

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



Ferrari 599 GTO

Année : 2011
Km : 11 151
Couleur extérieure : Rosso Corsa
959 900 €



Ferrari F8 Tributo

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

4 All. Pierre Georges Latécoère
64200 Biarritz
Tél. 05 59 85 65 63
biarritz.ferrari dealers.com



ferrariapproved.com



**OFFICIAL
FERRARI DEALER
MODENA SPORT**

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

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



Ferrari Roma

Année : 2021
Km : 9 004
Couleur extérieure : Rosso Corsa
254 900 €



Ferrari GTC4 Lusso T

Année : 2017
Km : 42 405
Couleur extérieure : Grigio Silverstone
199 900 €



Ferrari SF90 Spider

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



Ferrari F12

Année : 2014
Km : 30 143
Couleur extérieure : Nero Daytona
249 900 € TVA



Ferrari 599 GTB Fiorano

Année : 2007
Km : 31 439
Couleur extérieure : Nero DS
159 900 €



Ferrari 812 Superfast

Année : 2018
Km : 15 017
Couleur extérieure : Rosso Corsa
349 900 € TVA



Ferrari 458 Speciale

Année : 2014
Km : 32 023
Couleur extérieure : Bianco Avus
379 900 €



Ferrari 458 Spider

Année : 2012
Km : 29 004
Couleur extérieure : Nero Daytona
239 900 €



Ferrari FF

Année : 2011
Km : 61 730
Couleur extérieure : Grigio Abu Dhabi
144 900 €



Ferrari Portofino

Année : 2018
Km : 26 029
Couleur extérieure : Grigio Silverstone
224 900 €



Ferrari F8 Spider

Année : 2020
Km : 12 877
Couleur extérieure : Rosso Corsa
377 900 €



Ferrari California T

Année : 2014
Km : 58 805
Couleur extérieure : Rosso Scuderia
149 900 €



Ferrari GTC4 Lusso

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



Ferrari F8 Tributo

Année : 2019
Km : 13 450
Couleur extérieure : Rosso Scuderia
348 900 €



Ferrari 488 GTB

Année : 2016
Km : 40 500
Couleur extérieure : Grigio Silverstone
209 900 €



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

99



Revuelto From now on



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)

Automobili Lamborghini célèbre la première édition de son événement Lamborghini Arena avec une Revuelto exclusive créée par le programme de personnalisation Ad Personam, qui a récemment inauguré son nouveau studio au siège de Lamborghini. La version spéciale de la supercar V12 hybride a été dévoilée durant le week-end de la Lamborghini Arena, le plus grand événement de l'histoire de la marque de Sant'Agata Bolognese, qui s'est tenu sur le circuit d'Imola les 6 et 7 avril.



LAMBORGHINI CANNES / LYON / MULHOUSE

Concessionnaires Officiels

CANNES

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

LYON

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

MULHOUSE

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

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

PRENEZ LA ROUTE | AVEC PASSION



ACCESS — PREMIUM — SPORT — PRESTIGE

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

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

28 CONCESSIONS
 11 MARQUES
 8 VILLES

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



www.passionautomobiles.fr

Flashez pour voir nos véhicules
 neufs ou d'occasion



Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer
 Pour en savoir plus sur les consommations de CO2, se référer au site internet des marques constructeurs.

RÉSEAUX



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



Distributeur Officiel
Exclusif **Aspark**

SPÉCIALISTE
**SUPERCARS
& HYPERCARS**

Recherche Personnalisée

Placement Financier

www.absolutcarsconsulting.com



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

S E R



Morgan Motor Nantes



Prix : 109.000,00€

Morgan Plus 4 31123
3 000 km | Boite automatique

Couleur : Grise
Moteur : 4 cylindres (Inline 2.4L)
Année : 2023
Type de carburant : Essence



Prix : 80.204,00€

Morgan Super 3 2.0
Contemporary 01321
100 km | Boite automatique

Couleur : Vert
Moteur : 4 cylindres
Année : 2023
Type de carburant : Essence



Morgan Motor Monaco



Prix : 148.900,00€

Morgan Plus 6 4183
100 km | Boite automatique

Couleur : Bleu métal
Moteur : 4 cylindres
Année : 2024
Type de carburant : Essence



Prix : 124.900,00€

Morgan Plus 4 2.0 255
Tiffany 4292
100 km | Boite automatique

Couleur : Tiffany Blue Mat
Moteur : 4 cylindres
Année : 2024
Type de carburant : Essence

Rendez-vous dans nos showrooms MORGAN MOTOR !

ORLÉANS

10 Av. des Droits de l'Homme,
45000 ORLÉANS

NANTES

2 rue Antoine - Laurent de Lavoisier,
44400 REZÉ

MONACO

7 Avenue Princesse Grace,
98000 MONACO



www.morganmotor-bpm.fr

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



Aston Martin DB12 V8
10/23 – 2.000 km – 299.000 €



Aston Martin DBX V8
08/22 – 23.700 km – 229.000 €



Bentley Continental GT W12
04/19 – 19.600 km – 199.000 €



Bentley Mulsanne V8 Speed
09/19 – 14.000 km – 225.000 €



Aston Martin DB11 V8 Volante
07/19 – 10.900 km – 173.000 €



Aston Martin DBS Coupé V12 Superleggera
11/22 – 19.900 km – 265.000 €



Bentley Continental GT V8
03/22 – 22.000 km – 219.000 €



Bentley Flying Spur W12 First Edition
06/20 – 4.380 km – 210.000 €



Aston Martin DB11 V12 AMR
08/20 – 9.200 km – 179.000 €



Aston Martin DBS Volante V12
01/11 – 31.000 km – 149.000 €



Bentley Bentayga V8
09/20 – 35.200 km – 205.000 €



Bentley Flying Spur W12
09/20 – 30.320 km – 199.000 €



Aston Martin DB11 V12
01/17 – 20.000 km – 157.000 €



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



Bentley Bentayga W12
01/17 – 48.300 km – 139.000 €



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



BMW Z4 Roadster M Sport
04/24 – 400 km – 59.500 €



BMW M2 Coupé
10/23 – 6.500 km – 79.000 €



BMW M8 Coupé Competition M
01/20 – 68.000 km – 83.500 €



BMW X3 M Competition
11/20 – 37.500 km – 79.000 €



Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM



Ferrari 488 Pista Spider
12/20 – 9.600 km – 640.000 €



Ferrari F12 Berlinetta
08/15 – 45.000 km – 229.000 €



McLaren 720S Performance
08/19 – 3.300 km – 252.000 €



Rolls-Royce Cullinan
10/22 – 9.500 km – 398.000 €



Ferrari 488 Pista
11/19 – 7.375 km – 450.000 €



Ferrari GTC4 Lusso V12
11/16 – 13.500 km – 269.000 €



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



Rolls-Royce Wraith Black Badge
05/18 – 15.370 km – 335.000 €



Ferrari 488 Spider
04/16 – 20.900 km – 255.000 €



Ferrari F8 Tributo
05/21 – 8.870 km – 309.000 €



McLaren MP4-12C
01/12 – 32.000 km – 129.000 €



Rolls-Royce Ghost
02/21 – 12.650 km – 319.000 €



Ferrari F8 Spider
02/23 – 4.800 km – 360.000 €



Ferrari SF90 Stradale
09/23 – 16.290 km – 469.000 €



Maserati Levante Trofeo 580 cv
04/22 – 40.000 km – 129.000 €



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



Ferrari Roma
09/23 – 23.600 km – 240.000 €



Ferrari 296 GTB
02/23 – 8.080 km – 329.000 €



Maserati GranTurismo Trofeo 550 cv
03/24 – 400 km – 239.000 €



Rolls-Royce Dawn
08/16 – 28.900 km – 325.000 €

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



OFFICIAL
FERRARI DEALER
SCUDERIA MONTE-CARLO



RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



Mercedes-Benz S580 Maybach 4Matic
04/22 - 17.000 km - 179.000 €



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



Mercedes-Benz AMG GT 63 4 Portes S 4Matic
01/20 - 35.000 km - 129.800 €



Mercedes-Benz GLC 63 AMG
01/2019 - 40.600 km - 73 000 €



Mercedes-Benz E63 AMG Break S 4Matic
12/18 - 61.800 km - 89.500 €



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



Mercedes-Benz A45 AMG S 4matic
03/21 - 23.900 km - 76.000 €



Mercedes-Benz GLE 63 AMG Coupé
04/17 - 30.800 km - 69.000 €



Mercedes-Benz S500 AMG Line Limousine 4Matic
01/21 - 26.600 km - 98.000 €



Mercedes-Benz S500 Cabriolet
04/17 - 24.500 km - 96.000 €



Mercedes-Benz GLE 350de Coupé
02/23 - 4.800 km - 92.500 €



Mercedes-Benz AMG GT 63 4 Portes S E Performance
03/23 - 11.900 km - 205.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
01/18 - 62.000 km - 105.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
07/18 - 47.000 km - 175.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
07/21 - 25.500 km - 189.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
05/21 - 3.500 km - 195.000 €



Audi S8 571 cv Sport Attitude
02/23 - 12.000 km - 119.000 €



Porsche 992 Turbo S
11/21 - 9.000 km - 245.000 €



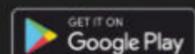
Porsche 992 Turbo S
07/21 - 17.000 km - 265.000 €



Range Rover V8 S/C SV Autobiography
11/21 - 31.250 km - 115.000 €

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



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



www.caterham-sv.com

02 37 47 83 33

svautomobile@wanadoo.fr

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

L'ART DE L'AUTOMOBILE



Ferrari Monza SP2 neuve - 3 699 000 €, 08/20, 94 km, TVA, 1^{ère} m. Fr, Lift, full PPF, bagages et casques Berluti



Lamborghini Huracán Tecnica neuve - 359 000 €, 08/23, 34 km, TVA, 1^{ère} m. Fr, malus payé, sgs carbone, PPF Av.



Porsche 992 GT3 Touring PTS BVM6 - 279 900 €, 10/23, 4 900 km, 1^{ère} m. Fr, cuir Excl. Cognac, full PPF, Lift, sgs Sport



Ferrari Enzo Argento 1 of 9 - PSD, 06/04, 19 000 km, 2^{ème} m., Ferrari Classiche, full PPF, bagagerie, dossier intégral



Ferrari BB 512i - 269 000 €, 10/83, 48 000 km, origine Pozzi, Matching, clim, sgs Daytona, dossier complet



Ferrari 812 GTS - 489 000 €, 09/21, 4 950 km, 1^{ère} m., caméra 360, Lift, Passenger Display, sgs Daytona, JBL



Porsche 992 GT3 Touring PDK PTS - 279 500 €, 05/22, 7 650 km, Fr, full PPF, Bose, Lift, Akrapovic, sgs 918, 90L, PCCB



Lamborghini Huracán STO - 465 000 €, 09/23, 3 030 km, TVA, 1^{ère} m. Fr, Lift, arceau, harnais, baquets, full PPF



Ferrari 812 Superfast - 319 900 €, 01/18, 19 800 km, full PPF, Lift, cuir Cioccolato, volant carbone, Passenger Display



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



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



Porsche 992 GT3 Clubsport BVM6 - 234 500 €, 09/21, 14 700 km, Fr, full PPF, Bose, Lift, harnais, caméra recul

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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



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 Sécurité, Matrix LED, TO coul. pano., **109 900 €**



TT RS Roadster 400 ch S tronic
02/20, 14 400 km, Pk cuir étendu Nappa noir, Pk Style Noir Brillant, Matrix LED, sgs Av chauff., caméra, becquet arr., B&O, **84 500 €**



RS 3 Sportback Performance 407 ch S tronic
06/23, 300 km, cuir/tissu noir/bleu, Pk ext. RS Noir Brillant, tête-haute, caméra recul, MMI Navi +, B&O 3D, TO pano. verre, **109 900 €**



RS e-tron GT S Extended 440 kW
08/21, 57 950 km, cuir perforé noir/rouge Express, Pk esthétique noir +, PK Design RS rouge, Pk Pilote, Pk Qualité de l'air, Matrix LED, sgs Sport Pro Av., **105 000 €**



e-tron S Sportback S Extended 370 kW
09/21, 32 850 km, cuir Valcona noir/gris, Pk Assist. Stat./Ville, Pk esthétique noir, Pk rangement & coffre, TO pano. verre, MMI Navi +, B&O 3D, **75 000 €**



e-tron Advanced 55 quattro 408 ch Edition One
03/19, 30 500 km, cuir Valcona noir/gris, Pk Assist. Stat./Route, Pk rangement & coffre, sgs Av. chauff. à mémo., clé confort, Matrix LED, TO pano. verre, B&O 3D, **49 900 €**



Q5 S line 55 TFSI e quattro 367 ch S tronic
12/20, 28 800 km, Alcantara/cuir noir/gris, Pk Eclairage d'ambiance, Pk Assist. Route/Ville/Stat., Matrix LED, sgs Av à mémo., caméra, TO pano. coul., B&O 3D, **49 900 €**



Q4 e-tron 40 S line 150 kW
10/21, 22 900 km, cuir noir/gris, Pk Style Noir, Pk Confort, Pk Assist. L, susp. Sport, Matrix LED, MMI Navi +, TO pano., **47 900 €**



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

www.lemauiel.com





Porsche 991 Turbo S Cabriolet 3.8
03/16, 581 ch, 48 800 km, BVA, garantie, **155 000 €**



Porsche 997 4S Cabriolet 3.8
06/11, 385 ch, 44 100 km, BVA, garantie, **76 900 €**



Ferrari 458 Speciale Aperta 1 of 499
04/15, 600 ch, 2 400 km, BVA, 1^{ère} main, **999 999 €**



Porsche 991 Targa 4S 3.8
04/17, 385 ch, 20 800 km, BVA, garantie, **129 000 €** (TVA récup 17%)



Volkswagen 356 Speedster Replica
09/67, 90 ch, 6 800 km, BVM, garantie, **65 000 €**



Lamborghini Huracán Spyder LP610-4
08/19, 610 ch, 19 900 km, BVA, couleur metal., garantie, **245 000 €** (TVA récup. 17%)



Porsche 911 Carrera S Cab Type 992
08/20 - 21.000 km - 169.900 €
Burmester, cam. 360°, Pk chrono, JA 20 RS Spyder



Porsche 911 Targa 4 GTS Type 991
02/18 - 29.881 km - 158.900 €
Rouge Carmin, PDLs, Bose, Pack Int. GTS



Porsche 911 Carrera 4S Type 991
04/13 - 39.000 km - 107.900 €
Radars Av et Arr, PDLs, échapp. sport, sièges 4 Pos.



Porsche 911 GTS Type 997 BVM
02/11 - 39.458 km - 99.900 €
Bose, volant multi., échapp. sport, JA noires



Porsche Cayman GT4 Type 982
12/21 - 9.500 km - 129.900 €
PDLs+, Bose, Carplay, sièges chauffants



Porsche Cayman 718 Type 982
11/17 - 36.200 km - 59.900 €
Régulateur, Radars Arr., PCM, JAN 19



Mercedes AMG GT C Roadster
08/18 - 34.022 km - 145.900 €
Pk Dyn AMG, Burmester, sièges perf, Pack black



Mercedes C63 S AMG Coupé
09/17 - 53.200 km - 69.900 €
Pk black AMG, Sièges AMG, Burmester, JAN 19 AMG



Rolls-Royce Ghost 6.6 L V12
02/10 - 85.000 km - 114.900 €
Vitres surteintées, T.O, Volant cuir, JA 20



Porsche Cayenne Coupé Platinum E-Hybrid 340
01/23 - 10.620 km - 105.900 €
Radars Av et Arr + caméra, PDLs, JA 18



Porsche Cayenne Platinum Edition Hybrid
04/17 - 74.105 km - 58 900 €
PDLs, caméra 360°, susp. pneumatique, TO



Range Rover Sport SVR
01/20 - 48.500 km - 104.900 €
T.O, Tête haute, finition carbone, JA 22 Gloss Black



McLaren 570S Spider MSO 3.8 V8 570 ch
 02/18 - 36 210 km - 189 000 €
 Echap. Sport, Lift, Pk Ext. carbone, hard-top



Porsche 992 Carrera S PDK8 3.0 450 ch
 08/19 - 26 200 km - 139 900 €
 JA Classic 20'/21', Pk Sport Chrono, 90L



BMW M2 3.0 6 cyl. L 460 ch
 10/23 - 2 800 km - 114 900 €
 Pk M Perf. Piste, Pk Exper. M, M Drive pro



Maserati GranTurismo Sport III V8 4.7
 06/19 - 35 520 km - 107 900 €
 460 ch, JA 20', finitions Piano Black



Porsche 997.2 4S PDK 3.8 385 ch
 04/10 - 78 500 km - 71 900 €
 JA Sportdesign 19', échap. Sport, régul.



Jaguar F-Type R Coupé 5.0 V8 550 ch
 03/17 - 65 500 km - 71 900 €
 Black Pk Ext., Pk Visi., Pk Full Cuir, régul.



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



Mercedes AMG GT S Coupé 4.0 V8 510 ch
 07/15 - 33 000 km - 92 900 €
 JA AMG 19'/20', TO pano., Keyless go, PTS



Chevrolet C6 Z06 V8 7.0 512 ch
 03/07 - 37 350 km - 56 900 €
 Cuir noir, tête-haute, keyless go, Bose



Toyota Yaris GR Track 1.6 Turbo 261 ch
 12/21 - 4 990 km - 49 900 €
 JA 18', susp. GR circuit, échap. Milletek



Maserati Levante 350 GranSport 3.0
 12/19 - 74 900 km - 59 900 €
 V6 350 ch, JA 21' Helios, TO pano., LED



Maserati Ghibli SQ4 3.0 V6 410 ch
 06/17 - 66 490 km - 62 900 €
 JA 21' Titano, Pk int. Carbone, TO élec.

Suivez-nous !



@moteuretsens

Moteur & SENS®

WWW.MOTEURETSENS.COM

NOTRE
SHOWROOM
À 30 MIN
DE PARIS



Aston Martin V12 New Vantage Roadster
 05/23 - 2 900 km - 525 000 €
 Cuir Onyx Black, Pk Carbone Int./Ext., sièges AV. chauffants, Aerokit, échap. noir mat



Ferrari 488 Pista
 01/19 - 7 800 km - 459 900 €
 Alcantara Blu Scuro, sgs Sport carbone (L), Lift, Pk Carbone Int./Ext., échap. titane, JBL



Lamborghini Aventador S Roadster
 04/18 - 17 980 km - 415 000 €
 Cuir/Alcantara Nero, Pack Style, Sensorum, sgs baquets Sport, Lift, échap. noir mat



McLaren 675LT Spider 1 of 1
 03/17 - 8 400 km - 569 900 €
 Alcantara Noir, MSO Carbon Series, Pack Ext. Carbone, Lift, échap. Sport titane



Porsche 918 Spyder Pack Weissach
 03/15 - 16 800 km - 1 420 000 €
 Cuir noir, sgs baquets, Lift AV, Custom Tailoring, film protec., Homelink



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



Porsche 992 GT3 RS
 11/23 - 2 950 km - 387 900 €
 Cuir & Race Tex Noir, baquets 918, Lift, 90L, PDLs, extincteur, régul., cam. recul



Porsche 991 GT3 RS 520 ch Pack Weissach
 05/19 - 26 100 km - 234 900 €
 Cuir/Alcantara Noir, Pack Clubsport, Pack Sport Chrono, 90L, Bose, PDK, harnais

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**



Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

SPÉCIALISTES

Vendez
votre auto
à partir de
29€*

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

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

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

*Offre réservée aux particuliers, professionnels nous consulter.

Vos annonces

Pour une parution dans le prochain numéro, vos annonces doivent nous parvenir **au plus tard le mardi 9 juillet**



Ferrari 296 GTS
06/23, 3.408 km, grigio Silverstone, toit nero, cuir
Tortora, insert Daytona nero, Int carbone • **419.900 €**

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



Ferrari California T
05/17, 52.500 km, giallo Modena, cuir nero, insert
Daytona, Int carbone, écussons d'ailles • **149.900 €**

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



Ferrari FF
05/12, 65.311 km, grigio Silverstone, cuir nero, carbone,
Display, Lift, Gtie 24 mois • **155.900 €**

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



Ferrari California T
03/15, 22.500 km, Rosso Scuderia, cuir nero, surpiques
Rosso, volant carbone / Led, écussons, étriers jaunes,
Gtie 24 mois • **159.900 €**

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 F8 Tributo
12/20, 1.544 km, grigio Silverstone, cuir / alcantara nero,
Int carbone, caméra • **329.900 €**

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



Ferrari 458 Spéciale
09/14, 38.343 km, bianco Avus, bandes Nero, alcantara,
Gtie 24 mois • **349.900 €**

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



Ferrari California 460
07/11, 38.544 km, Grigio Ferro, cuir Rosso, sièges
Daytona, JA forgées diamant, écussons, Gtie 24 mois
• **119.900 €**

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

ACCESSOIRES & SERVICES



LA CONCIERGERIE AUTOMOBILE
pour voitures de sport et de collection



Pourquoi vous contenter d'un parking
quand vous pouvez profiter de tellement plus ?



01.89.47.00.43
www.carsup.io

ASSURANCE AUTO

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



Spécialiste
pour les
Risques
d'Assurances
en Entreprise

Nouveaux tarifs 2024

Exemples de tarifs

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



Ferrari 296 GTB

A partir de 1 500 €/an*



Ferrari 488 GTB

A partir de 980 €/an*



Ferrari 458 Spider

A partir de 780 €/an*



Lamborghini Gallardo LP560

A partir de 700 €/an*

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

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

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

N° Orias : 14000184

ACCESSOIRES & SERVICES

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



FIORANO RACING

UNE PASSION COMMUNE
Notre savoir faire à votre service



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



Dominique Romeo

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

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



Ferrari 612 Scaglietti
07/05, 69.824 km, bleu Mirabeau, cuir cuoio, climatisation, carnet complet • **89.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



Ferrari 456 GT BVM6
08/97, 91.297 km, gris Titano, cuir Charcoal, historique complet, gros entretien récent • **79.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



Ferrari 575 Maranello
04/03, 66.604 km, grigio Titano, 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 308 GTB
10/83, 76.087 km, Rosso Corsa, cuir beige, Française, historique complet • **99.900 €**
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 • **279.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



Maserati GranTurismo 4.7 S
01/09, 67.029 km, noir, cuir noir, Bose, JA 20 Neptune, Skyhook • **69.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



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



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



Ford GT « Carbone Séries »
05/22, 20 km, bleu métal liquide, finition int. Dark Energy Upgrade, bandes carbone, Lift, caméra • **1.150.000 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



BMW Z8
08/00, 53.366 km, bleu topaze, cuir noir, 1ère main, carnet, Hard Top, état concours • **244.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



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



Porsche 997 Ph 2 Carrera GTS 408 ch PDK 7
33.000 km, siège baquet alcantara / carbone, intérieur cuir / alcantara, Bose Surround • **94.990 €**

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



Caterham 170 S
Neuve, crystalline white, volant Momo cuir, siège confort cuir, plancher abaissé • **41.990 €**

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



Lotus Emira V6 First Edition BVA
Neuve, Shadow grey, intérieur cuir / alcantara, volant alcantara surpiquière rouge • **103.505 €**

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



Lotus Eletre S
Véhicule de démonstration, 5.800 km, Stellar black, executive seats, toit vitré intelligent, rétroviseurs caméra, JA 23 Moana Black • **158.850 €**

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



Bentley Flying Spur W12 Mulliner 635 ch
07/2022, 7 340 km, phase 2, Light Sapphire, cuir Camel, Gtie Certified by Bentley 12 mois • **195 800 € TTC** (malus payé)

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 • **94 800 € TTC**

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



Bentley Flying Spur S 3.0 V6 Hybrid PHEV
03/2023, 3 890 km, phase 2, Brodgar, cuir Camel, Garantie Bentley 12 mois • **239 800 € TTC**

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



Lamborghini Urus 4.0 V8 666 ch BVA8 S
05/2023, 12 390 km, Française, Garantie Constructeur date fin 25/05/2026 • **PSD**

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



Lamborghini Urus Performante 666 ch
05/2023, 9 800 km, Français, full carbone • **425 000 €**

Lamborghini Cannes
lamborghini.cannes@passionautomobiles.fr
+33 (0)4 22 78 78 78



Porsche Cayenne Coupé Turbo GT 640
01/2022, 27 900 km, Français, Porsche Approved • **204 900 €**

Lamborghini Cannes
lamborghini.cannes@passionautomobiles.fr
+33 (0)4 22 78 78 78



Lamborghini Huracán Coupé Performante LP 640-4
11/2019, 14 700 km, Française, TVA, garantie constructeur 11/2024 mois • **279 900 €**

Lamborghini Cannes
lamborghini.cannes@passionautomobiles.fr
+33 (0) 422 78 78 78



Lamborghini Huracán 5.2 V10 LP 610-4
10/2018, 13 250 km, Française, Garantie Lamborghini Selezione 12 mois • **PSD**

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



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



Disques et kits Track Day



Disques Turismo 996 4S - Turbo - 997 S



Disques Sport TY3
Nouveau



UPGRADE



Kits gros freins et Pista



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

Disponibles pour la plupart des Porsche !

atomix_r_france

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





★★★★★
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 Flycèe - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS - RCS PARIS 310894848. N°ORIAS : n°0700752 (www.orias.fr) - Création : deigne.fr - Au 11/09/2023

ACCESSOIRES & SERVICES

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 €

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

ORIAS : 07012543



Lamborghini Urus Graphite Capsule V8 650 cv
2022, 22.900 km, Pack carbone mat complet, sièges ventilés, chauffants, massants, toit Pano., Akrapovic, protection avant XPEL. 1^{ère} main, Française, TVA récup. • **329.900 €**
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Lamborghini Huracán Tecnica V10 640 cv
2023, 2.750 km, Grigio Telesto, capot moteur carbone brillant, Lift, Régul, origine France, 1^{ère} 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^{ère} 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 SF90 Spider 1000 cv
2023, 99 km, Rosso Maranello, cuir cuoio, pack carbone extérieur/intérieur, Apple Car Play, Française, 1^{ère} main, TVA récupérable • **670.000 €**
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Lamborghini Urus V8 650 cv
2021, 28.500 km, Verde Mantis, cuir, Q-Citura, Pack carbone brillant intérieur, configuration 4 places, Française, 1^{ère} main, TVA récupérable • **289.900 €**
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Alpine A110 GT 300 ch
2022, 1.900 km, bleu Alpine, Apple Car Play, télémétrie, Pack carbone, Focal, JA Grand Prix Diamond Cut • **84.900 €**
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Porsche 991 GT2 RS 700cv
2018, 20.550 km, Packs Weissach et Club Sport, sièges baquets carbone, Lift, régulateur, Harnais, protection intégrale XPEL, Française, 1^{ère} main • **399.900 €**
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr

ACCESSOIRES & SERVICES



Transport Walter

SECURITÉ | RAPIDITÉ



Votre Partenaire de Confiance pour Tous Type de Transport

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

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



5 avenue de l'énergie
67800 Bischheim

☎ 03 88 83 41 15

☎ 06 63 05 21 16

☎ 06 62 68 78 15

contact@transport-walter.com



Ferrari 296 GTS 3.0 L V6 830 cv Hybride
11/23, 510 km, rouge, cuir gris charcoal, nombreuses options, CG F • **414.800 € (Poss. HT)**

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



Ferrari California 4.3 L V8 460 cv BVA 7
09/09, 36.000 km, bleu Pozzi, cuir complet cuoio + bleu nuit Daytona, S.E.C, Magneride, carnet + factures + révision Ferrari • **113.900 €**

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



Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé Platinum V6 3.0 L BVA8 462 cv
2023, 46.000 km, bleu Moonlight nacré, cuir bi-color gris galet, Bose, Chrono, PASM, Gar Porsche 2025 • **94.900 €**

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



Porsche 997 Carrera S PH 2 PDK 3.8 L 385 cv
2009, 110.000 km, noir, cuir noir, S.E.C, Chrono Sport +, PSE, PASM, PSM, TOE, ciel de toit alcantara, PCM 3, JA Turbo 19 • **66.900 €**

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



Porsche 991 Carrera 4S Cabriolet PH 2 3.0 L 420 cv
2017, 73.000 km, blanc Carrara, cuir noir, PSE, Bose, PASM • **108.900 €**

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



Porsche Boxster S 718 2.5 L 350 cv PDK
03/18, 68.000 km, blanc Carrara, cuir complet rouge Bordeaux, PSE, Bose, caméra, PASM, superbe • **62.800 €**

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



Mercedes SLS AMG Roadster
12/12, 14.700 km, noir métal, cuir rouge / noir, caméra, jantes noires, française, carnet • **199.000 €**

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



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

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

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.



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 • **164.900 €**

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



Tesla Modèle Y GDE Auto 4 WD
09/22, 18.900 km, gris nuit, cuir noir, auto-pilote amélioré, JA 20 • **45.900 €**

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

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

ACCESSOIRES & SERVICES



A vendre trois niveaux de parkings indépendants et pouvant être vendus libres et par niveau.

Ils sont situés au cœur de Paris 15^{ème}, secteur Beaugrenelle.

Convierait pour collectionneur de voitures souhaitant privatiser un ou plusieurs niveaux ou professionnel du gardiennage de luxe.

RC ▶ 600 m² de parking plus 160 m² de commerce attenant sur rue
 1^{er} sous-sol ▶ 800 m² de parking
 2^{ème} sous-sol ▶ 1 000 m² de parking

Prix au m² : Parkings ▶ 1 800 €/ m²
 Commerce ▶ 6 800 €/ m²

Contact : bertrand@boillon.com



Audi RS 3 Sportback 2.5 TFSI quattro 400 ch S tronic
 10/17, 84 950 km, Pk cuir Nappa fin noir/gris, Pk Style Noir Brillant, sgs Sport S Av., décors carbone, B&O, Matrix LED • **49 900 €**

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



Audi A5 Cab. S line 40 TDI quattro 204 ch S tronic
 05/21, 67 000 km, cuir/Alcantara noir/gris, sgs Sport Av., Matrix LED, caméra recul, MMI Navi +, phone box, B&O 3D • **44 900 €**

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



Audi Q5 Sport 3.0 TDI quattro 286 ch tiptronic
 06/18, 82 300 km, cuir Nappa noir/gris, tête-haute, finition S line, Matrix LED, MMI Navi +, TO pano. verre, B&O 3D • **46 900 €**

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



Audi RS 7 Sportback V8 4.0 TFSI COD quattro 560 ch
 08/13, 149 600 km, tiptronic 8, cuir noir, Pack Carbone, dir. dynamique, sgs Sport S Av. chauff., B&O, TO pano. verre coul. • **45 900 €**

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



McLaren 650 S Spider MSO 650 ch
 03/16, 86 000 km, 1^{ère} main, Volcano Orange, carbone, full Alcantara Carbon Blk/Bright Red, full opt°, volant repère 12h, gde révision 12/23, entretien McL Paris, carnet à jour, XPEL, état except. • **169 650 €**

06 76 08 25 40 - Renove-Paradise (dpt 60)



Ariel Atom 3
 05/10, 8.869 Miles, noir, châssis 3.5 renforcé Ariel Atom, aileron avant / arrière carbone • **69.500 €**

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



4 Roues Complètes
 Rare, vend 4 roues couleur or Ferrari Scuderia origine, 2 roues 295/35/19 - 2 roues 235/35/19
 • **prix. 6 500 €**

06 12 35 40 31



Porsche Boxster S 987 3.2 BVM 285 ch
 2006, 74 000 km, peinture « Gulf » (Bleu et Orange), toutes options Porsche d'origine, clim, tél, GPS, CD, Bose... très bon état, pneus arr. neufs et av. récents, pas de circuit, cause retraite et santé • **35 000 €**

06 07 18 70 41 (dépt. 83)



Volkswagen Golf 2 Edition One
 02/91, 68 200 km • **18 750 €**

06 44 36 45 60



AC Cobra Factory Five V8 5.0
 Propriétaire depuis 7 ans, 6 400 km, moteur Ford 302 V8 5 litres avec préparation moteur de qualité, très belle auto, état neuf • **60 000 €**

06 16 48 42 41 (dépt. 06)

POUR UNE PARUTION DANS LE PROCHAIN NUMÉRO, VOS ANNONCES DOIVENT NOUS PARVENIR AU PLUS TARD LE MARDI 9 JUILLET

OFFRE SPECIALE

1 MOIS **29€***

2 MOIS + 3^e MOIS OFFERT **49€***

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.

COURRIER Sport Auto "Petites Annonces"

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

Marque :

Modèle :

Année :

Km :

Descriptif :

Prix :

Nom / Prénom* :

Téléphone :

Adresse* :

Mail :

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

RÈGLEMENT

Chèque à l'ordre de REWORLD MEDIA CONNECT

CB n° _____

Validité _____/_____/_____

Clé* _____

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



Signature obligatoire : _____

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

PAINT SHIELD France

FILM DE PROTECTION* POUR VEHICULES DE PRESTIGE...

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



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



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

▲ ADRESSE:

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

info@paintshieldfrance.fr

LA PAUSE VINTAGE



À LA UNE

La Mustang fête ses 60 ans !

RIEN QUE POUR VOUS

Lamborghini 400 GT

ON VOUS DIT TOUT

Sur la Bugatti 57 Atalante

EN TÊTE À TÊTE

Avec Sébastien Crubilé et ses Porsche

EN VENTE ACTUELLEMENT

SPORT

134

COULISSES F1
Grand Prix de Monaco
& Grand Prix du Canada

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

DPPI



146

Les 24 Heures du Mans 2024

17 heures de sprint. Si l'on retire les 7 heures de neutralisation de la course pour cause d'accidents ou de piste impraticable en raison de la pluie, l'intensité de cette édition ne s'est jamais relâchée. Dans notre dossier : Ferrari/Toyota dans un mouchoir, l'amertume de Porsche, les débuts de Valentino Rossi, pourquoi les Alpine ont abandonné si vite...



Laurent Villaron

124

STUDIO
Cadillac V-Series.R (2024)



DPPI

130

REPORTAGE F1
Ferrari : la méthode Vasseur



Alpine F1 Media

142

ENQUÊTE F1
Renault cherche des solutions

ASSAUT TRANSATLANTIQUE

La passion de General Motors pour l'Endurance ne se dément pas. En plus d'aligner ses traditionnelles Corvette en GT, le géant américain est désormais aussi présent en Hypercar avec Cadillac. **En toute discrétion, la V-Series.R ne cesse de monter en puissance.**

Par Alain Pernot Photos Laurent Villaron



D

e l'édition 2022 des 24 Heures du Mans, le grand public a surtout retenu le succès de Ferrari face à Toyota. L'identité des occupants de la troisième marche du podium est un peu passée sous les radars. Et pourtant, leur prestation était remarquable. Pour son retour au Mans après vingt et un ans d'absence, Cadillac s'était offert le luxe de terminer troisième et

quatrième. Une très jolie performance d'ensemble pour une auto encore très jeune. « En 2023, nous disposions d'un package neuf dont tous les composants n'étaient pas encore matures, nous rappelle l'ingénieur Jonathan Maury. Notre gros atout était la fiabilité. Nous avons volontairement mis l'accent sur ce point. » Une approche pertinente qui a porté ses fruits.

Aux Etats-Unis, la Cadillac V-Series.R a confirmé ses bonnes dispositions en remportant le championnat IMSA dès sa première tentative avec l'équipage Pipo Derani et Alexander Sims. Profitant de l'expérience de Corvette, Cadillac a, dès le début de ce programme, fait le choix de ne pas se contenter de courir aux Etats-Unis. Parallèlement à sa

participation en IMSA, le constructeur premium de GM s'est aussi engagé sur l'intégralité du championnat du monde d'Endurance. Une grande première gérée sur le terrain par l'antenne européenne du Chip Ganassi Racing, basée en Allemagne. Une excellente manière de se roder aux spécificités réglementaires qui régissent également les 24 Heures du Mans. En revanche, cet assaut mondial est limité à une seule voiture confiée à deux pilotes. Pas vraiment idéal pour multiplier les retours techniques.

Si les règlements techniques sont relativement similaires entre IMSA et WEC, il existe tout de même des différences entre les deux championnats. « Les profils de circuits sont très différents, précise l'ingénieur d'exploitation de la n° 2. Il faut en distinguer trois sortes : les circuits américains, les circuits de type F1 utilisés en WEC et les circuits du Mans et de Daytona. Il n'est aujourd'hui plus possible de disposer d'une configuration aérodynamique pour les circuits rapides et d'une autre adaptée aux circuits nécessitant plus d'appui. Un seul kit aéro est autorisé. »

Pour propulser ce proto LMDh basé sur un châssis Dallara, Cadillac n'a pas hésité à concevoir un tout nouveau moteur, le seul du plateau Hypercar à ne pas être suralimenté. « Dès que nous avons pu, nous ●●●

MCLAREN 720S
LMGT3 EVO

Présent sur le podium en 2023 grâce à l'équipage de la n° 2, Cadillac n'a pas pu rééditer sa performance cette année.



Sur les manches
du championnat
du monde,
seuls deux pilotes
se relaient au volant
de la V-Series.R :
Earl Bamber
et Alex Lynn.



TECHNIQUE

Groupe propulseur : **Cadillac LMC55R** Architecture : **V8 atmosphérique à 90°** Cylindrée : **5,5 litres**
Position : **centrale arrière, axe longitudinal** Distribution : **double arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre**
Alimentation : **injection directe** Régime maxi : **8 800 tr/mn** Lubrification : **par carter sec**
Système hybride : **MGU Bosch standard (67 ch)** Gestion électronique : **Bosch Motronic MS7**
Puissance maxi cumulée : **500 kW soit 670 ch (selon BoP)** Transmission : **roues arrière**
Boîte de vitesses : **Xtrac P1359 à 7 rapports séquentiels (+ marche AR) avec commande par palettes au volant**
Embrayage : **Tilton en carbone, 4 disques, diamètre de 140 mm**
Châssis/coque : **monocoque Dallara en fibre de carbone, panneaux latéraux en Zylon**
Suspensions AV & AR : **double triangle, pousoirs, barres de torsion à l'avant & combinés ressort/amortisseur à l'arrière**
Freins AV & AR : **disques ventilés et étriers monoblocs à 6 pistons Brembo**
Direction : **à crémaillère assistée électriquement** Réservoir : **110 litres**
Roues AV/AR : **OZ en alliage forgé 12,5 x 18/14 x 18** Pneus AV & AR : **Michelin 29/71 & 34/71 R 18**
L - l - h : **4 990 - 1 996 - 1 168 mm** Empattement : **3 148 mm**
Poids : **1 030 kg (à vide) selon BoP**

avons lancé des études concernant les diverses architectures moteur possibles, explique Laura Wontrop Klauser, la responsable du programme Endurance de GM. Lorsque nous avons fait le bilan en tenant compte des critères de performance de cette plateforme, il nous est apparu qu'il faisait sens de partir sur un V8. Cela nous a permis de nous appuyer sur la grande expérience que nous avons de cette architecture. Nous avons choisi une cylindrée de 5,5 litres qui offre un bon compromis entre le couple et la puissance avec une large fenêtre d'exploitation. »

Le son est là

Comme souvent avec les voitures de course américaines, le son du moteur est unique. « Personnellement, je ne m'en lasse pas ! s'enthousiasme Alex Lynn, l'un des deux pilotes réguliers de la n° 2 engagée en WEC. On ne s'ennuie jamais à conduire cette voiture. J'espère que les fans apprécient également. C'est important pour nous : le sport automobile est aussi un support pour faire passer des émotions, des bruits, des odeurs, etc. » Ainsi que le règlement des prototypes Le Mans Daytona hybrid l'exige, ce moteur est associé au kit hybride standard développé par Bosch et Williams. La puissance récupérée au freinage est automatiquement restituée sur le train arrière. Ce système ayant été mis à disposition assez tardivement aux concurrents, le développement préalable de la V-Series.R a été mené au pas de course. « Le processus d'homologation a été compressé, reconnaît Sébastien Bourdais, qui la pilote en IMSA et au Mans.

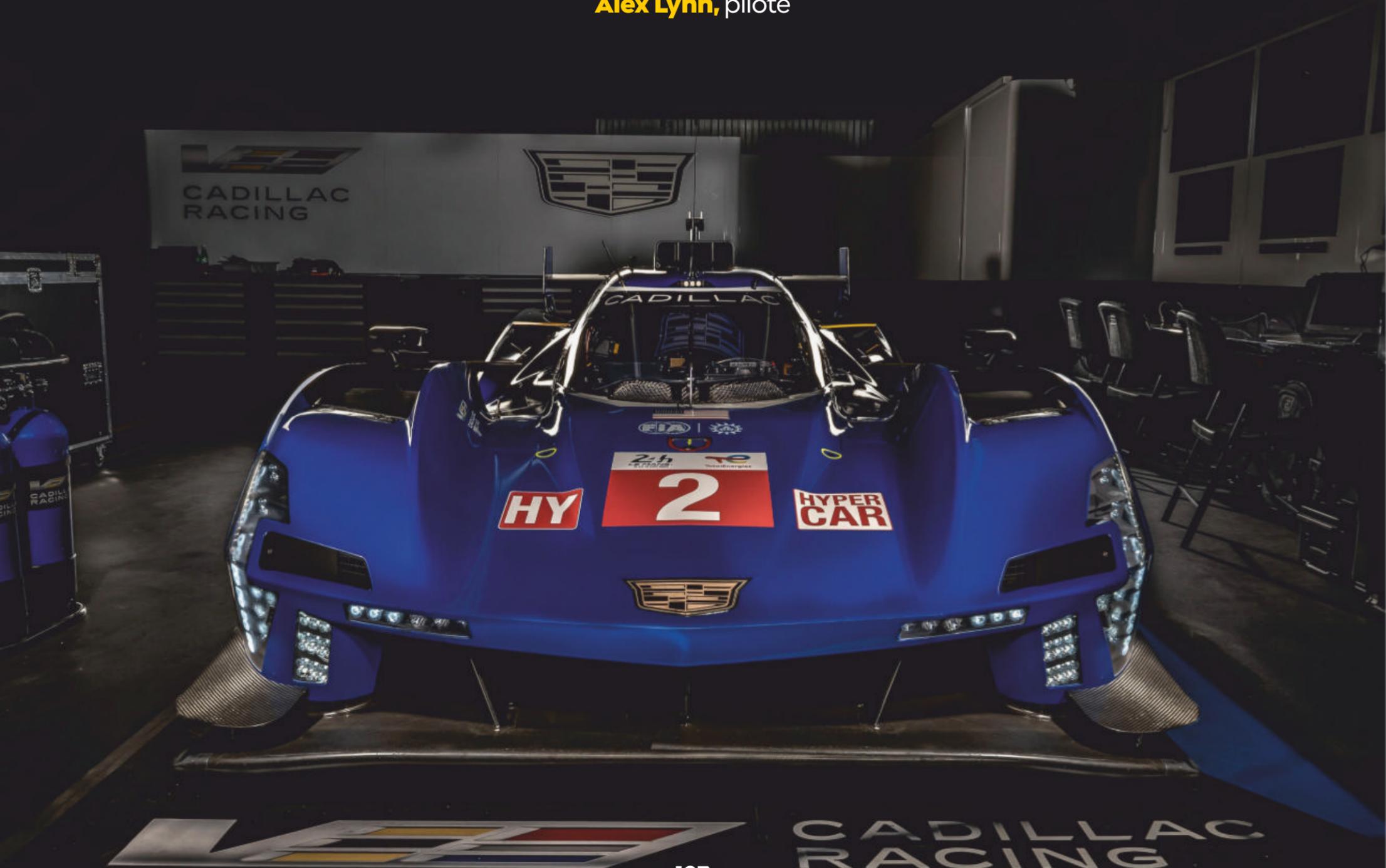
Il a démarré trois mois après la date prévue en 2022. Au début, la voiture générait trop d'appui aérodynamique et pas assez de traînée. Chaque fois qu'on posait l'auto sur la piste, il fallait la dégrader pour se rapprocher de la fenêtre de performance aérodynamique imposée par le règlement. »

Néanmoins, la Cadillac se montre très bien disposée dans ce domaine : « Je pense que l'aérodynamique est l'un des points forts de la voiture, confie l'ingénieur Jonathan Maury. Elle génère un bon niveau d'appui. » De cette caractéristique découle une vertu très appréciable : « Avec l'appui et la stabilité que nous avons, nous faisons bien travailler les pneus », poursuit Alex Lynn. Sébastien Bourdais confirme : « La Cadillac a tendance à prendre plus soin de ses pneus mais, en conséquence, elle les met moins vite en température aussi. C'est un sujet. »

Pour Jonathan Maury, ce problème ne se gère pas de la même manière des deux côtés de l'Atlantique : « L'exploitation des pneus n'est pas identique en IMSA et en WEC car les contraintes d'utilisation édictées par le manufacturier en matière de pression et de carrossage ne sont pas les mêmes. Elles sont plus drastiques en WEC. » C'est ce qui explique que l'interdiction de préchauffer les pneus – vécue comme une routine aux Etats-Unis – est un sujet majeur de préoccupation en championnat du monde. « Nous sommes parmi ceux qui ont le plus de difficultés à mettre les pneus medium en route, déplore Sébastien Bourdais. Ça fait un an et demi qu'on travaille sur ce sujet mais nous n'avons rien trouvé. »

**“IL Y A QUELQUE CHOSE SUR LE CIRCUIT
DU MANS QUI REND NOTRE VOITURE RÉELLEMENT VIVANTE.”**

Alex Lynn, pilote





Cadillac n'a pas hésité à concevoir un moteur spécifique pour propulser la V-Series.R. Un V8, bien sûr ! C'est le seul moteur atmosphérique du plateau Hypercar.

"CELA FAISAIT SENS DE PARTIR SUR UN MOTEUR V8. CELA NOUS A PERMIS DE NOUS APPUYER SUR LA GRANDE EXPÉRIENCE QUE NOUS AVONS DE CETTE ARCHITECTURE."

Laura Wontrop-Klauser,
responsable programme GM



Au Mans, le problème était crucial. « Le Mans est le circuit où la densité d'énergie mise dans les pneus au kilomètre est la plus faible de la saison, indique Jonathan Maury. De plus, sur la première partie du circuit, il y a concrètement deux virages dans lesquels vous pouvez envoyer de l'énergie dans le pneu et ensuite, vous avez des lignes droites dans lesquelles les pneus refroidissent. Sur le WEC, Le Mans est donc le circuit le plus difficile de la saison pour la mise en chauffe des pneus. » Cet élément complique considérablement la vie des pilotes : « Tu peux perdre 6 ou 7 secondes à cause de ça, de la sortie des stands à la sortie du Tertre rouge, analyse Sébastien Bourdais. Sur cette section, c'est comme si tu roulais sur de la glace ! »

A la suite des troisième et quatrième places de 2023, Cadillac abordait toutefois l'édition 2024 des 24 Heures du Mans avec une relative sérénité. « Après le podium de l'an dernier, nous avons listé tous les points à améliorer et qui nous ont empêchés de gagner la course, et depuis un an, nous avons coché de nombreuses cases, expliquait le pilote Earl Bamber. Je pense que nous venons avec un package globalement plus rapide et efficace. Sur le plan opérationnel, nous sommes aussi bien plus affûtés. »

« Depuis l'an dernier, nous avons beaucoup progressé dans le domaine du software, détaille Jonathan Maury. Cela nous permet de faire fonctionner tous les systèmes embarqués dans la voiture de manière plus harmonieuse et efficace. » Sébastien Bourdais apprécie ces progrès : « Nous avons moins d'alarmes et une bien meilleure réactivité lors du déclenchement de l'une d'elles pour trouver une parade. En cas de problème, il convient d'appliquer les bonnes procédures sur le volant. Généralement, il faut entrer une lettre et un chiffre. Les lettres vont de A à H et, pour chaque lettre, il y a une trentaine de procédures. Ça fait un paquet de combinaisons ! »

Selon le pilote anglais Alex Lynn, le circuit du Mans sied plutôt bien au caractère de la V-Series.R : « Il y a quelque chose sur ce circuit qui rend notre voiture réellement vivante. Cette piste avec ses virages rapides convient vraiment bien à notre auto qui est à la fois équilibrée et stable à haute vitesse. » Malheureusement, Cadillac a légèrement manqué de vitesse de pointe au Mans cette année pour faire aussi bien ou mieux que l'an passé. « Nous savons que

nous avons une voiture qui génère un peu plus de traînée que ce que l'on voudrait », regrette Sébastien Bourdais. La meilleure V. max. de la V-Series.R a été de 337 km/h alors que deux Toyota et une Porsche ont été flashées à 344,5 km/h. La pluie et les conditions de course difficiles n'ont pas non plus favorisé Cadillac. « Le point faible de la voiture se situe probablement dans sa sensibilité à la météo, reconnaissait avant le départ Jonathan Maury. Elle est sensible à la fois à l'amplitude des températures et à la présence de pluie sur la piste. »

30 tours en tête au Mans

Avec une édition très humide, les Cadillac n'étaient pas vraiment dans le contexte idéal pour être performantes au Mans cette année. Néanmoins, après avoir brillé en qualifications (avec un superbe deuxième chrono de Lynn), la n° 2 a réalisé une course très solide. Elle a même amélioré le meilleur tour en course établi, un moment, par la Ferrari victorieuse. Seul Kamui Kobayashi a effectué un tour plus rapide en course. La Cadillac du trio Bamber-Lynn-Palou a en outre plusieurs fois pointé en tête : 30 tours en tout. Mais ce ne fut pas suffisant face aux Ferrari et aux Toyota pour viser la victoire ou ne serait-ce qu'une place sur le podium.

Le clan Cadillac est assez confiant pour le reste de la saison. En IMSA, le duo Bourdais-Van der Zande – vainqueur à Long Beach – occupe actuellement la deuxième place au championnat. En WEC, l'équipe espère rééditer le remarquable niveau de performance affiché à Spa, malheureusement non concrétisé du fait de l'accident d'Earl Bamber (qui s'est vu pénalisé de 5 places sur la grille de départ du Mans). « Compte tenu du travail réalisé, nous attendons de gros progrès sur le circuit de Fuji où nous avons déjà couru l'an passé », reconnaît Jonathan Maury, qui peut s'appuyer sur de puissants outils de simulation tant aux Etats-Unis qu'en Europe.

L'an prochain, Cadillac affirmera plus clairement ses ambitions en championnat du monde. Comme le règlement l'exigera, la marque américaine portera son effort à deux voitures sur l'ensemble du WEC et celles-ci ne seront plus confiées à l'équipe américaine Chip Ganassi Racing mais à l'excellente écurie anglaise Jota, victorieuse à Spa en mai dernier avec une Porsche privée. ●

A portrait of Frédéric Vasseur, the team principal of Ferrari, wearing a red Ferrari team shirt. The shirt features several sponsor logos: Shell, Santander, CEVA Logistics, and VGW. A lanyard with a Ferrari logo is around his neck. The background is a blurred pit lane with bright lights.

VASSEUR

LE COMMUNICATEUR

La désillusion de l'équipe Ferrari au Canada, quinze jours après l'euphorie de Monaco, a prouvé que rien n'est jamais gravé dans le marbre en Formule 1.

Aussi, intronisé à la tête de la Scuderia début 2023, Frédéric Vasseur n'a jamais sous-estimé la tâche qui l'attendait à Maranello.

Par Lionel Froissart Photos Ferrari F1 Media & DPPI

La complicité est telle entre Frédéric Vasseur et son pilote Charles Leclerc que les deux hommes n'hésitent pas à se jeter à l'eau quand les circonstances le justifient. La victoire à domicile que le Monégasque chassait depuis son arrivée en F1 méritait ce plongeon des plus artistiques.



S

eule écurie présente en F1 depuis la deuxième course du championnat en 1950 ⁽¹⁾, la Scuderia Ferrari a vécu beaucoup de hauts et presque autant de bas lors de cette fidèle présence dans la reine des catégories. Sur les 1 110 grands prix du championnat organisés au soir de celui du Canada, Ferrari n'en a manqué que 27, parfois pour des raisons techniques, des forfaits volontaires, des choix politiques ou par décision du Commendatore. Au cours de ces trois

quarts de siècle, de nombreux patrons se sont succédé à la tête de l'équipe de F1 la plus prestigieuse. Parmi eux, il n'y a que deux Français à avoir connu cet honneur. Jean Todt, bien sûr, de 1993 à 2007, avec le succès que l'on sait en compagnie de Michael Schumacher, et depuis un an et demi Frédéric Vasseur. Patron de la Scuderia, c'est le poste ultime ; il s'agit du challenge le plus exposé et le plus relevé dans le domaine du sport automobile.

Lorsque nous avons rencontré Frédéric Vasseur à Maranello quelques semaines après sa prise de fonction, celui-ci avait insisté sur l'importance d'explorer et découvrir chaque département de sa nouvelle équipe avant de prendre la moindre décision. Parmi celles-ci, l'une des premières ne fut pourtant pas en rapport avec l'organigramme ou la technique. Et elle n'a pas manqué de surprendre les vieux briscards du service Compétition : « Quand je suis arrivé, j'ai demandé à ne plus faire la revue de presse le lundi matin. »

Avant même de dire oui à la proposition de John Elkann, le président de Ferrari, et de son directeur général Benedetto Vigna, Vasseur savait, pour en avoir discuté avec Todt, que l'une de ses plus grandes difficultés serait d'apprivoiser les journalistes italiens, en général d'une impatience et d'une intransigeance folles. Prudent, il en a réuni une trentaine au fameux *Ristorante Cavallino*, en face de l'entrée des usines historiques, sur la *via Abetone*. Ce fut l'occasion de se présenter, tout en se gardant bien de fixer des objectifs trop ambitieux qui auraient fait les grands titres le lendemain matin.

“JE NE LIS PAS LA PRESSE. JE N'AI PAS TWITTER. JE N'AI PAS INSTAGRAM. JE N'AI PAS FACEBOOK. JE NE SUIS PAS INFLUENCÉ PAR LA PRESSE ITALIENNE.” Frédéric Vasseur

Ce ne fut toutefois pas suffisant pour échapper aux premières critiques après quelques semaines, les résultats se faisant attendre. Vasseur n'en a rien su ou presque : « Je ne suis jamais très affecté par la presse. Je ne la lis pas. Je n'ai pas Twitter. Je n'ai pas Instagram. Je n'ai pas Facebook. Je ne suis pas influencé par la presse italienne. »

Une “transparence” sous contrôle

Le très efficace service de presse de la Scuderia veille toutefois au grain et ne manque pas d'informer les principaux responsables de l'équipe de F1 si des choses gênantes sont publiées ou diffusées. « Nous avons eu quelques fuites au début, quand j'ai rejoint l'équipe, et même avant, parce que c'est dans la presse que j'ai compris que j'irais chez Ferrari, avant même d'entamer les discussions, s'amuse Vasseur rétrospectivement. Au cours des six derniers mois, il y a eu des rumeurs dans les médias, et non des fuites de la part de l'équipe. Je ne peux pas me plaindre. J'ai eu plus de fuites dans le passé. Chez Renault par exemple, je disais quelque chose lors du débriefing, et c'était sur les sites Web dans l'après-midi. »

Il semblerait que sa manière de communiquer, un peu à l'ancienne, sans détour et avec un franc-parler réjouissant, soit payante. Frédéric Vasseur a donc amadoué la plupart des journalistes spécialisés. A l'opposé d'un Jean Todt, le nouveau patron de Ferrari joue la transparence. Ou plutôt « sa » transparence, avec cette façon d'en dire beaucoup ●●●



Malgré son amitié avec Toto Wolff, son homologue de chez Mercedes, Frédéric Vasseur n'a pas hésité à attirer le bras droit de celui-ci, le Belge Jérôme d'Ambrosio (ci-dessus à droite) dans l'usine F1 ultra-moderne de Maranello. Et surtout, Vasseur a finalisé un transfert majeur en convainquant Hamilton de passer du noir Mercedes au rouge Ferrari à partir de 2025.

aux journalistes tout en leur demandant d'en répéter le moins. C'est l'utilisation du fameux « *off record* » qui peut s'avérer frustrante pour ceux qui reçoivent la parole du boss, mais qui au moins leur permet de comprendre certains événements lorsqu'ils surviennent.

Les mains dans le cambouis

Lors de ses premiers pas à Maranello, plutôt que de s'enfermer dans son grand bureau blanc et d'enchaîner les réunions uniquement avec les cadres et les piliers de la Scuderia, Frédéric Vasseur a privilégié les déambulations dans tous les départements de l'immense usine consacrée à la F1, il a multiplié les entretiens, du simple préposé au changement de roues jusqu'aux ingénieurs les plus réputés. C'est l'une des nombreuses qualités du bonhomme que de pouvoir parler avec tous les individus qui font une équipe de course, ayant lui-même mis la main à la pâte au cours de sa longue carrière. Il ne faut pas oublier qu'il est ingénieur de formation, diplômé de l'Estaca⁽²⁾. Avec un sourire en coin, il rappelle souvent que ses ingénieurs ne peuvent pas lui raconter trop de fables, ayant encore quelques bonnes bases techniques. Vasseur a gravi tous les échelons du sport automobile en bord de piste, penché sur les ordinateurs et la télémétrie, tout en restant à l'écoute des pilotes. Un autre de ses points forts. Il a formé ou vu passer dans son équipe ART Grand Prix (initialement ASM) une bonne partie des cadors de la Formule 1. Faut-il citer les Nico Rosberg, Sebastian Vettel, Alex Albon, George Russell, ou encore Charles Leclerc et Lewis Hamilton (nous y reviendrons) pour n'évoquer que les plus célèbres ?

LEWIS HAMILTON AVAIT ÉTÉ APPROCHÉ DE LONGUE DATE PAR JOHN ELKANN, PRÉSIDENT DE FERRARI, EN PERSONNE. MAIS C'EST BIEN FRÉDÉRIC VASSEUR QUI A ÉTÉ LE CATALYSEUR DE CE TRANSFERT À SENSATION.



INGÉNIEUR DE FORMATION, VASSEUR RAPPELLE SOUVENT AVEC UN SOURIRE EN COIN QUE SES INGÉNIEURS NE PEUVENT PAS LUI RACONTER TROP DE FABLES.



Après une période de prise de renseignements et d'observation assez discrète au début de la saison 2023, Frédéric Vasseur a donc tranché. Mais pas à la hache. Plutôt à la manière d'un charcutier italien consciencieux débitant des tranches de *prosciutto* aussi fines que du papier à cigarette. Quelques aménagements ont été effectués dans l'organigramme de course, comme le remplacement du responsable de la stratégie, qui avait été très décrié les saisons précédentes sans que Mattia Binotto, le prédécesseur du Français à la tête de la Scuderia, ne change rien. Inutile de lister ici tous les ajustements que le Français a mis en œuvre dans la multitude de départements que compte une équipe de F1. La plupart ne sont pas connus du grand public ni même des plus fervents tifosi. Frédéric Vasseur reconnaît ne pas avoir de baguette magique ou de martingale pour remettre Ferrari sur la piste du succès sur le long terme. Seuls un travail et une implication de tous les instants peuvent faire la différence, avec la difficulté de mettre au bon endroit les bonnes personnes. Au cours d'une saison 2023 compliquée, pour ne pas dire décevante, avec une seule victoire et l'incapacité d'accrocher la deuxième place des constructeurs, Vasseur n'a jamais cherché à minimiser les erreurs, à nier les décisions erronées sur le plan stratégique, tout en se méfiant des bons résultats, préférant concentrer ses troupes sur le pourquoi des journées « sans ». C'est une autre des forces du Français : la clairvoyance et la certitude que personne ne peut prévoir l'avenir, sinon le préparer au mieux.

Recrutements chez Mercedes

Et pour ce qui est de l'avenir, Frédéric Vasseur a fait fort. Il est à l'origine du plus gros coup de cette année 2024. Il s'agit bien sûr du recrutement de Lewis Hamilton, qui rejoindra Charles Leclerc en 2025. Certes, Hamilton était approché de longue date par la Scuderia, à commencer par John Elkann, le président de Stellantis et de Ferrari, en personne. Mais c'est bien Frédéric Vasseur qui a été le catalyseur de ce transfert

à sensation. Les deux hommes se connaissent bien puisque le Britannique a beaucoup gagné avec Vasseur en F3 et GP2.

Deux autres hommes clés de Mercedes, le Français Loïc Serra et le Belge Jérôme d'Ambrosio, intégreront la Scuderia à l'automne. L'arrivée d'Hamilton a fini de convaincre Serra de s'installer à Maranello au poste de responsable de l'ingénierie de performance du châssis. Concernant d'Ambrosio, qui a fait ses gammes dans l'ombre du directeur de l'écurie Mercedes, Toto Wolff, il soulagera Frédéric Vasseur dans ses fonctions de patron de l'équipe Ferrari. Lequel le confirme : « *Nous nous partagerons la fonction. Mais il me soutiendra. Il me bottera les fesses à l'occasion. Et il a une grande expérience du sport automobile, du management, du pilotage, de tout.* »

Bien sûr, d'autres noms sont attendus à Maranello car, comme le précise Frédéric Vasseur, « *dans une entreprise qui compte 1 500 employés, il y a forcément des mouvements et du turnover* ». Et parfois, certaines décisions ne sont pas faciles à prendre, sur le plan humain. Mais on a vu que Frédéric Vasseur a sacrifié, sans état d'âme, son pilote Carlos Sainz, pour faire la place à Hamilton en 2025. Le Français s'est longuement expliqué sur ce choix de recruter un septuple champion du monde. Ce fut surtout une occasion de constater que sous son air bonhomme et ce contact souvent jovial avec ses interlocuteurs, le nouveau patron de Ferrari peut se montrer impitoyable. La réussite – qu'il a connue dans toutes les catégories – est sans doute à ce prix. ●

(1) Enzo Ferrari avait snobé l'épreuve inaugurale du championnat à Silverstone parce que les primes de départ étaient plus alléchantes dans une autre épreuve. Le Commendatore s'est rapidement ravisé, envoyant trois de ses bolides disputer le deuxième grand prix organisé à Monaco, comprenant l'importance qu'allait prendre le championnat de Formule 1. (2) Ecole supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile.



FORMULE 1

Dans les coulisses des grands prix



GP de Monaco

CIRCUIT DE MONTE CARLO

24 - 26 MAI 2024



GP du Canada

CIRCUIT GILLES VILLENEUVE

7 - 9 JUIN 2024



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

DPPI

134

Le Grand Prix de Monaco a été marqué par la consécration de l'enfant du pays Charles Leclerc. Et, cerise rouge sur le gâteau, au volant d'une Ferrari, pour le plus grand plaisir des innombrables tifosi locaux. Revers de la médaille, cette course a établi un record peu glorieux, avec aucun changement de position pour les dix premiers du départ à l'arrivée.



01

DPPI

Il va sans doute falloir s'habituer à ce visage juvénile. C'est celui d'Andrea Kimi Antonelli, un Italien de 17 ans (il sera majeur fin août) qui a toutes les chances d'être titularisé par la grande équipe Mercedes. Le directeur de l'écurie, Toto Wolff, est persuadé de tenir là un nouvel Hamilton.



02

DPPI

Esteban Ocon est sans conteste un pilote rapide et expérimenté. Pourtant, le voilà dans la tourmente. Beaucoup d'observateurs lui reprochent son manque d'esprit d'équipe. Ce qui ne devrait pas l'empêcher de retrouver un nouveau volant, le Normand ayant annoncé son départ de chez Alpine.

GP de Monaco

CIRCUIT DE MONTE CARLO

24 - 26 MAI 2024

JEUDI 23 MAI

Alpine vendue aux Chinois ? De Meo s'insurge

Ce n'est pas la première fois qu'une rumeur sur la vente de l'équipe Alpine alimente les conversations du paddock, suivant l'hypothèse que Renault veut s'en débarrasser. Après avoir fait des Andretti des acheteurs potentiels, elle désigne maintenant des Chinois comme futurs propriétaires. Si cette hypothèse, s'appuyant sur la nouvelle Alliance avec le groupe Geely, devenait réalité, Alpine F1 garderait son identité française. Ce serait aussi une aubaine pour Guanyu Zhou qui y trouverait refuge et un volant qu'il a peu de chances de dégotter ailleurs. Quelques jours plus tard, Luca de Meo, patron de Renault Group, repoussera fermement l'idée de céder l'équipe Alpine : « Je veux que ce soit très clair. Il n'y a aucune chance que nous abandonnions. Ce n'est pas mon style. Nous ne vendrons même pas une partie de l'équipe. Nous n'avons pas besoin d'argent. » Cela n'empêche pas Luca de Meo d'avoir quelques autres idées pour l'avenir d'Alpine (lire p. 142).

VENDREDI 24 MAI

01

Mercedes : Russell vote Antonelli
Comme Lewis et Max

Après Lewis Hamilton, c'est George Russell qui est prêt à adouber le débutant Andrea Kimi Antonelli (qui aura 18 ans le 25 août). Russell, appelé à devenir le pilier de l'équipe Mercedes après le départ d'Hamilton, soutient le recrutement du rookie italien. Lequel se fait encore les dents (de lait) en F2 mais avec un programme de préparation à la F1 très soutenu. Quant à Max Verstappen, qui a lui-même débuté en F1 avant ses 18 ans, il ne doute pas de l'adaptation d'Antonelli : « Quand vous êtes talentueux, et vous pouvez voir que Kimi est très talentueux, je ne pense pas que vous devriez être trop inquiet – et vous devez faire des erreurs. »

F2 : Martins salué par Toto Wolff Le Français flatté

Victor Martins déambule dans le paddock de la F1 alors qu'il vient de se qualifier sur la première ligne de la Formule 2. Passant en coup de vent perché sur une trottinette, Toto Wolff lui lance des félicitations. Le jeune Français s'arrête net. Il n'en revient pas. Toto est déjà loin, mais Martins lui crie qu'il est disponible au cas où... Hélas, sa course de F2 sera abrégée après un mauvais départ et un accrochage dans les rues de la principauté.

“Ma tête est là, en Formule 1. Pas ailleurs, pas en WEC, pas pour le moment en tout cas.”

Lance Stroll (Aston Martin)

Stroll en F1 “à vie” Emploi garanti

« Dans mon esprit, je suis là pour l'avenir. Ma tête est là, en Formule 1. Pas ailleurs, pas en WEC, pas pour le moment en tout cas. » C'est ce qu'affirme Lance Stroll, alors que certains l'imaginaient aller défendre les couleurs d'Aston Martin en Endurance. Se sachant à l'abri du chômage, étant employé par son père, Lance Stroll assure que ça ne l'empêche pas ressentir la pression : « Je suis la personne la plus compétitive que je connaisse. Je veux être au top de ma forme et très bien performer. Je suis le premier à être dur avec moi-même les jours où les choses ne se passent pas bien. Je suis toujours aussi excité et heureux depuis que je suis en Formule 1. » C'est bien de le dire, car personne n'avait remarqué.

DIMANCHE 26 MAI

Drapeau rouge Rien ne bouge

Pour la première fois dans l'histoire de la F1, le classement des dix premiers à l'arrivée est rigoureusement le même que la position des dix pilotes

les plus rapides sur la grille de départ. Il faut attribuer ce triste record à la présentation du drapeau rouge à la suite de l'accident des deux Haas et de la Red Bull de Pérez avant même la fin du premier tour. Un incident qui a eu deux conséquences majeures. La plupart des pilotes ont effectué leur changement de pneus obligatoire et surtout, tous les rescapés ont repris leur place de grille initiale pour le second départ. Un point de règlement qui a sauvé Carlos Sainz mais a beaucoup contrarié George Russell et Lando Norris, qui espéraient gagner une place, en imaginant la Ferrari n° 55 repartir à l'arrière du peloton.

02

Ocon récidive Une image ébréchée

Depuis quelque temps, la cote d'Esteban Ocon est en chute libre auprès des habitués du paddock et, plus embêtant, dans l'esprit de certains patrons d'écurie, même si tous lui reconnaissent vitesse et expérience. Avant même un nouveau clash avec son coéquipier Pierre Gasly, Ocon était montré du doigt pour son manque d'esprit d'équipe, faisant de lui ●●●



01

Le circuit de Monaco est devenu bien trop étriqué pour les monoplaces modernes, longues comme des minibus. Les pilotes qui adorent le challenge d'y piloter réclament toutefois des aménagements du tracé ou des pneumatiques différents de ceux imposés, afin de rendre du suspense à la course.

DPPI



02

Red Bull Media

Qu'il s'agisse de Formule 1, de courses virtuelles ou d'épreuves de caisses à savon, c'est souvent Max Verstappen qui gagne à la fin. Comme lors de cette épreuve à Montréal où le Hollandais l'a emporté devant les autres pilotes Red Bull. Une victoire de poids !

un pilote peu attractif à l'heure où les équipes cherchent à former des duos capables de collaborer dans l'intérêt général. Après l'abandon d'Ocon, suite à son accrochage avec Gasly, alors que les deux hommes avaient déjà joué avec le feu à Miami, le manager d'Alpine, Bruno Famin, entre dans une colère froide et désigne ouvertement Ocon comme un fautif récidiviste. La FIA inflige d'ailleurs au pilote Alpine cinq places de pénalité sur la grille au Canada.

01 **Hamilton pour des arrêts au stand Et Max veut changer la piste**

Tous les pilotes s'accordent sur un point : piloter à Monaco est un must et un plaisir total. Pourtant ils sont également unanimes pour déplorer le manque d'intérêt du grand prix monégasque, et la configuration du tracé, la dimension des F1 modernes interdisant toute tentative de dépassement. Lewis Hamilton préconise plusieurs arrêts au stand imposés, avec l'obligation de chauffer les trois types de gommes proposés. « Je ne sais pas ce que ça fait de regarder ça pendant deux heures mais, à moins d'être fan de Charles, je suis sûr que beaucoup de gens se sont endormis. C'était assez facile, pour être honnête. Nous roulions quelques secondes au-dessous de nos limites », conclut Hamilton. Max Verstappen se montre tout aussi sévère, révélant le rythme adopté par les pilotes derrière Charles Leclerc : « C'est ennuyeux, conduire à mi-accélérateur dans les lignes droites, avec un rapport plus élevé que ce que l'on ferait normalement et 4 secondes moins

vite, ce n'est pas vraiment de la course. » Lui penche pour une modification d'une portion de la piste, afin de créer une zone de dépassement.

MERCREDI 29 MAI

Antonelli bon pour le service Préparé pour 2025

Le conseil d'administration de Mercedes s'est réuni pour statuer sur le cas Antonelli et sa possible arrivée dans l'équipe de F1 de la marque. Il semblerait que les essais effectués par le jeune Italien à Silverstone aient levé les derniers doutes. Forts de ces informations, les quinze membres du conseil d'administration ont donné leur accord de principe pour une titularisation. Toto Wolff a toutefois tenu à modérer les enthousiasmes, affirmant que le choix du remplaçant de Lewis Hamilton n'était pas acté et qu'il fallait attendre d'autres séances réunissant Antonelli et Mick Schumacher pour trancher. Mais il semblerait que seule l'arrivée, improbable, de Verstappen pourrait empêcher de voir le pilote italien au départ de la saison 2025 chez les Flèches d'argent.

VENDREDI 31 MAI

Alpine fait le vide Encore un départ

Le grand ménage de printemps continue chez Alpine, avec le directeur d'écurie Bruno Famin à la manœuvre. C'est à croire que l'équipe française veut se débarrasser de tous ses piliers anglais, au risque de déstabiliser un peu plus un édifice déjà branlant. Après une poignée de cadres remerciés ou incités à prendre la porte, c'est

au tour de Rob White d'être limogé. White avait rejoint Viry-Châtillon comme directeur général adjoint Moteur il y a vingt ans et a connu tous les soubresauts de ce qui fut l'équipe Renault, avant de rejoindre Enstone où il occupait le poste de directeur des opérations. Le directeur de l'équipe Otmar Szafnauer et le directeur sportif Alan Permane ont été les premiers à partir, au milieu du week-end du Grand Prix de Belgique l'année dernière. Après le début décevant de la saison 2024 de l'équipe, le directeur technique Matt Harman et le responsable de l'aérodynamique Dirk de Beer ont démissionné en mars.

GP du Canada

CIRCUIT GILLES VILLENEUVE

7 - 9 JUIN 2024

MARDI 4 JUIN

Pérez reste chez Red Bull Deux ans de prolongation

Il faut croire que le système de mise à feu du siège éjectable de la voiture de Sergio Pérez n'a pas fonctionné. Red Bull Racing annonce la prolongation de son

contrat, et tous les observateurs de la F1 ne cachent pas leur surprise, tant les résultats du Mexicain sont en baisse, à l'inverse de l'apport de ses sponsors, il est vrai. C'est toutefois un contrat sous conditions. Le consultant de Red Bull Helmut Marko ne tarde pas à préciser (et pour une fois, le Team Principal Christian Horner confirmera ses propos) qu'il s'agit d'une prolongation d'un an plus une année avec des clauses de performance et la possibilité d'écarter le Mexicain si ses ennuis du moment s'éternisent. « Vous savez comment cela fonctionne chez nous pour tous les pilotes Red Bull. Certains sont déjà montés ou redescendus au besoin », rappelle Marko, laissant entendre qu'un échange avec un pilote de chez Racing Bulls reste envisageable.

MERCREDI 5 JUIN

02 **Caisses à savon Verstappen... au poids !**

Les quatre pilotes Red Bull ont participé à une course de caisses à savon dans le parc olympique de Montréal. Max Verstappen l'a emporté, devant Ricciardo, Pérez et Tsunoda. Les pilotes avaient d'ailleurs prédit ce palmarès, du fait de leur poids respectif : sur une telle compétition, les plus lourds descendent plus vite !

“Cela fait plusieurs mois que je parle avec Alpine et d'autres équipes. C'était le bon moment pour moi pour aller voir ailleurs.”

Esteban Ocon (Alpine)



03

Red Bull Media

Encensé en 2023, le Néo-Zélandais Liam Lawson n'est plus considéré comme incontournable dans la filière Red Bull, même s'il reste un candidat pour seconder Tsunoda. Ses déclarations intempestives n'ont pas été appréciées par Helmut Marko, le responsable du Red Bull Junior Team.

JEUDI 6 JUIN Ocon quitte Alpine Pour Haas ou Audi ?

Esteban Ocon débarque au Canada, très attendu par les journalistes. Tous veulent en savoir plus sur son avenir, après l'annonce officielle de son départ de chez Alpine fin 2024. L'équipe française et le pilote normand affirment qu'il s'agit d'une séparation prise d'un commun accord, qui n'a aucun lien avec le malheureux accrochage de Monaco. Ocon confirme qu'après cinq saisons sous les couleurs de la formation Renault devenue Alpine, il envisageait depuis un moment une nouvelle aventure. « Cela fait plusieurs mois que je parle avec Alpine et d'autres équipes. C'était le bon moment pour moi pour aller voir ailleurs, j'ai des défis excitants qui m'attendent. Mais dans le même temps, je suis heureux d'être ici et de pouvoir plus courir que parler ! »

03 Lawson prêt à s'émanciper Red Bull ne le retiendra pas

Après des débuts convaincants en 2023, Liam Lawson avait été encensé par Helmut Marko, responsable de la filière des jeunes pilotes Red Bull. Il lui avait même fait miroiter une place de titulaire en 2025 et peut-être au cours de la saison 2024. Ce qui peut d'ailleurs encore se produire, tant le début de saison de Daniel Ricciardo a été décevant. Mais le ton a changé dans le clan Red Bull. Des proches nous ont laissé entendre que les déclarations un poil tapageuses du jeune homme, visant à pousser Ricciardo vers

la sortie, n'ont pas plu. D'autant que le Néo-Zélandais, voyant la porte Red Bull se refermer et celle de Racing Bulls à peine entrouverte, a déclaré être en train de chercher ailleurs : « Si je pouvais choisir, j'aimerais être avec Red Bull. Mais évidemment, s'il n'y a pas de place chez Red Bull, mon objectif reste d'être en F1. Cela pourrait donc être n'importe où. » Réagissant à cette déclaration, Helmut Marko indique que le contrat de Lawson lui permet de s'engager avec une autre équipe si la filière Red Bull ne le titularise pas en 2025. Précision qui en dit long sur l'attachement de Red Bull au jeune Lawson.

Marko et Horner Une paix armée

Après quelques semaines sous haute tension, les deux ennemis de la maison Red Bull, Helmut Marko et Christian Horner, ont enterré (mais pas trop profond) la hache de guerre. Faisant référence aux turbulences générées par l'affaire Horner, Marko révèle : « Rien n'est totalement réglé, mais j'ai conclu une trêve » (sous-entendu : avec Horner). Il considère qu'il est plus important de se concentrer sur la compétition alors que la concurrence se rapproche : « Nous avons perdu la domination des premières courses. Nos compétiteurs ont rattrapé leur retard au cours de la troisième année de la réglementation en vigueur, en copiant certaines choses et même en les améliorant. »

La FIA présente le futur de la F1 Révolution à l'horizon

Le futur de la F1, c'est demain. Et il est en marche puisque la saison 2026 verra entrer en vigueur

UN MOIS EN PISTE...

Le titre des constructeurs n'est pas assuré de revenir à la meilleure voiture, la Red Bull. Verstappen est le seul à en tirer la quintessence, et la concurrence monte en puissance.



1. Red Bull

Premières failles pour la monoplace autrichienne, conçue à Milton Keynes. Verstappen fait des miracles à son volant, mais pointe des problèmes du côté des suspensions. Une nouvelle géométrie a été programmée.

2. Ferrari

Il faut espérer que la déroute canadienne ne fut qu'un accident de parcours, dû à un revêtement trop froid et une fenêtre d'exploitation des pneus plus étroite que jamais. La SF-24 devrait rester la 2^e force du plateau.



3. McLaren

Certaines équipes (Mercedes ou Aston Martin) se demandent pourquoi elles ne parviennent pas à extraire le potentiel de leur monoplace. La formation de Woking, elle, cherche à comprendre pourquoi la MCL38 fonctionne mieux qu'attendu !

4. Mercedes

Cette fois, l'équipe allemande est revenue dans le match. En attendant un nouveau plancher programmé pour Barcelone, c'est un nouvel aileron avant qui est apparu sur la W15 et celui-ci semble transfigurer son comportement.



5. Aston Martin

Un peu à l'instar de Mercedes, les équipes techniques de l'équipe de Silverstone commencent à comprendre les subtilités de leur machine, désormais équipée de nombreux nouveaux éléments par rapport à l'AMR24 initiale.

6. Racing Bulls

Laurent Mekies, le directeur de l'équipe de Faenza, ne se fait pas beaucoup d'illusions. Son équipe aura beaucoup de mal à rejoindre la 5^e place qu'elle convoite malgré de nets progrès techniques et un Yuki Tsunoda de plus en plus performant.



7. Haas

Malchance ou maladresse, la petite équipe américaine a toutes les peines du monde à concrétiser en course un potentiel à la hausse. Elle vient d'encaisser trois courses vierges de points (Imola, Monaco, Montréal) et se trouve sous la menace d'Alpine.

8. Alpine

Les qualifications sont un peu moins pénibles pour l'équipe française, par ailleurs en plein tourment en interne. La performance globale de l'A524 reste médiocre. Seules des circonstances particulières permettent à Gasly et Ocon d'espérer accrocher 1 ou 2 points.

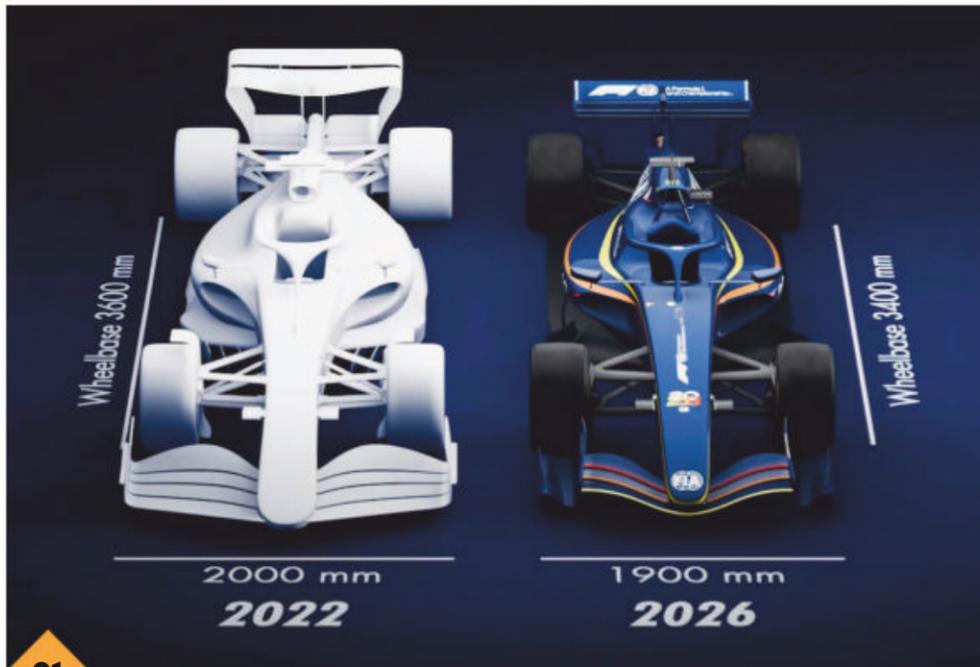


9. Williams

Les circonstances de course (accidents, sorties de piste, retrait technique) privent l'équipe de Grove de mieux figurer au championnat. Williams a toutefois ouvert son compteur à Monaco, grâce la qualif d'Albon.

10. Sauber Stake

La monoplace d'Hinwil est la moins performante du peloton et ça ne devrait pas changer à court terme. Marquer des points va donc relever du miracle. En attendant, la future équipe Audi renforce le département technique.



01

FIA



02

Red Bull Media

C'est à Montréal que la FIA a présenté les grandes lignes du règlement technique, et donc les caractéristiques des monoplaces de Formule 1 à partir de 2026. Malgré un encombrement un peu plus réduit et un poids revu à la baisse, les pilotes et les patrons d'équipe considèrent que la FIA est encore loin du compte pour les rendre attractives.

un nouveau règlement technique qui s'apparente, selon tous les ingénieurs des différentes équipes, à une véritable révolution technologique, et même philosophique. Après des mois de travail, la Fédération internationale de l'automobile (FIA) présente donc en marge du Grand Prix du Canada les grandes lignes de ce que seront les monoplaces à partir de 2026 et le cahier des charges pour les exploiter. Devant le scepticisme de plusieurs techniciens et même de nombreux pilotes, la FIA tient à préciser qu'il s'agit d'une ébauche (assez complète toutefois) qui pourra être retouchée pour corriger les possibles aberrations de ce nouveau règlement. Ce document révèle que les futures F1 perdront un peu de longueur et de largeur, seront un peu plus légères (30 kg) et donc un poil plus agiles. Les unités de puissance devront délivrer 300 % de puissance électrique en plus pour équilibrer le rendement entre combustion interne et énergie électrique. L'aérodynamique active prendra une place prépondérante, et c'est justement un point qui fait débat. Le carburant devra être 100 % durable, mais le coût de cette énergie risque de susciter de nombreuses critiques. Le Conseil mondial de la F1 doit ratifier ce règlement le 28 juin, nous aurons l'occasion d'y revenir en détail.

VENDREDI 7 JUIN

01 **Règlement 2026
Les patrons d'équipe
contestent déjà**

Lors de la traditionnelle conférence de presse réunissant plusieurs patrons d'équipe, ceux-ci s'empresent de critiquer tout

ce qui, selon eux, ne va pas dans le futur règlement technique de la F1. L'aérodynamique active et un autre système de « dépassement manuel », en remplacement de l'actuel DRS, doivent être discutés. Selon les premières simulations, il ressort que la vitesse de pointe des monoplaces sera très (trop) élevée et surtout que la vitesse en virage sera beaucoup trop basse, ce qui est un non-sens pour des Formule 1, dont la principale caractéristique est justement d'être ultra-performantes en courbe. Autre point d'interrogation : comment augmenter la part de l'électrique et donc la taille des batteries tout en perdant du poids ? Mike Krack, d'Aston Martin, résume l'état d'esprit de ses homologues : « Nous sommes encore assez loin de la version finale. Il appartient désormais à toutes les parties prenantes de discuter, de travailler sur les problèmes éventuels de manière constructive. Je pense donc qu'au cours des prochaines semaines et des prochains mois, nous serons en mesure de régler tous les problèmes qui subsistent. »

SAMEDI 8 JUIN

**Tsunoda confirmé
Qui à ses côtés ?**

Red Bull confirme ce qu'Helmut Marko, le responsable des jeunes pilotes de la marque, avait laissé entendre au début du week-end : Yuki Tsunoda sera toujours au volant d'une Racing Bulls la saison prochaine. Lance Stroll restant accroché au volant de son Aston Martin, l'éventualité de voir le Japonais rejoindre Aston Martin et donc Honda (qui sera son motoriste à partir de 2026)

Aussi enjoué soit-il, le pilote de Racing Bulls n'en peut plus du "Ricciardo bashing" dont il est la victime, surtout de la part d'un ancien pilote comme Jacques Villeneuve. Excédé, c'est avec le sourire que l'Australien a renvoyé (à domicile) le Québécois à ses chères études.

"L'année dernière, j'avais percuté un oiseau. Je ne voulais pas avoir une marmotte coincée aussi dans ma voiture."

Max Verstappen (Red Bull)

est impossible. Il en sera ainsi tant qu'Alonso et Stroll seront associés. Tsunoda, en net progrès, espérait toutefois rejoindre Verstappen chez Red Bull, mais il se contentera de devenir le n° 1 à Faenza où le directeur de l'équipe, Laurent Mekies, se félicite de la progression « impressionnante » de son pilote. Reste à connaître qui sera aux côtés de Tsunoda. Il est peu probable que ce soit Ricciardo, sauf remise à niveau rapide. Marko devra donc choisir dans le vivier du Red Bull Junior Team où attendent avec impatience Liam Lawson ainsi que le Français Isack Hadjar.

02 **Ricciardo zappe
Villeneuve
"Il dit de la m..."**

Beaucoup d'amateurs de F1 se désolent de voir Daniel Ricciardo, le pilote le plus sympathique du peloton, sombrer peu à peu. Et dans le milieu, rares sont ceux qui voudraient le voir rester la tête sous l'eau, hormis Liam Lawson et un certain Jacques Villeneuve. Celui-ci s'est demandé sur l'une des antennes dont il est le consultant : « Qu'est-ce que Ricciardo fait encore en F1 ? » Une question qu'aurait pu retourner l'Australien

à ce même Jacques Villeneuve, au sujet de ses années post-Williams, soit sept saisons et trois grands prix (intérim peu convaincant chez Renault pour y remplacer Trulli) assez médiocres mais fort rémunérateurs. Informé des critiques du Québécois, Ricciardo se contente de répondre : « Je ne suis pas surpris. Il dit toujours de la m... ! Il a dû trop se cogner la tête sur un mur. » Auteur d'une belle qualification (5^e), l'Australien en profite pour envoyer un message à ses détracteurs : « Que tous ces gens aillent se faire f... ! » avant d'éclater de rire.

DIMANCHE 9 JUIN

**Max et la marmotte furtive
Petite frayeur**

A l'approche de la mi-course, Max Verstappen a cru que ses efforts allaient être ruinés par une marmotte, une bestiole assez joueuse et peu effrayée par les Formule 1 : « Je suis arrivé à la dernière chicane et j'ai d'abord pensé que c'était des débris. J'ai commencé à me rapprocher et puis je me suis dit : "Oh mon Dieu, c'est un animal !" Et j'ai dévié au dernier moment. J'ai vraiment



CIRCUIT DE MONACO
24-26 MAI 2024

GP de Monaco



DPP

Le palmarès de Charles s'éclaire

Une fois. Deux fois. Trois fois... C'est finalement à sa cinquième tentative avec Ferrari que Charles Leclerc a transformé l'essai. Le pilote monégasque s'est enfin imposé à domicile. A deux reprises pourtant, il était parti de la pole position, qui dans 50 % des cas assure la victoire à son auteur. Mais il lui a fallu attendre cette troisième fois, la bonne donc, de s'élancer avec un horizon dégagé vers le goulet de Sainte-Dévote pour concrétiser ses espoirs de rafler la plus convoitée des victoires de la saison. Gagner à Monaco ne rapporte que 25 points,

comme toutes les autres courses, mais celle-ci offre un prestige inégalé et pour l'instant inégalable malgré les efforts de la F1 pour proposer des épreuves de plus en plus clinquantes. Rien de tel pour faire briller un palmarès d'un éclat particulier et unique. En dépit des critiques de Liberty Media, le Grand Prix de Monaco reste un joyau de la couronne F1. On se souviendra que cette édition 2024 a été maîtrisée et dominée par le local de l'étape, de la première journée d'essais jusqu'au passage sous le drapeau à damier agité par un certain Kylian Mbappé. Ayant décidé

d'aborder ce rendez-vous quasi familial comme n'importe quelle autre course du championnat, Charles Leclerc ne s'est jamais laissé gagner par la pression du résultat à tout prix. Par chance, il s'est senti à l'aise dès les premiers essais, et même la perspective d'un deuxième départ après une interruption au drapeau rouge ne l'a pas perturbé. Poleman, Leclerc a bouclé les 78 tours en tête, chose rare de nos jours avec les changements de pneumatiques obligés. Il ne lui manque que le point du meilleur tour pour rendre une carte parfaite.

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-24 (Ferrari)	2 h 23'15"554
2 Oscar Piastri	81	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 7"152
3 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 7"585
4 Lando Norris	4	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 8"650
5 George Russell	63	Mercedes W15 (Mercedes)	à 13"309
6 Max Verstappen	1	Red Bull RB20 (Honda)	à 13"853
7 Lewis Hamilton	44	Mercedes W15 (Mercedes)	à 14"908
8 Yuki Tsunoda	22	Racing Bulls VCARB 01 (Honda)	à 1 tour
9 Alexander Albon	23	Williams FW46 (Mercedes)	à 1 tour
10 Pierre Gasly	10	Alpine A524 (Renault)	à 1 tour

"C'est un feeling incroyable pour l'équipe et pour Charles. Il a été malchanceux à plusieurs reprises à Monaco, et c'était important pour lui de cocher cette case. Concentrons-nous sur la prochaine... et sur la fête ce soir déjà !"

Frédéric Vasseur, directeur de la Scuderia Ferrari

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



AFP

Carnage à Beau Rivage

Dans la montée de Beau Rivage (avenue d'Ostende), Kevin Magnussen, parti de la dernière ligne, croit voir une ouverture pour doubler Pérez dans un secteur où personne ne dépasse. L'accrochage, violent, élimine le Mexicain et les deux Haas.



DPP

Sainz sauvé, Ocon condamné

Le drapeau rouge provoqué par l'énorme accident du départ sauve Carlos Sainz. Victime d'une crevaison à l'avant après avoir touché Piastri, l'Espagnol revient au stand pour un nouveau départ. Ocon, qui a accroché Gasly, doit abandonner, suspension arrière cassée.



DPP

Sargeant remarqué

En fin de course, Logan Sargeant, chaussé de pneus neufs, s'offre l'un des rares dépassements du grand prix et surprend Guanyu Zhou lors d'une superbe manœuvre au freinage de Mirabeau. Même si ce n'est que pour le gain de la 15^e place.



Williams F1 Media

01

James Vowles ne cache pas ses ambitions et celles de l'équipe Williams qu'il dirige désormais. Après avoir sécurisé la présence d'Alex Albon, l'ingénieur et patron britannique rêve d'engager Carlos Sainz. Qui aura peut-être signé pour Williams lorsque vous lirez ces lignes.

dû ralentir parce que j'étais un peu en dehors de la ligne sèche. L'année dernière, j'avais percuté un oiseau. Donc je ne voulais pas avoir une marmotte coincée aussi dans ma voiture. »

01 James Vowles drague Sainz Il le veut chez Williams

La saison des transferts s'affole. Pourtant, un pion majeur n'a pas encore trouvé sa place sur l'échiquier. Carlos Sainz, que l'on annonçait partout, n'est encore nulle part. Alors que Mercedes et Red Bull l'ont boudé, un patron d'écurie sort du bois. C'est James Vowles, qui redouble de propos élogieux à l'endroit de l'Espagnol, et rêve de le voir rejoindre l'équipe Williams, en pleine mutation à la recherche de sa gloire passée. « Il y a une raison pour laquelle je suis ici. Williams n'est plus la même équipe qu'il y a trois ans. Le fait que nous ayons parlé à Carlos montre que nous avons changé d'approche. Nous voulons que deux pilotes de classe mondiale fassent partie de notre écurie à l'avenir. Nous investissons ce qu'il faut pour revenir aux avant-postes. »

Court-circuit chez Alpine Ocon toujours sous tension

Ces deux-là vont devoir se supporter jusqu'à la fin de la saison. Ocon et Gasly ne sont pas les meilleurs amis du monde et nous souhaitons bonne

chance à leur patron, Bruno Famin, pour calmer les esprits lors des prochaines courses. Après l'incident de Monaco, la fin du Grand Prix du Canada a encore été houleuse entre les deux Normands. Pour des raisons techniques et stratégiques, il a été demandé à Ocon de céder la 9^e place à Gasly, qui disposait alors de meilleurs atouts pour éventuellement attaquer Ricciardo et se protéger d'un retour des Haas. Un ordre qu'Esteban Ocon n'a pas apprécié : « La fin me rend amer, je pars dernier et je prends tous les risques. Je suis content qu'on marque des points en tant qu'équipe mais on les aurait marqués tout autant si je n'avais pas laissé passer Pierre à la fin... Ce n'est pas correct, moi j'ai fait mon job, pas l'équipe. » Avant de répandre son amertume dans les médias, Ocon aurait pu se souvenir que l'année dernière, au Grand Prix du Japon, c'est lui qui avait profité d'une stratégie similaire en récupérant la 9^e place lorsque Gasly s'était effacé avant la ligne d'arrivée.

LUNDI 10 JUIN

Un Italien chez Stake L'échiquier se met en place

Stefano Sordo est annoncé comme le nouveau directeur de la performance de Stake F1 (ex-Sauber, bientôt Audi). Cet ingénieur italien a un long parcours en F1 mais, ces dernières années, il a surtout été le directeur technique de l'écurie d'IndyCar Rahal Letterman Lanigan. ●

LE POINT

Red Bull fait ses comptes

Max Verstappen et son directeur d'écurie Christian Horner s'alarment : la convergence des performances est en train de se produire et la domination de Red Bull est en danger. Pour le plus grand plaisir des amateurs de F1.

Avec deux pilotes comme Sergio Pérez, Red Bull serait une équipe ordinaire et n'occuperait pas la première place des deux championnats. Mais elle compte dans ses rangs Max Verstappen qui, à lui seul, la maintient au sommet. Toutefois, son talent et sa soif de vaincre ne suffiront peut-être pas pour que Red Bull remporte le titre des constructeurs, si important pour les finances d'une équipe. Verstappen, lui, n'a jamais vraiment eu besoin depuis 2021 de l'aide du Mexicain pour remporter ses trois titres mondiaux. Et sans doute un quatrième cette année, même si la partie s'annonce plus rude que lors de ces deux dernières campagnes. Côté constructeurs, la situation

est encore plus tendue. Au soir du Grand Prix du Canada, et malgré un score vierge, Ferrari ne pointait qu'à 49 points de Red Bull, soit quasiment l'équivalent d'un doublé qui peut rapporter 44 points (meilleur tour inclus), et sans parler des épreuves agrémentées d'une course Sprint. Si Verstappen marque souvent 25 ou 26 points à lui tout seul, comme au Canada, les adversaires de Red Bull peuvent comptabiliser 33 ou 34 points en classant leurs deux voitures dans son sillage. Ainsi, sans gagner, McLaren et Mercedes ont engrangé 28 points à Montréal, tandis que Ferrari en avait accumulé 40 à Monaco. C'est pourquoi Sergio Pérez, qui n'a assuré « que » trois doublés à Red Bull en neuf grands prix, doit sortir la tête de l'eau.

CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE 2024 *

* Au 18 juin.

TOP 10. ÉCURIES

Ecurie	Points
1 Red Bull	301 pts
2 Ferrari	252 pts
3 McLaren	212 pts
4 Mercedes	124 pts
5 Aston Martin	58 pts
6 Racing Bulls	28 pts
7 Haas	7 pts
8 Alpine	5 pts
9 Williams	2 pts
10 Sauber Stake	-

TOP 10. PILOTES

Pilote	Points
1 Max Verstappen	194 pts
2 Charles Leclerc	138 pts
3 Lando Norris	131 pts
4 Carlos Sainz	108 pts
5 Sergio Pérez	107 pts
6 Oscar Piastri	81 pts
7 George Russell	69 pts
8 Lewis Hamilton	55 pts
9 Fernando Alonso	41 pts
10 Yuki Tsunoda	19 pts

DANS LES COULISSES DU MOIS PROCHAIN





GP du Canada



Red Bull Media

Max marche sur l'eau

"Et à la fin, c'est l'Allemagne qui gagne. »

A une époque, cette antienne s'appliquait à l'équipe de foot d'outre-Rhin. Désormais, elle se traduit en néerlandais pour s'adapter aux victoires à répétition de Max Verstappen. Même lorsqu'il n'est pas dominateur, le pilote Red Bull parvient à s'imposer en déjouant avec intelligence, détermination et maestria tous les obstacles qui se présentent devant les roues de sa redoutable machine, mais dont il est le seul à faire le bon usage, son coéquipier Sergio Pérez produisant

des courses de plus en plus confuses et vaines. Comme à Imola, Verstappen s'est beaucoup plaint du comportement de sa monoplace lors des essais, mais a retrouvé sur l'exigeant circuit de Montréal, visité par la pluie, le rythme nécessaire en Q3 pour s'installer en première ligne à côté d'un inattendu George Russell. Avec calme et méthode, Verstappen s'est ensuite employé à anéantir les prétentions de victoire d'un trio de Britanniques formé par Norris, le plus malchanceux, Russell, le plus

impatient, et Hamilton, le plus hésitant. Après 70 tours chaotiques pour l'ensemble du peloton, le champion du monde en titre, et qui va sûrement le rester, pouvait se satisfaire de son 60^e succès et a tenu à le souligner : « *Oui, c'est très gratifiant. Il était facile de faire des erreurs, de sortir de la piste parce qu'elle séchait par endroits, mais pas assez pour passer les sticks. Cela a rendu la chose très, très difficile. On ne veut pas faire ce genre de course tout le temps car c'est trop stressant, mais je me suis beaucoup amusé.* » Plus que ses adversaires.

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB20 (Honda)	1 h 45'47"927
2 Lando Norris	4	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 3"879
3 George Russell	63	Mercedes W15 (Mercedes)	à 4"317
4 Lewis Hamilton	44	Mercedes W15 (Mercedes)	à 4"915
5 Oscar Piastri	81	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 10"199
6 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR24 (Mercedes)	à 17"510
7 Lance Stroll	18	Aston Martin AMR24 (Mercedes)	à 23"625
8 Daniel Ricciardo	3	Racing Bulls VCARB 01 (Honda)	à 28"672
9 Pierre Gasly	10	Alpine A524 (Renault)	à 30"021
10 Esteban Ocon	31	Alpine A524 (Renault)	à 30"313

"On voit la tendance qui va se dégager jusqu'à la fin de l'année, et ce n'est pas correct. J'ai fait mon job, pas l'équipe. Et c'est triste que cette course se termine comme ça."

Esteban Ocon (Alpine), agacé que son équipe ait « offert » sa 9^e place à son coéquipier Gasly

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



DPPI

Magnussen en démonstration

Après son malheureux accident de Monaco, le Danois tenait à se racheter. Equipé de pneus pluie (full wet), Magnussen a produit un début de course stratosphérique... jusqu'à l'assèchement de la piste et la destruction de ses fragiles gommages.



Motorsport-images/Sutton/Panoramic

Norris perd la tête

La voiture de sécurité (accident de Sargeant) a sans doute coûté la victoire à Norris. Il s'en est fallu d'un tour de trop en piste et de quelques mètres manquants à la sortie des stands pour que l'Anglais préserve sa 1^{re} place devant Verstappen.

POLE POSITION

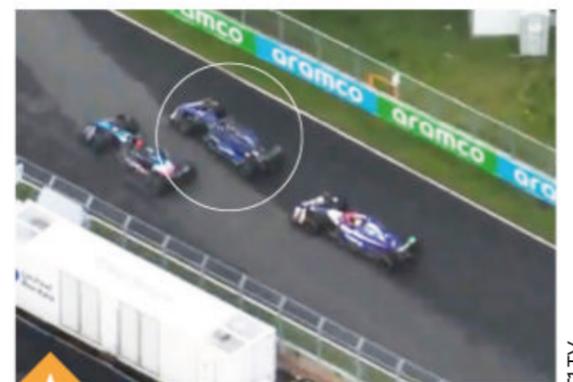
1'12"000

George Russell
(Mercedes)

MEILLEUR TOUR

1'14"856

Lewis Hamilton
(Mercedes)



FITV

Double dépassement

En fin de course, alors que la piste séchait sur la trajectoire, Alex Albon a offert au public enthousiaste un dépassement de haute volée et au millimètre. Ricciardo d'abord puis Ocon dans la foulée au prix d'un freinage diabolique. Une master class.



LUCA DE MEO SUR LA CORDE RAIDE

L'écurie Alpine est en pleine tourmente, ce qui va jusqu'à questionner l'engagement de Renault en Formule 1. **Luca de Meo, patron de Renault, annonce vouloir rester. Mais les solutions envisagées pour renouer avec le succès peuvent choquer.**

Par Joe Saward
Photos DPPI



S

oichiro Honda adorait la compétition. C'était pour lui une passion. Mais c'était aussi pour Honda un excellent moyen d'apprendre à ses meilleurs jeunes ingénieurs à adopter une attitude de combattants. Ceux-là font bouger les choses. Rapidement. Honda faisait faire des allers-retours à ses techniciens dans ses services compétition, pour qu'ils apprennent comment les choses s'y passaient, et qu'ils ramènent ensuite l'esprit de la course dans

les autres bureaux d'étude. Malheureusement, beaucoup trop de constructeurs se lancent dans la compétition automobile avec une attitude erronée. Honda avait compris que la course était difficile et stimulante – et utile. Beaucoup d'autres constructeurs se sont lancés dans le sport en pensant qu'ils savaient ce qu'ils faisaient. Ils croyaient que les membres de leurs équipes devaient les écouter parce qu'ils étaient de grands patrons qui savaient ce qu'ils faisaient. La liste des constructeurs automobiles qui se sont plantés en Formule 1 est longue et illustre. Mais ils continuent à y venir... et à faire les mêmes erreurs.

Ambitions déçues

Luca de Meo, de Renault, est arrivé en Formule 1 avec des projets ambitieux en 2021. Il devait transformer l'écurie Renault F1 en une équipe Alpine gagnante en l'espace de cent courses, tout en mettant la marque sous les feux de la rampe, afin de soutenir son projet de transformer Alpine en une version française de Porsche, avec des ventes annuelles de 150 000 voitures d'ici 2030. Il a fait des choses étranges, comme embaucher Davide Brivio, directeur de l'équipe Suzuki de MotoGP. L'histoire a plutôt bien commencé avec la victoire d'Esteban Ocon au Grand Prix de Hongrie cette année-là, le premier pilote français à gagner dans une voiture française avec un moteur français depuis Alain Prost (pour Renault, en Autriche en 1983). Pourtant, à la fin de cette saison 2024, Alpine en sera à sa 80^e course et l'équipe peine toujours à marquer des points. Ocon part chez Haas et il n'est pas du tout certain que Pierre Gasly reste.

Renault est présent en Formule 1 depuis 1977, date à laquelle l'entreprise a présenté le premier moteur de F1 à turbocompresseur. Depuis lors, les moteurs Renault ont remporté 23 championnats du monde (avec 12 titres des constructeurs et 11 pilotes couronnés). Le dernier remonte à 2013, il y a plus de dix ans. La Formule 1 a certes porté ses fruits pour Alpine, diffusant son nom à travers le monde. Mais les efforts

LORS DE LA CRÉATION D'ALPINE F1 À PARTIR DE RENAULT F1, LA PROMESSE ÉTAIT DE REVENIR AU MEILLEUR NIVEAU EN 100 COURSES. MAIS À L'APPROCHE DE SON 80^e GRAND PRIX, L'ÉQUIPE PEINE TOUJOURS À MARQUER DES POINTS.



Combien de temps encore les Alpine auront-elles un moteur signé du Losange ? Luca de Meo, le patron de Renault Group, envisagerait de recourir à un autre constructeur.





Chassé de Renault F1 Team, Flavio Briatore avait aussi été radié de la Formule 1 à vie à la suite du "crashgate" de Singapour en 2008. Une peine ensuite ramenée à cinq ans. Un CV qui laisse perplexes les dirigeants actuels de la F1, Liberty Media comme FIA. Quant à l'idée d'abandonner la production de moteurs de Formule 1, elle permettra au moins au constructeur de se concentrer sur la fiabilité de ses moteurs d'Endurance. En juin, au Mans, les Alpine ont été les premières à abandonner, pour des raisons mécaniques.

d'euros dans les années à venir. Les patrons des constructeurs automobiles aiment faire des économies, car cela plaît aux actionnaires. Economiser de l'argent et obtenir une voiture plus compétitive est une très bonne idée... si l'on ne tient pas compte du fait que Renault admettrait ainsi son échec et renoncerait publiquement à construire des moteurs de Formule 1. De Meo trouvera sans doute un moyen de le justifier et utilisera probablement l'usine de Viry-Châtillon pour développer les moteurs destinés à Alpine pour Le Mans. Il est clair qu'après un double abandon sur défaillance moteur aux 24 Heures du Mans cette année, ce ne serait pas une idée totalement sotte.

Briatore, une idée baroque

Luca de Meo répète qu'il n'a pas l'intention de vendre l'écurie de F1 (bien qu'il puisse facilement le faire et récolter ainsi beaucoup d'argent), mais il insiste sur le fait que lui et ses hommes vont réparer l'écurie qu'ils ont cassée. Le problème est que la F1 est un petit village et que suite aux récentes purges dans le secteur, il est devenu plus difficile de recruter les meilleurs talents. Les membres de l'équipe d'Enstone s'inquiètent (à juste titre) pour leur emploi. Redonner à Enstone sa gloire d'antan sera un travail de titan. Otmar Szafnauer avait été engagé pour cela, mais Luca de Meo n'a pas été assez patient. Il faut du temps pour constituer des équipes gagnantes et Szafnauer a été mis à la porte avant d'avoir pu faire grand-chose. Bruno Famin, qui approche de la retraite, n'est pas considéré comme la solution au problème. Reste que l'idée du patron de Renault de faire revenir Briatore est tellement bizarre que même les gens de la F1 ont du mal à y croire.

L'Italien est vieux et discrédité. Il n'a pas été impliqué dans le sport, sur le plan opérationnel, depuis 2009, soit quinze ans, période pendant laquelle tout a changé, y compris la manière dont la discipline fonctionne. N'oublions pas que c'est à cette époque qu'il a été exclu de la Formule 1 – et banni pour cinq ans – en raison de son implication dans le tristement célèbre scandale du Grand Prix de Singapour. Renault avait admis ce qui s'était passé et s'était retiré du sport pour une longue période. Les constructeurs automobiles ne peuvent pas se permettre d'être mêlés à la tricherie. Ramener l'homme qui a causé la disgrâce publique de l'entreprise, ruiné l'équipe et donné une mauvaise réputation à l'ensemble de la F1, pourrait ne pas être considéré comme une décision judicieuse par les actionnaires de Renault. Briatore n'est pas l'exemple même de la bonne gouvernance. Les hommes de Wall Street que sont les dirigeants de Liberty Media ne connaissent peut-être pas toute l'histoire, mais eux non plus ne verront pas d'un bon œil que l'homme d'affaires devienne une star de *Drive to Survive* sur Netflix. Enfin, l'association avec Briatore pourrait rendre plus difficile pour Renault la négociation de la fourniture d'un moteur pour 2026, car aucun constructeur ne voudra risquer le genre de controverse que l'Italien a provoquée en 2009. ●

MÊME LES GENS DE LA F1 ONT DU MAL À Y CROIRE. FLAVIO BRIATORE, CELUI PAR QUI LE SCANDALE ÉTAIT ARRIVÉ, SERAIT CENSÉ RESTITUER À ALPINE LA GLOIRE PASSÉE DE RENAULT F1 TEAM.

de Renault ont été entravés par un processus décisionnel qui a conduit à des changements massifs au sein de l'équipe d'Enstone, à la perte de bons éléments et de bons pilotes et, inévitablement, à une baisse du moral de l'équipe.

Les Alpine F1 construites à Enstone cette année ont été décevantes. Elles s'améliorent, mais elles ne pourront pas faire forte impression. Renault construit actuellement un moteur de F1 décent. Mais il n'est pas aussi bon que ceux de ses rivaux, en grande partie parce qu'il a été sérieusement sous-financé. La grande question est maintenant de savoir si Renault sera en mesure de faire des progrès significatifs lorsque la nouvelle formule de moteur entrera en vigueur en 2026.

Ces dernières semaines, deux rumeurs importantes (toutes deux fondées) ont circulé dans les milieux de la F1 au sujet des dernières idées de M. de Meo. Elles sont alarmantes. La première est que Renault sonde discrètement les constructeurs concurrents pour savoir s'ils seraient prêts à fournir des moteurs à l'écurie Alpine en 2026. La seconde est que le patron de Renault va confier à Flavio Briatore, 74 ans, ancien dirigeant de Renault F1 Team, un rôle important au sein de l'équipe Alpine.

Ces deux informations sont surprenantes. Se retirer de la construction des moteurs semble logique, car Alpine disposerait dans ce cas d'une unité de puissance compétitive, sans avoir à dépenser l'argent nécessaire pour la développer. Cela permettrait d'économiser quelque 600 millions



CET ÉTÉ,
VOTRE MAGAZINE À

3€
LE 1^{er}
MOIS

+ Une
montre
en cadeau

Bulletin d'abonnement à retourner sous enveloppe affranchie à :
Service abonnements Sport Auto - 59898 Lille Cedex 9

1 Je choisis mon offre d'abonnement :

M041 # D1399393

Offre mensuelle : Sport Auto chaque mois **-62%**
pour seulement **3€** le premier mois puis 5,50€/mois
au lieu de **8,02€ + une montre** Jean Louis Scherrer. [1]

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

Offre annuelle : **-32%**
Sport Auto chaque mois pendant 1 an (12 n^{os})
au prix de **65€** au lieu de **96,26€*** [2]

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

2 Je valide mon règlement :

Je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et je n'oublie pas de **joindre mon RIB**.

IBAN

Vous autorisez ERAS à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de Reworld Media Magazines. Créancier : ERAS, 40 Avenue Aristide Briand, 92220 Bagneux France. Identifiant du créancier : FR77ZZZ434057.

Date :

Signature obligatoire :

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!

PLUS RAPIDE
rendez-vous sur
bit.ly/offre-735
ou flashez le Qrcode
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque Sport Auto à : 11 numéros à 6,95€/numéro + 1 numéro et son guide à 8,89€ et les frais de port à 10,92€ par an. (1) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 6 mois, je serai prélevé de 6€ par mois. (2) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/05/2024. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.





FERRARI REMPORTE LE GRAND PRIX DU MANS

A l'issue d'une course d'une intensité incroyable malgré sept heures de neutralisation, Ferrari a remporté avec quatorze secondes d'avance sa deuxième victoire consécutive face à une concurrence plus relevée que jamais. **Haletant !**

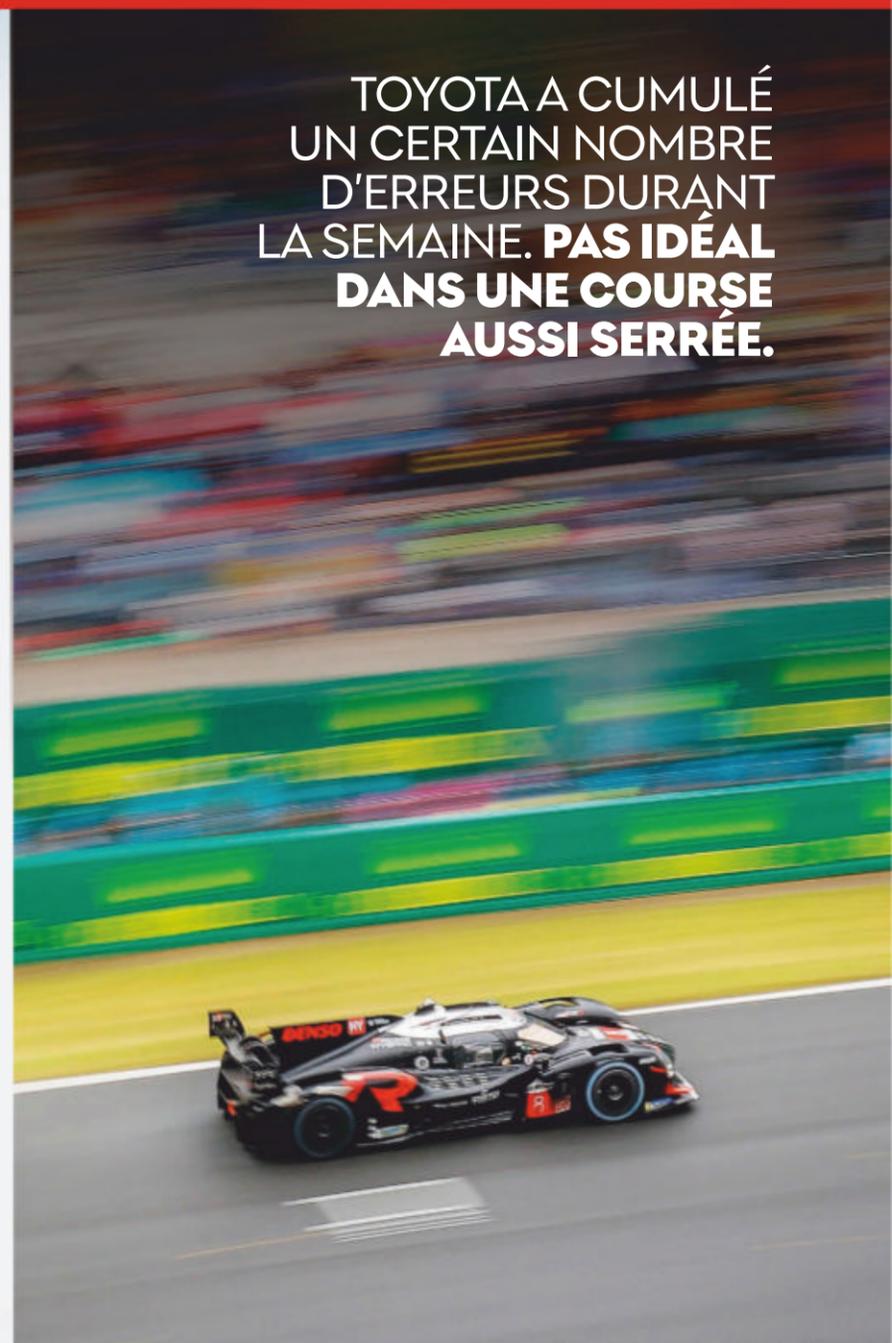
Par Alain Pernet Photos Laurent Villaron & DPPI

Ferrari/Toyota : qu'est-ce qui a fait la différence ?

C'est à un véritable grand prix que les 329 000 spectateurs ont assisté au bord du circuit du Mans. Tout au long de l'épreuve ponctuée par quarante changements de leader, les écarts entre les deux premiers n'ont que rarement dépassé les vingt secondes, et seules quatorze secondes séparent les deux premiers à l'arrivée. Dans un tel contexte, le destin aurait pu tout autant sourire à Toyota. Difficile de déterminer le moment décisif qui a fait basculer le résultat final à l'avantage du cheval cabré. Les deux clans ont connu leur lot de péripéties. En fin de compte, Toyota a cumulé un certain nombre d'erreurs sur l'ensemble de la semaine. En qualifications, Kamui Kobayashi est sorti de piste et a provoqué un drapeau rouge, ce qui lui a valu l'annulation de tous les chronos de la n° 7. Cela a également ruiné l'effort d'Hartley sur la n° 8, alors lancée dans un tour rapide. Bilan : pas de Toyota en Hyperpole et un départ depuis les 11^e et 23^e positions ! Pas vraiment idéal dans une course aussi serrée. Néanmoins, les Toyota ont réalisé une course solide. Ce sont d'ailleurs elles qui ont couvert le plus de tours en tête (116 pour la n° 8 et 77 pour la n° 7 contre 65 seulement pour la Ferrari gagnante). La Toyota n° 8 – alors en deuxième position – voyait ses espoirs de victoire s'envoler à deux heures de l'arrivée lorsqu'Alessandro Pier Guidi (Ferrari n° 51)

l'a percutée, envoyant Brendon Hartley en tête-à-queue. Une action qui a fait perdre une quarantaine de secondes à l'Hypercar japonaise qui terminera finalement cinquième. Pour cette vigoureuse passe d'armes, la n° 51 a reçu une sanction qui laisse songeur : seulement cinq secondes de pénalité ajoutées à un arrêt de routine. Dès lors, les espoirs de Toyota reposaient sur la n° 7 qui avait connu deux problèmes de perte de puissance dans la matinée. José María López (qui remplaçait au pied levé Mike Conway, blessé à vélo dix jours avant la course) a tout donné pour essayer de remonter sur la Ferrari n° 50 de tête. A une heure de l'arrivée, il part en tête-à-queue au Dunlop et redémarre. Dans le même temps, la Ferrari n° 50, pilotée par l'épatant Nicklas Nielsen, gère sa course au cordeau et franchissait la ligne d'arrivée en vainqueur avec seulement 2 % d'énergie encore disponible. Le trio Antonio Fuoco-Miguel Molina-Nicklas Nielsen aura finalement connu une course assez fluide, l'équipe Ferrari ayant très bien maîtrisé les épisodes de pluie, à l'inverse de celle d'Imola où elle avait sombré sous les gouttes. Seule vraie alerte pour la n° 50 : une portière baladeuse à deux heures de l'arrivée. La direction de course ayant mis six tours à passer le drapeau noir et orange obligeant à un arrêt, Ferrari a pu procéder à la réparation sans trop se décaler par rapport à ses séquences de ravitaillement.

TOYOTA A CUMULÉ
UN CERTAIN NOMBRE
D'ERREURS DURANT
LA SEMAINE. **PAS IDÉAL
DANS UNE COURSE
AUSSI SERRÉE.**





Pourquoi pas de Porsche sur le podium ?

Au regard de son début de saison tonitruant, le clan Porsche – fort de six 963 au départ – apparaissait comme le favori de cette 92^e édition. Il n'a finalement quasi-pas eu son mot à dire pour la victoire. La n° 6 a passé seulement 14 tours en tête sur les 311 parcours alors que la n° 5 n'a pointé le bout de son capot en première position que pendant deux tours. A l'arrivée, l'équipage Estre-Lotterer-Vanthoor échoue au pied du podium, à moins de trente-huit secondes des vainqueurs, tandis que le trio Campbell-Christensen-Makowiecki a dû se contenter de la sixième place. De quoi susciter un peu d'amertume du côté de chez Porsche Penske.

« Il nous en a manqué durant toute la course, regrette Kévin Estre à l'arrivée. Je pense que nous n'avons fait qu'une petite erreur en début d'épreuve, lorsque nous avons passé les pneus "pluie". Pour le reste, nous avons vraiment fait une bonne course. Quand on voit le nombre de pénalités et de tête-à-queue que les autres ont eus, nous n'avons rien eu à déplorer. L'auto était bien meilleure que l'an dernier. L'équilibre était bon mais il nous manquait de l'accélération et de la vitesse de pointe. Nous avons été à fond tout le temps. Je ne sais pas ce que les autres font ou ce qui nous manque. C'est une grosse déception qu'il va falloir digérer. » L'équipe Porsche Penske est désormais concentrée sur un unique objectif : remporter le championnat du monde qu'elle mène toujours.



Temps fort : une Hyperpole à suspense !

Il fallait avoir le cœur bien accroché et être très attentif pour suivre les trente minutes de la séance d'Hyperpole réservée aux huit meilleurs des qualifications de chaque catégorie. En Hypercar, le spectacle a été tout simplement grandiose. Au volant de la Cadillac n° 3, Sébastien Bourdais a frappé très fort à mi-séance avec un chrono de 3'24"816. Après avoir chaussé un nouveau train de pneus, le Manceau n'a pas pu aller au bout d'une deuxième tentative, son élan ayant été coupé par un drapeau rouge provoqué par la sortie de la BMW

de Dries Vanthoor à Indianapolis. Bourdais n'avait alors plus assez de carburant pour reprendre son effort (il est interdit de ravitailler en Hyperpole). Une fois la séance redémarrée, les concurrents n'avaient a priori qu'un tour lancé pour s'améliorer. C'est ce qu'ont fait successivement Alex Lynn sur la Cadillac n° 2 (en 3'24"782) et, quelques secondes plus tard, Kévin Estre sur la Porsche n° 6 (en 3'24"634). Un tour absolument colossal du Français qui a provoqué une explosion de joie dans le stand Porsche. « Avant la séance, je pensais qu'il nous en manquerait un peu, avouait le Français après son effort. Je ne savais pas du tout où j'en étais

pendant mon tour. J'ai juste poussé au maximum. J'ai maximisé tout ce que j'avais. A l'Indy, il y avait une LMP2 devant moi. Elle m'a un peu fermé la porte mais j'ai réussi à doubler en passant à l'intérieur. Nous étions côte à côte en entrée du virage. C'était chaud. On est à peu près à 330 km/h à ce moment-là. Dans les virages Porsche, j'ai vraiment poussé très fort. La voiture était calée. Ça a été un super tour. » Son équipier André Lotterer n'a pas manqué de rendre hommage à sa performance : « Il a vraiment tout donné. Le potentiel de l'auto n'était pas tout à fait là, mais Kévin a fait un peu de magie ! »

"AU VIRAGE D'INDIANAPOLIS, IL Y AVAIT UNE LMP2 DEVANT MOI. NOUS ÉTIIONS CÔTE À CÔTE EN ENTRÉE DE VIRAGE. C'ÉTAIT CHAUD. ON EST À PEU PRÈS À 330 KM/H À CE MOMENT-LÀ."

Kévin Estre (Porsche)



Les neutralisations ont-elles tué la course ?

Les caprices de la météo ont rendu les conditions de piste parfois très critiques et piégeuses, ce qui a généré de nombreuses sorties de route. En trois occasions, la voiture de sécurité a dû intervenir : à 22 h 37 (à la suite de l'accident de la BMW n° 15), à 3 h 44 (consécutivement à l'accident de la Cadillac 311) et à 9 h 35 (après le spectaculaire crash de l'Aston Martin 27 à Indianapolis). L'intervention au petit matin a eu lieu alors que la pluie était très forte et la piste quasi impraticable pour les Hypercar. L'Automobile

Club de l'Ouest se refusant – comme toujours – à interrompre les 24 Heures du Mans au drapeau rouge, la voiture de sécurité est restée en piste pendant quatre heures et vingt-six minutes ! Au total, la course aura été neutralisée pendant sept heures et sept minutes ! La procédure de *pass around* introduite l'an passé permettant de remettre les concurrents dans l'ordre du classement, ces neutralisations n'ont finalement pas vraiment affecté la course. Elles ont contribué à resserrer les écarts et à renforcer le suspense.





Les LMGT3 ont-elles convaincu pour leur première au Mans ?

En remplaçant les LMGT2 par les LMGT3, l'Automobile Club de l'Ouest a fait

le bon choix. En plus de baisser les coûts de manière substantielle, cette approche offre une variété bien plus importante avec neuf constructeurs représentés par des équipes privées (enfin, plus ou moins, selon les cas) choisies par les marques. Le public a apprécié le fait de pouvoir voir en action des McLaren (auteur de la pole), des Ford Mustang, des Lamborghini Huracán, des Lexus et des BMW M4 au départ, en sus des habituelles Porsche, Ferrari, Aston Martin ou encore Corvette. Les temps au tour

étaient semblables à ceux des LMGT2 qui étaient très bridées, il est vrai. La présence de systèmes ABS rend cette catégorie très accessible aux gentlemen drivers car ils pardonnent les erreurs. La course a été très disputée aussi dans cette catégorie et pas moins de six de ces neuf constructeurs ont été en tête à un moment ou à un autre ! Même si c'est BMW qui a le plus souvent occupé les avant-postes, c'est finalement la Porsche 911 GT3 R LMGT3 n° 91 qui l'a emporté avec deux rookies aux côtés de l'insubmersible Richard Lietz, déjà vainqueur en LMGT2 et LMGT2 Pro. Les Iron Dames ont terminé cinquièmes, une place plus loin qu'en LMGT2 l'an dernier.



Rossi a-t-il réussi ses débuts aux 24 Heures ?

L'ancien nonuple champion du monde moto Valentino Rossi a incontestablement été le pilote le plus attendu par le public. La séance d'autographes du mardi, dans la pit lane, a d'ailleurs failli mal tourner vu le nombre de fans en quête de la divine signature. Déjà acclimaté à la piste l'an dernier dans le cadre de la course annexe Road to Le Mans (qu'il avait remportée), Rossi a effectué cette année ses grands débuts aux 24 Heures du Mans. Il partageait le volant de la BMW M4 GT3 (frappée de son numéro fétiche 46) avec Maxime Martin et le pilote d'Oman, Ahmad Al Harthy. Le champion italien a démarré à 19 h 46 tandis que la voiture était en tête. Il s'est parfaitement acquitté de sa mission en alignant un triple relais très consistant terminé alors que la nuit était tombée. « *J'ai beaucoup aimé l'expérience, a-t-il déclaré en sortant de l'auto toujours en haut du classement. J'avais un bon rythme malgré les conditions difficiles.* » Vincent Vosse, le patron de l'équipe WRT, était admiratif devant sa performance : « *Il a fait un excellent boulot, comme on s'y attendait.* » Malheureusement, « Vale » n'a pas eu l'occasion de reprendre le volant, son équipier Al Harthy sortant de la piste à 0 h 42 avec des pneus slicks sur une piste humide. L'autre M4 a terminé deuxième de la catégorie LMGT3, à trente secondes du leader.



Les constructeurs français à la peine

Pour les débuts au Mans de l'A424, Alpine a surpris son monde aux essais en s'invitant en Hyperpole.

Cette performance confirme le potentiel de l'auto mais, avant le départ, Bruno Famin ne se laissait pas griser par cette belle surprise : « *L'objectif de l'équipe est de terminer.* » Malgré le soutien de Zinedine Zidane (qui a donné le départ de la course), d'Esteban Ocon et de Pierre Gasly, tous trois présents, cet objectif n'a pas été atteint. Pire, l'équipe Alpine a doublement inauguré la liste des abandons. La n° 35 a dû s'arrêter à Arnage avec un moteur en feu après seulement quatre heures quarante-deux de course alors que la n° 36 était rentrée dans son stand moins d'une heure plus tard, pour un problème moteur insoluble. Ce double abandon pose quelques

questions concernant la capacité du moteur (issu de la Formule 2) à performer en Endurance. Peugeot Sport n'a pas non plus fait briller les couleurs françaises. Que ce soit aux essais ou en course et quelles que soient les conditions de piste, les 9X8 2024 ont été incapables d'être dans le rythme des meilleurs. Malgré quelques péripéties (dont une sortie de Nico Müller à Indianapolis sous safety car), les deux voitures ont tout de même terminé la course mais à de lointaines onzième et douzième positions, soit moins bien que la huitième place de l'an dernier. Introduite à Imola en avril, la 9X8 2024 équipée d'un aileron et de roues plus larges à l'arrière n'apporte pour l'instant pas le gain de performance attendu. Malheureusement, dans le contexte d'homologation figée du WEC, on ne voit pas trop comment Peugeot Sport va pouvoir redresser une telle situation.





Que penser des débutants en Hypercar ?

Utre Alpine (dont la prestation est évoquée p. 151), trois constructeurs disputaient pour la première fois les 24 Heures du Mans dans la catégorie Hypercar : BMW, Lamborghini et Isotta Fraschini. Aux essais, la marque allemande a démontré un beau niveau de performance. Dries Vanthoor a en effet signé le meilleur chrono de la séance de qualification. Malheureusement, les M Hybrid V8 ont connu une course très frustrante. La n° 15 a perdu pied après seulement dix-huit minutes de course lorsque Marco Wittmann est parti en tête-à-queue. Alors qu'elle réintégrait le Top 10 après six heures d'efforts, la n° 15 se faisait sortir de la piste par la Ferrari n° 83 de tête (qui sera sanctionnée d'un stop and go de trente secondes). Voiture détruite. L'Art Car n° 20 perdait, quant à elle, toute chance de bien figurer par la faute d'un tête-à-queue de Frijns qui a nécessité une longue réparation après deux heures

vingt de course. Rentrée dans son box au bout de sept heures, elle en est ressortie dans la dernière heure pour franchir la ligne d'arrivée non classée. C'est en fait Lamborghini qui s'en est le mieux tiré en ramenant ses deux autos à l'arrivée, dont une dans le Top 10 (l'autre étant classée treizième). « Si on m'avait proposé ça avant la course, j'aurais signé tout de suite ! » indiquait après l'arrivée Emmanuel Esnault, le directeur sportif Hypercar de l'équipe Iron Lynx. Pour sa toute première participation officielle aux 24 Heures du Mans, Lamborghini a « fait le boulot ». Une performance d'autant plus remarquable que les SC63 étaient vraiment à la peine en début de saison. Autre bonne surprise : Isotta Fraschini. Alors que l'inexpérience de deux de ses pilotes faisait craindre le pire dans des conditions aussi difficiles, la petite marque italienne a traversé tous les pièges pour terminer à une honorable quatorzième place. Sympathique.



Les champions de l'ombre

Victorieuse à Spa avec une Porsche privée, l'équipe Jota abordait Le Mans avec confiance. Le commando anglais a d'ailleurs confirmé son potentiel en glissant sa voiture de pointe dans le Top 8 des qualifications. Malheureusement, la sortie de piste de Callum Hogg dans la séance d'essais libres 2, le mercredi soir, a tout compromis. Après examen, il s'est avéré que la coque était touchée. Dès lors, les mécaniciens se sont livrés à une course contre la montre pour reconstruire une auto autour d'une coque de secours mise à disposition par Porsche. Un travail de titan qui nécessite en temps normal deux semaines aux horaires syndicaux. Survoltés, les mécaniciens anglais ont

tout donné pour que la Porsche 963 n° 12 puisse prendre le départ de la course. Mission accomplie : le vendredi soir, elle effectuait un shakedown de contrôle sur l'aérodrome voisin et elle repassait les contrôles techniques le samedi matin, avant le warm up. Chapeau bas ! Elle terminera à une très honorable huitième position. Un autre groupe de mécaniciens a été amené à se dépasser juste avant le départ : ceux de l'équipe Akkodis ASP. La Lexus n° 78 ayant été percutée par la Toyota n° 7 de Nyck de Vries au warm up, il a fallu remettre la voiture – très endommagée – en état en un temps record. La 78 a finalement pu prendre le départ, mais des stands. Cela ne l'a pas empêchée de mener la catégorie LMGTC3 par la suite et de terminer la course comme sa voiture sœur.



LES MÉCANICIENS DE JOTA SE SONT LIVRÉS À UNE COURSE CONTRE LA MONTRE POUR RECONSTRUIRE UNE AUTO EN TRENTE-SIX HEURES. UN TRAVAIL QUI PREND D'ORDINAIRE DEUX SEMAINES.





Des rookies très convaincants

Une nouvelle fois, la catégorie LMP2 avait des allures de formule monotype avec uniquement des châssis Oreca au départ. Avec un plateau aussi homogène, la bataille a été très intense. L'équipe United Autosports, cofondée par le patron de McLaren Zak Brown, comptait parmi les favoris avec un redoutable équipage de pointe composé de Filipe Albuquerque, Ben Hanley et Ben Keating. Une erreur rare de ce dernier en début d'épreuve a ruiné les efforts de

l'équipage de la n° 23. Pour autant, les espoirs de United n'étaient pas morts. La course a été très ouverte avec pas moins de 39 changements de leader. Les équipes Vector Sport (qui a passé 85 tours en tête), AF Corse, Cool Racing, IDEC Sport et AO by TF ont longtemps bataillé aux avant-postes, mais c'est finalement la n° 22 de United Autosports qui raflait la mise avec un trio formé par Nolan Siegel (19 ans), Bijoy Garg (21 ans), deux rookies américains, et l'expérimenté Oliver Jarvis (ex-pilote Audi).



2025 : Aston Martin en renfort

Comme si le plateau du championnat du monde n'était pas assez fastueux comme ça (neuf constructeurs en Hyper et neuf en LMGT3), Aston Martin a confirmé sa venue en 2025

avec deux Valkyrie Hypercar dépourvues de système hybride. Les organisateurs du WEC ont par ailleurs indiqué que d'autres marques ont manifesté leur volonté d'intégrer le championnat.

CLASSEMENT 24 HEURES DU MANS 2024

Voiture	Catégorie	N°	Pilote	Temps
1 Ferrari 499P AF Corse	(1^{re}) Hypercar	50	Fuoco, Molina, Nielsen	311 tours
2 Toyota GR010 Gazoo Racing	Hypercar	7	López, Kobayashi, de Vries	à 14"221
3 Ferrari 499P AF Corse	Hypercar	51	Pier Guidi, Calado, Giovinazzi	à 36"730
Porsche 963 Penske Motorsport	Hypercar	6	Estre, Lotterer, Vanthoor	à 37"897
Toyota GR010 Gazoo Racing	Hypercar	8	Buemi, Hartley, Hirakawa	à 1'02"824
Porsche 963 Penske Motorsport	Hypercar	5	Campbell, Christensen, Makowiecki	à 1'45"654
Cadillac V-Series.R Cadillac Racing	Hypercar	2	Bamber, Lynn, Palou	à 2'34"468
Porsche 963 Hertz Team Jota	Hypercar	12	Stevens, Nato, Iltott	à 3'02"691
Porsche 963 Hertz Team Jota	Hypercar	38	Rasmussen, Hanson, Button	à 3'36"756
Lamborghini SC63 Iron Lynx	Hypercar	63	Bortolotti, Kvyat, Mortara	à 2 tours
Peugeot 9X8 Peugeot TotalEnergies	Hypercar	94	Vandoorne, Di Resta, Duval	à 2 tours
Peugeot 9X8 Peugeot TotalEnergies	Hypercar	93	Vergne, Jensen, Müller	à 2 tours
Lamborghini SC63 Iron Lynx	Hypercar	19	Grosjean, Caldarelli, Cairoli	à 2 tours
Isotta Fraschini Tipo 6-C Isotta Fraschini Racing	Hypercar	11	Bennett, Vernay, Serravalle	à 9 tours
Oreca 07 Gibson United Autosports	(1^{re}) LMP2	22	Jarvis, Garg, Siegel	à 14 tours
Oreca 07 Gibson Inter Europol Competition	(2 ^e) LMP2	34	Smiechowski, Lomko, Novalak	à 14 tours
Oreca 07 Gibson IDEC Sport	(3 ^e) LMP2	28	Lafargue, van Uiter, de Gerus	à 14 tours
...				
27 Porsche 911 GT3 R Manthey EMA	(1^{re}) LMGT3	91	Shahin, Schuring, Lietz	à 30 tours
BMW M4 Team WRT	(2 ^e) LMGT3	31	Leung, Gelael, Farfus	à 31 tours
...				
Ford Mustang Proton Competition	(3 ^e) LMGT3	88	Roda, Pedersen, Olsen	à 31 tours
...				
Lambo Huracán EVO2 Iron Dames	LMGT3	85	Bovy, Gattig, Frey	à 32 tours
...				

MEILLEUR TOUR EN COURSE
Kobayashi (Toyota n° 7) en 3'28"756, à 234,981 km/h

ÉDITEUR
ÉRAS (ÉDITIONS REORLD AXEL SPRINGER)
40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex

Directeur de la publication **Gautier Normand**
Actionnaires **Président Reworld Media France**
(RCS Nanterre 477 494 371)
& **Axel Springer France** (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil **01.41.33.50.00**
www.sportauto.fr
E-mail **sportauto@reworldmedia.com**

RÉDACTION
Rédacteur en chef **Jean-Eric Raoul**
Directeur artistique **Thomas Hilly**
Rédacteur en chef adjoint **Laurent Chevalier**
Chef de rubrique Essais **Sylvain Vétaux**
Secrétaire général de rédaction **Denis Riffade**
Secrétariat de rédaction **Vediteam**
Rédactrice photo **Soraya Bollini**
Responsable des prises de vue **Philippe Tissier**
Photos **Greg & Laurent Villaron**
Convoyage **Sylvain Cambier** (responsable)
Assistante **Karine Roumestand** (01.41.33.55.94)
A participé à ce numéro **Sylvie Karakostopoulos**

DIRECTION ÉDITION
Directeur exécutif **Stéphane Haïtaïan**
Editeur **Tommaso Albinati**

PUBLICITÉ
Directrice générale **Elodie Brétaudeau Fonteilles**
Directeur pôle automobile **Franck Graisset**
Directrice adjointe pôle automobile **Anne Buré-Emmel**
(01.41.33.29.21)
Contact publicité **Charles Antonietti** (01.45.19.58.12)
Planning **Angélique Consoli** (01.41.33.53.52),
Stéphanie Guillard (01.41.33.53.50)
Trafic **Laurie Benevent** (01.45.19.58.68)

PUBLICITÉ MARCHÉS DIRECTS
Directrice de publicité **Julie Martinot** (01.41.33.57.73)
Directeur de publicité adjoint **Fabrice Gauvin**
(01.41.33.29.46)
Premier maquettiste **Fernand Laranjo**
Chargé de communication **Malo Jost** (01.41.33.50.66)

MARKETING
Directrice marketing et diversification **Sylvie Siguret**
Responsable marketing **Frédérique Gasbarian**

ABONNEMENTS ET DIFFUSION
Directrice marketing direct **Catherine Grimaud**
Cheffe de produit **Julie Duarte**
Responsable service diffusion **Philippe Merrien**
Responsable des ventes **Mélanie Caillé**

SERVICE ABONNEMENTS

Tél. **01.46.48.47.61** Du lundi au vendredi de 9 h à 19 h
et le samedi de 9 h à 18 h (prix d'un appel local)
Internet **Formulaire** sur **www.serviceabomag.fr**
Courrier **Service Abonnements Sport Auto**
59898 Lille Cedex 9
Prix abonnement France (12 n°) : **85,34 €**

FABRICATION
Directeur des opérations industrielles **Bruno Matillat**
Chef de fabrication **Thibaut Lefebvre**

PRÉPRESSE
Tél. **01.41.33.29.88**
Responsable service **Sylvain Boularand**

IMPRIMEUR
Imaye Graphic
96, bd Henri-Becquerel, 53021 Laval Cedex 9



Date du dépôt légal **juin 2024**
Prix de vente **6,95 €**
Date de parution **28 juin 2024**
N° ISSN **0151-6353**
N° CPPAP **1024 K 86784**

LE BLOG DES ESSAYEURS

La page des sorties de route, où notre équipe des essais a carte blanche pour partager ce que lui inspire le monde de l'exception automobile.



Se faire des amis...

Par **Sylvain Vétaux**

L'homme est un animal social. De ce que j'en vois, il devient surtout de plus en plus égoïste. Je m'explique. Présentation presse il y a quelques semaines : on nous informe, quelques jours avant, que le nombre d'invités étant très limité, nous ne pourrions hélas pas venir avec un photographe. C'est triste mais ce n'est pas la première fois. Une fois sur place, tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes à un détail près : tiktokeurs, youtubeurs et autres instagrammeurs sont venus accompagnés, eux. Je râle et on m'explique que pour ces chargés de contenu, ce n'est pas pareil : « *Ils n'ont pas le choix, tu comprends.* » Ah ? Et dans la foulée, toutes ces gentilles personnes de s'auto-likier les unes les autres. « *N'oubliez pas de mettre un pouce, de vous abonner, de partager. Bisous la famille. Bien ou bien les potos ?* » Des amis, ces personnes en ont par milliers même si certains leur auraient coûté un peu d'argent.



Eternel Mans

Par **Laurent Chevalier**

My-thique ! Le casting extraordinaire des 24 Heures du Mans 2024 laissait présager un spectacle grandiose et la météo semblait être sur commande pour garantir un suspense intenable, du début à la fin. Sans parler d'une BoP parfois critiquée mais dont on ne peut plus nier l'efficacité à égaliser les forces pour mieux tenir les spectateurs en haleine. Dantesque. Le feu d'artifice lancé sous un ciel dégagé nous a permis d'admirer le plateau insensé des Hypercar au look de fin du monde, l'essai de LMP2 affûtées comme jamais et la horde des LMGT3 lancées pleine balle. Depuis le premier tour de circuit sur les chapeaux de roues pour en découdre avec Porsche jusqu'au dernier où la panne sèche la guette, la Ferrari numéro 50 n'aura eu de cesse que de jouer au yoyo émotionnel. Au rythme d'une pluie qui redistribue les cartes au bout d'une heure et demie de course, avant de successivement



QUE CES JEUNES GENS GAGNENT LEUR VIE À METTRE EN LIGNE DES VIDÉOS DE HAYONS QUI S'OUVRENT NE ME GÊNE PAS.

Oui : sur les réseaux sociaux, les potes s'achètent. Entendons-nous bien : que ces jeunes gens gagnent leur vie à mettre en ligne des vidéos de hayons qui s'ouvrent, de sièges électriques ou de pneus qui tournent ne me pose aucun problème. Je râle juste sur le fait qu'il y a une époque, pas si lointaine, où la presse était considérée comme un partenaire. Auquel on facilitait la tâche, certes, mais en tant que média indépendant. Oui, j'ai oublié de vous prévenir que certaines des personnes invitées lors de cette présentation presse monnaient leurs services avant de se déplacer. Je demande juste une égalité de traitement : tout le monde vient pour bosser apparemment. Je vais encore me faire des amis...



L'INCROYABLE CASTING DES 24 HEURES LAISSAIT PRÉSAGER UN BEAU SPECTACLE, ET LA MÉTÉO S'EN EST MÊLÉE. HALETANT... GRAN-DIOSE !

compacter le peloton ou chambouler la hiérarchie, puis la figer pendant presque 4 heures pendant la nuit, derrière une voiture de sécurité imposée par des conditions exécrables. Les jeux ne sont pas faits. Après quatorze heures de course, les deux Toyota, les trois Ferrari, les deux Cadillac et trois des six Porsche Hypercar se partageaient les dix premières places du classement provisoire. Au final, c'est le trio de choc composé par Antonio Fuoco, Miguel Molina et Nicklas Nielsen qui s'impose dans la Ferrari 499P n° 50. Devant un record de fréquentation, avec une foule estimée à 329 000 personnes pendant le week-end. On en redemande !



LAMBORGHINI AVENTADOR LP 700-4 - 08/12 - 10.100 KM - 315.000 €



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



PORSCHE 991 GT3
RS 500 CV
Année : 02/16
Kilométrage : 8.030 km
205.000 €



FERRARI 488 SPIDER F1
Année : 11/17
Kilométrage : 8.800 km
260.000 €



MERCEDES-BENZ
SL 63 AMG 4MATIC+
Année : 12/22
Kilométrage : 3.000 km
180.000 €



PORSCHE 718 CAYMAN
GT4 RS WEISSACH
Année : 12/22
Kilométrage : 120 km
240.000 €



DPM MOTORS | 45 Bd du Jardin Exotique | 98000 Monaco
| 48 Rue Grimaldi | 98000 Monaco
DPM CLASSIC | 4 Impasse des carrières | 98000 Monaco

contact@dpm-motors.com - www.dpm-motors.com
Tél. : +377 93 50 22 70



application iphone & ipad dpm motors / Disponible en téléchargement gratuit sur l'App Store / iPhone, iPad & iTunes Store are trademarks of Apple inc.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



ANGE BARDE
g e n è v e