

SEP M
TOP
ventes



Sport

N° 754 Novembre 2024

auto

R 1 3 5 7
4 4 4
2 4 6



FORMULE 1

McLaren
Faut-il choisir
entre Norris
et Piastri ?

McLaren W1



Le choc des **TITANS!**

Voilà les héritières de
la F40 et de la McLaren F1.
Découvrez avec nous ces
deux sommets absolus !



Ferrari F80

1^{er} ESSAI

Ferrari 12Cilindri

Au volant, un
feu d'artifice
d'émotions !



NOUVEAUTÉ

Alpine A110 R Ultime

Une Alpine au prix d'une
GT3 RS... sans blague ?



BEL: 740€ - ESP: 740€
GR: 740€ - DOM S: 740€
ITA: 740€ - LUX: 740€
PORT CONT: 740€
CAN: 1150€ CAN
MAR: 820€ - TOM S: 950€
CH: 10€ S - TUN: 180€

L 15764 - 754 - F - 6,95 € - RD





AMG



*Données WLTP en cycle mixte au 14/05/24. Consommation de carburant : 8,2 L/100 km. Autonomie électrique : 13 km.
Mercedes-Benz France - RCS Versailles 622 044 287.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

NOUVEAU MERCEDES-AMG GT COUPÉ 63 S E PERFORMANCE



Parfois, quelques chiffres valent mieux que tous les superlatifs :
816 ch (600 kW) / couple maximal cumulé de 1420 Nm / 0 à 100 km/h en 2,8 secondes



Scannez pour découvrir ce modèle d'exception
et toute la gamme Mercedes-AMG GT Coupé.



A K I L L I S

JOAILLERIE PARIS

COLLECTION CAPTURE ME - À DÉCOUVRIR SUR AKILLIS.COM



SOMMAIRE

N° 754 Novembre 2024



8

www.studiogalico.com



40

Yann Lefebvre



50

Ferrari



66

Florian Grout



58

Yann Lefebvre



128

Laurent Villaron



Encart multi-éditeurs posé en 4^e de couverture sur une partie de la diffusion abonnés France en aléatoire hors relance.

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

ACTUS

- 8 ÉDITO
- 8 LA SPORTIVE DU MOIS
Porsche 911 GT3
- 14 ACTUS
Lotus Theory 1, Alpine A3090B, Alpine A110 R Ultime
- 20 CLUB SPORT AUTO
Les dates à retenir
- 22 TOP CHRONOS
A. Lange & Söhne Datograph Up/Down
- 24 INTERVIEW
Carlos Tavares, directeur général de Stellantis
- 26 NOUVEAUTÉS
McLaren W1 et Ferrari F80
- 34 À LA LOUPE
L'aileron arrière de la McLaren W1
- 36 HISTOIRES D'AUTOS
Andy Wallace, pilote

GAZ

- 40 GRAND FORMAT
Maserati GranTurismo Folgore
- 50 ESSAI
Ferrari 12Cilindri
- 58 SUPERTEST
BMW M4 CS
- 66 ESSAI
Audi RS 4 Avant Edition 25 Years
- 70 ESSAI
BMW M5
- 76 REPORTAGE
Classic Racing School

EN VRAI

- 84 C'EST LA MIENNE !
Ferrari 812 Competizione
- 86 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois, vos photos
- 88 ACHETER UNE OCCASION
Audi R8
- 92 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
- 90 PETITES ANNONCES

SPORT

- 128 STUDIO
Ligier JS P325 (LMP3)
- 134 REPORTAGE F1
McLaren : qui doit être pilote n° 1 ?
- 140 COULISSES F1
Grand Prix de Singapour
- 144 ENQUÊTE F1
Retour en Afrique ?
- 148 REPORTAGE
Rallye Jeunes, toujours à l'affût
- 154 BLOG
Le blog des essayeurs



ABONNEZ-VOUS Voir page 147





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

Chant du cygne ?

Injonctions contradictoires ? La formule est à la mode, et elle cadre avec ce que nous venons de vivre. D'un côté, nous voyons débouler quasi simultanément deux sommets de l'automobile sportive. Ferrari et McLaren n'y sont pas allés avec le dos de la cuiller pour nous concocter des machines superlatives. Chez l'un comme l'autre, pas question de s'endormir sur leurs lauriers, pourtant nombreux. A chaque nouvelle itération de leurs supercars (et, pour une fois, le terme est légitime), nous nous demandons quels domaines laissent encore un peu de champ à l'amélioration. Mais ils en trouvent et ils nous surprennent chaque fois. Les ingénieurs se sont vraiment usés les neurones pour concocter des engins certes hors de portée du commun des mortels, mais qui nous rendent tous admiratifs. Dans la même période, vous avez sans doute pu constater un effet Mondial de l'auto, qui a remis l'automobile au centre des discussions, reflétant un attachement des Français toujours solide à « la bagnole », jeunes y compris. Alors, de quoi nous plaignons-nous ? Du supplice chinois. Non, il ne s'agit pas du risque de submersion du marché par les voitures asiatiques. Mais des techniques

raffinées, lentes et douloureuses, que l'on attribue à la tradition chinoise dans l'art d'exécuter un condamné. Nous voilà loin de *Sport Auto* ? Pas sûr. Vous avez aimé le malus à 60 000 €, qui a condamné tout un pan de sportives à peu près abordables ? Vous adorez les 70 000 € de 2025 et, mieux encore, les 90 000 € de 2027. Sans plafonnement d'aucune sorte, il va sans dire. Rappelons que l'Europe n'est pour rien dans ce délire fiscal. Il s'agit d'un choix franco-français. Décider une bonne fois pour toutes que ces voitures sont interdites de commercialisation aurait le mérite de la franchise. Mais là n'est pas le propos, ni même de sauver la planète. Alors, pourquoi tant de haine ? Pour prouver que l'on fait quelque chose, « pour la justice fiscale et l'environnement », sans risquer de s'attirer beaucoup de critiques. Qui ira défiler dans la rue pour défendre le droit à s'acheter une 911 ? Du point de vue du législateur, c'est donc du pur affichage, sans conséquences. Sauf que des conséquences, il y en aura. Les voitures de sport risquent bel et bien de disparaître de notre territoire. Remercions donc McLaren, Ferrari et les autres de continuer à nous faire rêver. Pour l'instant, il n'y a pas d'impôt sur les rêves. Pour l'instant.... ●

**POUR McLAREN
ET POUR FERRARI,
PAS QUESTION DE
S'ENDORMIR SUR
LEURS LAURIERS.
PENDANT CE TEMPS,
CHEZ NOUS,
LE MALUS
ÉCOLOGIQUE
POURSUIT
L'EXÉCUTION LENTE
DES VOITURES
SPORTIVES.**





ZENITH-WATCHES.COM

DEFY SKYLINE CHRONOGRAPH


ZENITH
LE FUTUR DE L'HORLOGERIE SUISSE DEPUIS 1865



LA SPORTIVE DU MOIS

Porsche 911 GT3 (992 phase 2)



911 GT3



911 GT3 pack Touring



DERNIER RAPPEL

Le restylage de la GT3 ne l'empêche pas de respirer sans assistance électrique.

Derrière sa volonté de s'élargir, avec des places arrière facultatives sur la version Touring et des options d'allègement, ses prestations inchangées évoquent le crépuscule de l'atmosphérique.

Par Jacques Warnery
Photos Studio Goico



LA SPORTIVE DU MOIS

Porsche 911 GT3

(992 phase 2)



Une puissance de 510 ch et des accélérations identiques, un couple et une vitesse maxi en baisse, un poids supérieur de 2 kg, malgré de nouvelles options d'allègement et des chronos

sur circuit similaires, selon Porsche.

Toujours disponible en version classique ou Touring, la nouvelle 911 GT3 stagne sur le papier et régresse même sur certains plans. Un fait unique depuis ses grands débuts en 1999. Tout au long de son histoire, la plus pure des 911 a constamment progressé. Sa surcharge pondérale croissante a sans cesse été compensée par de la technologie et quelques chevaux supplémentaires, pour mieux distancer sa devancière sur piste. Ce n'est plus le cas. Une GT3 ne s'achète pas pour sa fiche technique ni pour avaler l'Autobahn. Partant de là, sa vitesse maxi abaissée de 7 km/h (311 et 313 km/h contre 318 et 320 km/h) devient anecdotique. Elle laisse à ses homologues turbo le privilège des performances stratosphériques, en contrepartie de saveurs mécaniques infiniment plus authentiques. Les incomparables montées en régime dans une sonorité divine, l'ivresse des 9 000 tr/mn qui ne se livrent qu'après avoir cravaché le flat 6 ou la réponse à l'accélérateur immédiate font oublier les dixièmes perdus çà et là. Surtout que le plaisir se prolonge en virage,

avec un châssis incroyablement communicatif qui met son pilote au centre des débats. La GT3 offre cette inégalable pureté et ce romantisme qui la rendent si unique. Il n'empêche que ce statu quo – pour ne pas dire immobilisme – laisse perplexe. La réponse à cette interrogation nous est donnée par Jörg Jünger, responsable de la gamme Porsche GT : « La sévérité des normes Euro 6 E/B nous oblige à déployer des trésors d'ingéniosité pour homologuer un atmosphérique. Il est possible d'y parvenir avec un turbo ou un hybride, mais cela devient de plus en plus impossible avec un moteur atmo. Cet énorme défi exige beaucoup de modifications techniques pour ne serait-ce que récupérer la même puissance qu'auparavant. » Sous-entendu : les jours de l'atmosphérique sont comptés. Sera-ce l'ultime Porsche sans la moindre assistance respiratoire ? Difficile à dire au vu de l'habileté du staff à nous faire constamment croire que chaque nouveauté présentée sera la toute dernière à se passer de turbo ou d'hybridation. Sauf que la marge de manœuvre devient de plus en plus réduite, et nous imaginons mal la prochaine GT3 RS moins rapide sur piste que la précédente.

Nage à contre-courant

Le flat 6 4.0 est emprunté à l'actuelle GT3 RS. Plus typé hauts régimes mais un brin moins « rond » que le bloc de la 992/1 GT3, il reprend donc les arbres à cames au profil plus agressif, afin de rallonger ses temps d'ouverture de soupapes, et les papillons de gaz (un par

cylindre) au profil plus aérodynamique. Cela ne l'empêche pourtant pas de perdre 15 ch et un peu plus de 1,5 mkg de couple par rapport à la RS. La faute là encore à cette satanée réglementation : « Nous avons dû ajouter un catalyseur supplémentaire à l'échappement de chaque banc de cylindres, ce qui nous en fait désormais quatre en plus des deux filtres à particules », regrette Jörg Jünger. Résultat des courses, la GT3 conserve ses 510 ch comme précédemment mais perd 2 mkg de couple, avec une valeur aujourd'hui ramenée à 45,9 mkg. Pour compenser ce caractère pointu, l'étagement final de la transmission est réduit de 8 %, tant sur la boîte PDK à 7 rapports que sur la commande manuelle dotée de 6 vitesses et dont le levier raccourci est emprunté à la S/T. Dans l'attente d'informations sur le 0 à 200 km/h, les accélérations annoncées sur le 0 à 100 km/h sont strictement inchangées : 3"4 pour la PDK et 3"9 pour la BVM. La partie châssis évolue elle aussi subtilement. Porsche ne devrait pas communiquer de chronos sur le Nürburgring, étant donné que cette GT3 serait d'après ses concepteurs aussi rapide (mais pas plus) que sa devancière. Elle bénéficie en revanche d'une multitude de petites modifications pour en tirer parti. Ses éléments aérodynamiques optimisés, son train avant en partie copié sur la GT3 RS (triangles de suspension profilés et rotules de bras inférieurs abaissées) et ses suspensions revues pour limiter les effets de plongée sur les gros freinages confèrent au flux d'air (et à l'assiette)

“LA SÉVÉRITÉ DES NORMES EURO 6 E/B NOUS OBLIGE À DÉPLOYER **DES TRÉSORS D'INGÉNOSITÉ POUR HOMOLOGUER UN ATMOSPHÉRIQUE AVEC NE SERAIT-CE QUE LA MÊME PUISSANCE QUE PRÉCÉDEMMENT.**”

Jörg Jünger, responsable de la gamme Porsche GT



La GT3 n'évolue que dans le détail. Page de gauche en haut, l'intérieur de la version pack Touring. En bas, le pack Weissach s'accompagne d'un éclairage des portières réfléchissant au sol un plan du fameux circuit d'essais. Ci-contre à droite, le commodo de démarrage spécifique à la GT3.



TECHNIQUE

Moteur : **6 cylindres à plat atmosphérique**
Cylindrée : **3 996 cm³**
Puissance maxi : **510 ch à 8 500 tr/mn**
Couple maxi : **45,9 mkg**
Transmission : **propulsion, 7 rapports robotisés à double embrayage PDK (6 rapports manuels)**
Autobloquant : **piloté électroniquement et réglable en accélération et décélération**
Antipatinage : **oui (déconnectable + contrôle de trajectoire)**
Poids annoncé : **1 420 kg en BVM avec toutes les options d'allègement**
Rapport poids/puissance : **2,78 kg/ch**
L - l - h : **4 573 - 1 852 - 1 279 mm**
Empattement : **2,457 m**
Pneumatiques AV & AR : **255/30 ZR 20 & 315/30 ZR 21**
Prix de base : **212 000 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **311 (313 *) km/h**
0 à 100 km/h : **3"4 (3"9 *)**

* Boîte mécanique.



plus de constance entre l'avant et l'arrière. De quoi, selon Porsche, rendre la voiture plus stable et prévisible sur les amples compressions et les décélération musclées à haute vitesse. L'équipe d'Andreas Preuninger s'est également attelée à calmer un train avant qui joue parfois les têtes chercheuses sur route bosselée. La GT3 reprend des réglages châssis un peu plus proches de ceux d'une S/T, avec une direction moins sensible au point milieu et un amortissement plus adapté aux revêtements accidentés. Proches certes mais pas identiques, puisqu'au contraire de son inspiratrice, notre nouveauté du jour hérite des roues arrière directrices.

Chère légèreté

La plus pure des 911 profite de son restylage pour évoluer esthétiquement avec parcimonie : nouvelle signature lumineuse, diffuseur arrière un brin plus marqué, présence d'entrées d'air latérales avant et pas grand-chose d'autre. La GT3 classique adopte un aileron et des dérives redessinés. De son côté, la Touring s'offre un « flap Gurney » permettant de déployer son appendice mobile à plus haute vitesse (120 km/h contre 85 précédemment). Elle y ajoute surtout des places arrière optionnelles qui en feront la Porsche idéale de nombreux passionnés. La version classique a, elle, toujours droit au pack Clubsport comprenant un arceau. L'instrumentation devient entièrement numérique et personnalisable, avec un compte-tours

capable d'effectuer une rotation pour fixer sa zone rouge en position verticale. Disparu sur les 911 restylées classiques, le retour du bouton rotatif de démarrage à gauche rassurera les puristes. Les baquets optionnels évoluent pour plus de confort. Davantage matelassés au niveau des bourrelets latéraux, ils disposent d'un dossier inclinable vers l'avant (mais non réglable) pour accéder à l'espace arrière. En plus de ces fameux baquets, la paire de filtres à plastiques, les renforts supplémentaires dans les portes et les aides à la conduite imposées par les nouvelles normes GSR II engendrent une inévitable surcharge pondérale. Pour tenter d'y remédier, la GT3 a désormais droit à quelques options d'allègement jusqu'ici réservées à la gamme RS. Sur la version classique, le pack Weissach utilise le plastique renforcé de fibre de carbone (PFRC) sur divers éléments : toit, poignée intérieure de fermeture de porte, rétroviseur, entrées d'air latérales sur le bouclier avant, élément de suspension arrière avec barre anti-roulis ou d'accouplement, dérives d'aileron arrière et arceau optionnel. A cela s'ajoute un garnissage intérieur Race-Tex et un éclairage réfléchissant le circuit d'essai maison, sous les portes avant. La déclinaison Touring propose, elle, un pack Lightweight reprenant les mêmes aménagements sans les dérives d'aileron ni le tissu Race-Tex et intégrant également les jantes magnésium (- 9 kg), disponibles en supplément sur la GT3. L'apparition d'une batterie lithium-ion fait

en outre économiser 4 kg, moyennant là encore finances. Mises bout à bout, ces mesures d'allègement permettent de s'en tenir à 1 420 kg. Cela fait toujours 2 kg de plus que précédemment, regretteront les esprits chagrins. Surtout que ces options allègent d'autant le portefeuille : 18 228 € pour le pack Weissach (22 824 € avec arceau PFRC) et 34 152 € pour le Leichtbau de la Touring selon les tarifs allemands. La GT3 génération 992/2 en profite aussi pour saler la facture : 212 000 € contre 196 554 € auparavant. Malus compris et avec quelques suppléments indispensables, l'addition finale atteint vite 300 000 €. Cela fait beaucoup, mais les derniers hurlements du flat 6 atmosphérique sont à ce prix. Commandes ouvertes depuis le 18 octobre et premières livraisons prévues début 2025. ●



NOTRE AVIS

Contrairement à ce qui se pratiquait à chaque évolution de la GT3, la nouvelle version ne progresse pas en performances et n'est pas plus légère que la précédente. Mais elle reste l'une des dernières gardiennes du temple atmosphérique. Il faudra attendre les premiers essais pour vérifier si la voix du flat 6 n'est pas entravée par les deux catalyseurs supplémentaires et si ces modifications châssis la rendent plus conciliante sur chaussée bosselée. Vivement fin janvier !



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



Lotus Theory 1

A prendre et à laisser

Theory 1 n'est qu'un concept car, mais il dessine la voie que devraient emprunter les prochaines Lotus. Et le chemin est semé d'obstacles...



Il y a des signes qui ne trompent pas. Sur les cinq pages du dossier de presse de la Theory 1, les trois quarts font mention d'un système de conduite immersif, d'un environnement centré sur l'humain, d'une approche holistique du design, d'un minimalisme dans l'utilisation des matériaux et d'une interface utilisateur faisant office de référence. Et dire qu'on parle de Lotus... Nous vous l'accordons : le style est spectaculaire, à la fois pur et agressif, sans appendices venant altérer ce coup de crayon ultra-tendu. L'ouverture des portières vaut aussi son pesant de cacahuètes, les ouvrants basculant vers l'arrière grâce à leur articulation logée au-dessus de l'essieu postérieur. Lotus assure que, sur un espace de seulement 2,4 m² au sol, les trois occupants

peuvent accéder sans souci à bord. Comme la McLaren F1, cette Lotus promet son lot de sensations fortes à trois chanceux. Mais contrairement à l'icône des années 90, l'ambiance est plus... psychédélique. Lotus s'est associé avec Motorskins, une start-up spécialisée dans les tissus réactifs, pour qu'elle drapè l'habitacle d'un revêtement réagissant aux injonctions du conducteur. Sur les sièges et le volant, des bourrelets se gonflent ou se dégonflent à l'envi. Ajoutons à cela les six caméras HD, les quatre radars Lidar escamotables, les écrans OLED qui pullulent, des éclairages au laser à l'extérieur et à l'intérieur, l'utilisation d'impression 3D et l'usage de seulement dix matériaux (verre, polyester, caoutchouc, carbone, titane recyclés, entre autres), et vous comprenez que la philosophie originelle de Colin Chapman

n'a pas été le fil conducteur de ce projet. Même si Lotus, en revendiquant un poids de 1 600 kg, s'en défend. C'est vrai que, pour une voiture 100 % électrique, c'est contenu. Les batteries de 70 kWh logées sous les passagers autoriseraient un rayon d'action de 400 km. La direction se prive de crémaillère, mais les doubles triangles devraient assurer des liaisons au sol dignes du constructeur. On espère en effet que Lotus travaillera correctement sur les trains roulants, car si la prochaine sportive de la firme d'Hethel ne développera pas forcément les 1 000 ch de ce prototype, son architecture 100 % électrique impliquera des contraintes de poids dont Elise, Exige et consœurs n'avaient cure... ●

Par Sylvain Vétoux



Tout électrique, 1 000 chevaux, et beaucoup de sophistication technologique pour ce concept car bien éloigné de la simplicité qui caractérisait anciennement Lotus.



EN BREF

Moteur : **électrique, 1 000 ch, autonomie de 400 km**
 Transmission : **intégrale**
 L - I - h : **4 490 - 2 000 - NC**
 Roues : **265/35 ZR 20 & 325/30 ZR 21**
 Poids : **env. 1 600 kg**
 V. max. : **320 km/h**
 0 à 100 km/h : **2"5**



LAPLAND ICE DRIVING

LIKE NOWHERE ELSE

Imaginez glisser à plus de 200 km/h en toute sécurité sur un circuit F1...

...reproduit à l'échelle 1 sur un lac gelé,
...au volant d'une des dernières supercars,
...sous les aurores boréales de la Laponie suédoise.



WWW.LAPLAND-ICE-DRIVING.COM   

 HUBLOT

 OAKLEY

 LOUIS JADOT

 Champagne
HENRIOT

ALPINE

 OETKER COLLECTION

HECHTER
PARIS

Contactez-nous
et réservez dès maintenant!
+33 1 60 76 25 25



Alpine A390B

Premier de cordée

Le constructeur au A fléché a dévoilé le 11 octobre dernier la version Bêta de son futur crossover 100 % électrique A390. **Annonce de lendemains qui chantent ou commencement de la fin ?**



La transition énergétique automobile est un exercice difficile, notamment pour une marque comme Alpine qui a construit sa réputation sur la légèreté et le plaisir

de conduite. Aussi, pour mettre en valeur son show car, dont le style extérieur représente à 85 % celui du futur modèle de série, le constructeur tricolore a pioché dans son histoire. C'est ainsi qu'on retrouve le thème des Alpes, cher au fondateur de la marque Jean Rédélé, au centre des jantes, au niveau des boucliers et à divers endroits de l'habitacle. Rangé dans la catégorie des crossovers fastback, l'Alpine A390_β est long de 4,70 m, pour une largeur d'1,90 m et une hauteur d'1,55 m. Des cotes qui seront légèrement revues à la baisse sur la version de route, qui ignorera également les portes antagonistes, les grandes jantes de 23 pouces (à l'arrière), ou les petits « blocs de glace » sur le bouclier avant.

L'intérieur, expérimental, est décrit comme une sorte de « cocon enneigé » sur un sol qui rappelle la structure de la roche. Ce dernier est en fait constitué de carbone allégé (40 kg au total), issu de panneaux solaires recyclés. Mais aujourd'hui, la légèreté selon Alpine, c'est une sensation au volant plus que le poids réel de la voiture. Car compte tenu de ses prestations (largement plus de 300 ch, une batterie estimée à 90 kWh de capacité) et de ses dimensions, l'A390 de série pourrait être la première Alpine à franchir la barre des 2 tonnes !

La marque promet néanmoins un agrément au volant et des performances du niveau d'une A110, le tout dans un véhicule pour 5 personnes. Pour y parvenir, la motricité sera confiée à trois moteurs électriques (dont un à l'avant) et la maniabilité à une vectorisation active du couple entre les roues arrière. Sur cette plateforme de Renault Scénic largement remaniée, il serait donc permis de s'amuser. C'est bien le moins que l'on attend d'une Alpine, mais pas sûr que cela nous arrache un sourire.

Les autres données techniques sont tenues secrètes, mais avec ses moteurs fabriqués à Cleon (76), ses batteries à Douai (59), ses pneus Michelin, sa hi-fi Devialet et son



Sur le show car, le volant peut passer en mode course et l'affichage tête haute des infos de conduite se fait sur plusieurs lames hiérarchisées.

Le show car β présente quatre places, mais l'A390 de série sera conçu pour cinq personnes. SUV coupé, berline haute sur pattes...? Disons « crossover », puisque mélange il y a.

assemblage à Dieppe (76), l'A390 sera un modèle très franco-français. Est-ce que ce sera un argument suffisant ? Ce show car représente en tous cas l'espoir pour Alpine d'aller chasser sur les terres d'Audi (Q4), de BMW (iX2), ou de Porsche (Macan EV). A défaut d'applaudir des deux mains, attendons d'avoir mal avant de crier. Même si cela nous démange. ●

Par Didier Laurent

B.R.M.
"Chronographes"

FF39-40
LIGHT BRONZE





Alpine A110 R Ultime

La der des ders



Limitée à 110 unités, cette A110 sous stéroïdes est une belle façon de **dire au revoir à notre française préférée. A condition d'y mettre le prix.**



es rumeurs disaient vrai : Alpine préparait bien une mouture radicalisée de son petit coupé virevoltant.

L'A110 R Ultime se pare d'appendices aérodynamiques sans équivoque : moustaches en bordure de bouclier avant, capot frontal éventré, jupe arrière agressive, coiffe de moteur équipée d'une dorsale, aileron col de cygne réglable, jantes forgées de 18 et 19 pouces... Ceci suffirait à accroître l'appui de 160 kg par rapport à la version Turini. Mais Alpine ne s'est pas arrêté là avec la greffe d'amortisseurs Ohlins ajustables, de disques bimatériau de chez AP Racing ventilés et rainurés de 330 mm, de plaquettes plus tendres, d'une ligne d'échappement complète en titane commandée au spécialiste Akrapovic. Tout ça pour exploiter au mieux les 345 ch.

Oui, l'A110 a enfin droit à une cure de vitamines substantielle. Pour cela, cartographie et suralimentation ont été retouchées (intérieur du turbo revu) et la boîte de vitesses Getrag, qui ne pouvait (en théorie) pas encaisser davantage de couple, est remaniée (nom de code DW6) pour supporter les 42,8 mkg du 1,8 l turbo. C'est une hausse de 8 mkg. Petite précision : ses 45 ch supplémentaires, l'A110 R Ultime ne les fournit qu'à condition d'être gavée de SP102, carburant hélas non distribué chez nous. Quelle est la

puissance de la voiture avec du SP98 ? Silence radio. Le 0 à 100 km/h est abattu en 3"8, soit un gain d'un petit dixième par rapport à une R normale. C'est anecdotique.

Ce qui l'est moins, c'est l'écart tarifaire. Ce qui suit est certifié sans faute de frappe. Comptez 265 000 € pour une Ultime, sans option. Si vous êtes tombé amoureux de la livrée La Bleue (dégradé entre les bleus Alpine Vision et Abysses), exposée au Mondial et limitée à 15 unités, l'addition grimpe à 330 000 € !

Peut-être est-il temps de rappeler que le prix catalogue d'une A110 R Turini est de 106 000 €. Le constructeur dieppois pourra légitimement mettre en avant un intérieur légèrement différent, fruit de la collaboration entre Sabelt et Poltrona Frau. Il justifiera aussi ce prix en expliquant que la R Ultime est éligible à deux programmes de personnalisation (Atelier et Atelier Sur-Mesure), le second permettant de choisir la couleur de quasiment chaque élément de carrosserie. Reste qu'à 265 000 €, cette déclinaison finale de l'A110 doit affronter des engins plus prestigieux et performants. Citons pêle-mêle une Porsche 911 GT3 RS (253 454 €), une Corvette Z06 (env. 190 000 €), une Ferrari 296 GTB (287 740 €) ou bien encore une Dallara Stradale (env. 200 000 €) si vous tenez absolument à un 4 cylindres. ●

Par Sylvain Vétoux



EN BREF

Moteur : **4 cyl. turbo, 16 S, 345 ch à 6 000 tr/mn, 42,8 mkg à 3 200 tr/mn**
Transmission : **roues AR, double embrayage**
Poids : **1 104 kg**

V. max. : **NC 0 à 100 km/h : 3"8**
Prix : **265 000 € (110 ex.), 330 000 € (éd. La Bleue, 15 ex.)**

⌘
EBEL

BEAUTY MARRIES FUNCTION

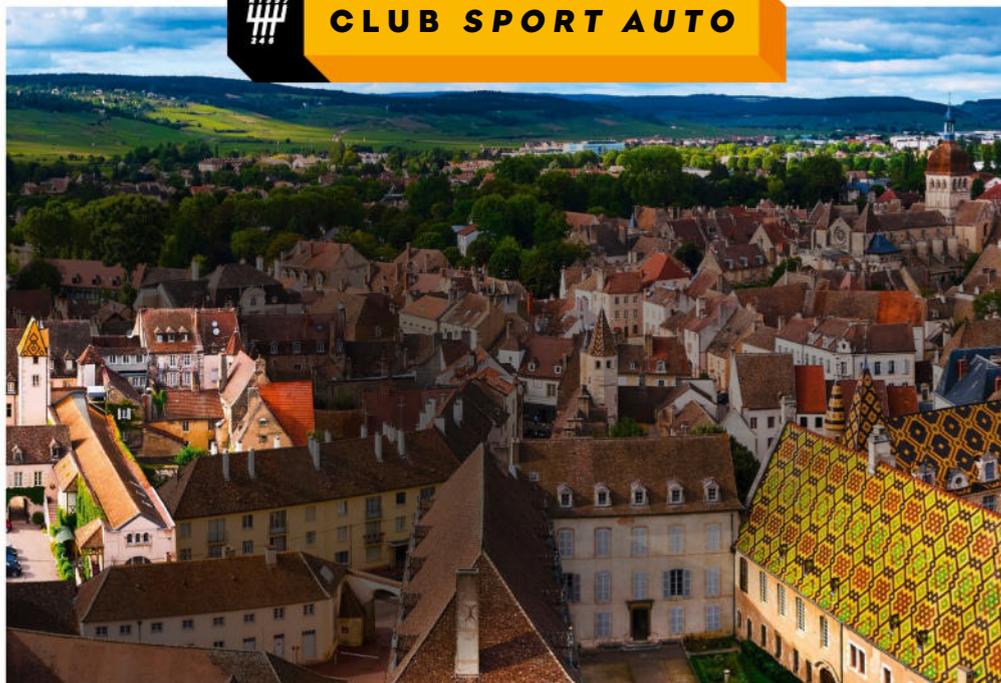


1911

Le retour de la légendaire
montre EBEL 1911 Globe.

Mouvement automatique
worldtimer, boîtier hexagonal
de 42 mm et bracelet
emblématique à 5 maillons
en acier inoxydable ou
bracelet en cuir de veau
noir interchangeable. Un
design unique et iconique
associé à une fonctionnalité
exceptionnelle.





ET AUSSI...

A ne pas louper en 2025

The Italian Job

16-20 mars

De Maranello à Turin, tout voir en termes de GT made in Italia.

Nach Stuttgart

26-29 mars

Un road trip 100 % GT au départ des Vosges vers Stuttgart et retour vers le musée Schlumpf à Mulhouse.

In Cantal we Trust

1^{er}-3 mai

Trois jours de superbes routes du Cantal et la gastronomie avec Serge Vieira. Une option pilotage avec Classic Racing School pour ceux qui le souhaitent.

In Aligot we Trust

28-31 mai

Même principe mais un peu plus au sud, en Lozère et en Aubrac avec comme fil conducteur la cuisine de Cyril Attrazic.

Grand Prix de l'Age d'Or : à nous la Bourgogne

Le club propose en juin prochain une tournée des grands ducs à l'occasion du Grand Prix de l'Age d'or.

Il existe des événements d'exception tels que le Grand Prix de l'Age d'Or. Notre rôle ?

Les sublimer. Ici, nous vous embarquons dans un voyage

gastronomique, hédoniste et glamour au cœur du terroir bourguignon à l'occasion de ce Grand Prix historique sur le circuit Dijon-Prenois.

Au programme, du vendredi 6 au dimanche 8 juin :

- La privatisation des Hospices de Beaune et dîner dans la chambre du roi ;
- Des dégustations de grands crus de Bourgogne ;
- De l'hôtellerie de luxe avec l'hôtel Le Cep, institution au cœur de Beaune ;
- Des repas gastronomiques ou étoilés ;
- Un petit-déjeuner au Château de Savigny au milieu d'Arbath et d'avions de chasse ;
- Le Grand Prix de l'Age d'Or, accès tribune plus paddock/pitlane ;
- Un pique-nique dans des vignes de Pommard Premier Cru ;
- Diverses navigations au roadbook via de magnifiques routes pour lier le tout !

Pour les hédonistes les plus endurants, nous vous proposons en option le jeudi soir une soirée d'échauffement avec Jean-Claude et ses sommeliers au Cep d'Or où l'on parlera vins, cigares, digestifs, etc.

Au-delà du charme d'un logement historique au cœur de Beaune, l'hôtel dispose également d'un spa réputé avec une multitude de soins sur mesure.

Cet événement est rendu possible par trois membres du club qui avaient envie de vous faire découvrir le terroir et l'art de vivre local : Jean Claude Bernard, propriétaire de l'hôtel Le Cep à Beaune, Jérôme Richard qui nous permet des dégustations (voire des achats à vil prix) de grands crus d'exception, et Olivier Cyrot, propriétaire du domaine Cyrot-Buthiau, producteur de vin à Pommard.

Du 6 au 8 juin 2025. Infos et inscription via clement@sportauto.club ou via notre site www.sportauto.club.

Par Jérôme Kuehn



Nicolas Bremaud



Nicolas Bremaud



Info via [@sportauto.club](https://twitter.com/sportauto.club) ou flashez le QR Code.



200

+ DE 200 POSTES DISPONIBLES
IMMÉDIATEMENT



TOUS LES MÉTIERS DE L'APRÈS-VENTE :
TECHNICIEN, CARROSSIER, CONSEILLER
SERVICE, MAGASINIER, CHEF D'ATELIER...



FORMATION PERMANENTE
AVEC LA MERCEDES-BENZ ACADEMY



Le réseau Mercedes-Benz recherche des passionnés pour ses équipes Après-Vente. Vous avez rendez-vous avec votre avenir !

Une carrière dans le réseau Mercedes-Benz vous offre l'opportunité de travailler pour une marque emblématique, sur des véhicules innovants et dans un environnement toujours en mutation. L'Après-Vente offre de nombreuses possibilités de développement professionnel, les métiers sont variés, les profils recherchés également, si vous avez du savoir-faire et de la passion, rejoignez-nous ! Venez découvrir notre marque, notre réseau et les métiers de l'Après-Vente sur notre site mbreseaurecrute.fr.



Retrouvez nos offres
disponibles
dans toute la France.

Mercedes-Benz





Par Sylvain Vétaux

A. Lange & Söhne Datograph Up/Down

Diamètre : 41 mm (or blanc) Mouvement : manuel L951.6
Prix : sur demande Site : www.alange-soehne.com



De nouveau une maison horlogère qui n'a pas souvent les honneurs de nos pages. Manufacture renommée, A. Lange & Söhne (prononcez « Langue und Zeune ») dévoile, cette année, la Datograph Up/Down au cadran bleu nuit en argent massif. Ce chronographe au mouvement merveilleusement décoré d'un diamètre généreux se distingue par son impressionnant guichet de date, à midi. A l'opposé, on trouve l'indicateur de réserve de marche (60 heures annoncées). Le mouvement à remontage manuel

avec roue à colonnes permet le calcul de temps courts (avec compteur à minutes sautantes). Il dispose, par ailleurs, de la fonction Flyback, qui, grâce au poussoir à 4 heures, relance la trotteuse principale depuis sa position initiale sans avoir au préalable à stopper sa course. Commercialisée en 1999 avec le calibre L951.1, la Datograph exhibe la même esthétique aujourd'hui. Elle conserve ses aiguilles glaives, son échelle tachymétrique, le contrepois en losange sur la trotteuse, des cornes plongeantes et un mouvement d'une beauté dingue (voir encadré).

POUR ALLER PLUS LOIN...

Le mouvement L951.6

L'horlogerie est le domaine de la minutie absolue, mais lorsqu'on évoque A. Lange & Söhne, elle devient aussi celui de l'excellence artisanale. Ci-contre, le mouvement L951.6 équipant la Datograph. Composé de 451 pièces, il se prive de masse oscillante pour qu'on puisse admirer, à travers une glace saphir, tout le soin apporté aux détails. Il y a l'anglage des ponts, les vis bleuies thermiquement, les quatre chatons

en or au centre desquels pointe un rubis, le ballet presque hypnotique des cames, le coq de balancier gravé à la main, les masselottes d'équilibrage pour l'isochronisme et la mention « made in Germany » qui nous rappelle que Glashütte, dans la Saxe, est un fief de la haute horlogerie.



Breguet

■ 42 mm ■ 20 700 € ■ www.breguet.com

La Type XX, c'est le modèle star du catalogue Breguet, mais cette déclinaison 2057 est plus originale. Elle abandonne sa lunette avec repères horaires pour une version épurée et dentelée sur le pourtour. La couronne « oignon » ainsi que le traitement vert des aiguilles et index ajoutent une touche vintage. La montre est livrée avec un cuir et un Nato.



Herbelin

■ 40 mm ■ 699 € ■ www.herbelin.com

Lancée en 2017, la collection Inspiration accueille pour la première fois dans ses rangs un chronographe. Le mouvement à quartz Ronda donne vie à des aiguilles dorées se détachant facilement du cadran bleu. Le bracelet imitation alligator confirme le caractère élégant de cette montre étanche à 30 m.



Hublot

■ 42 mm ■ 26 200 € ■ www.hublot.com

La Big Bang Unico Sailing Team (100 exemplaires) est un imposant chronographe en fibres de carbone dont les couleurs (noir et jaune) rendent hommage à la première Hublot des années 80. Cette nouvelle montre abrite dans sa carrure de 14,5 mm d'épaisseur un calibre automatique battant à 4 Hz et offrant trois jours de réserve de marche.

RACING IS LIFE*



GT2 Stradale



Maserati GT2 Stradale. Consommation de carburant (cycle combiné) : 11,6 l/100 km ; Émissions de CO₂ (cycle combiné) : 265g/km. *La course c'est la vie

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



Propos recueillis par Jean-Eric Raoul
Portrait Herezie

Carlos Tavares

Directeur général de Stellantis

"Quand vous ne communiquez pas d'émotion, vous ne vendez pas !"

Lors du concours d'élégance de Chantilly, Carlos Tavares a souhaité évoquer avec nous la passion automobile.

Entre perspectives d'électrification et contraintes sociétales, le sujet est tout sauf banal pour un industriel de ce niveau.



“L'objet qui nous permet de jouir de la liberté de mouvement, c'est également une expression de soi, d'une manière ou d'une autre.”

P

remière question... contre notre camp : est-ce que ça a du sens de se préoccuper de passion quand on est un industriel de l'automobile ?

Ah oui, certainement ! Si l'on n'est pas capable de communiquer la passion, on n'attire pas nos clients. L'industriel, c'est celui qui est au service de l'objet qui

communiquera la passion et qui séduit les clients.

Il y a quand même une tendance globale, notamment chez les politiques, où la voiture devient un « objet de mobilité », c'est-à-dire un frigidaire sur roues. Il n'y a plus de dimension passionnelle là-dedans...

Je pense que les politiques qui seraient alignés sur cette idée vont s'écraser sur le mur de la réalité, pour une raison assez simple. Si vous regardez l'histoire de l'être humain, il a de tout temps cherché à être mobile. La raison d'être d'une entreprise comme Stellantis, c'est de proposer à nos clients une liberté de mouvement qui soit sûre, propre et abordable, mais aussi attractive au sens de l'émotion. L'objet qui nous permet de jouir de la liberté de mouvement, c'est également une expression de soi, d'une manière ou d'une autre. Je ne suis pas inquiet de ce point de vue là. Se décider entre un objet de mobilité qui ne provoque aucune émotion et celui qui provoque une grande émotion, le choix est vite fait.

Avec l'électrification, qu'est-ce qui restera d'émotionnel dans les voitures des années à venir, si on met de côté le design ?

Il y a trois dimensions. La première, c'est que quand vous roulez en véhicule électrique, vous avez accès à un niveau de silence, de calme vibratoire, de zen, qui est incomparablement supérieur à celui d'un moteur thermique. Tous ceux qui ont roulé suffisamment longtemps en véhicule électrique vous disent qu'ils ne veulent pas revenir à un véhicule thermique, parce qu'ils le trouvent bruyant et vibrant. Après, il y a une deuxième dimension qui est l'agilité. Celle que vous procure l'instantanéité de la disponibilité du couple moteur. Elle est infiniment supérieure à celle d'un véhicule thermique, à la fois du point de vue de la mesure et de celui de la perception subjective. Puis la troisième dimension, c'est que tant que nous aurons des batteries aussi lourdes que nous logeons sous le plancher de la voiture, nous abaisserons de manière très significative le centre de gravité. De la sorte, vous avez une maîtrise du roulis de l'auto qui vous donne une impression de tenue de route qui est encore améliorée.

Certes, mais comment est-on différent et comment insuffler la passion avec cette base qui est un peu la même pour tout le monde ?

Vous avez des constructeurs automobiles qui ont fait des voitures super-attractives, émotionnelles et qui, j'allais dire « par hasard », ont une motorisation électrique, que, éventuellement, vous pouvez choisir en alternative à votre motorisation essence ou hybride. Donc c'est une belle voiture, qui exprime tout ce qu'elle doit exprimer en matière d'émotion. Et puis vous avez ceux – je pense à un grand concurrent allemand – qui ont fait des autos électriques par obligation. Et vous savez quoi ? Ça se voit ! La conséquence, c'est qu'elles ne communiquent pas d'émotion. Et quand vous ne communiquez pas d'émotion, vous ne les vendez pas autant que vous le souhaiteriez. Prenons maintenant les motorisations. Je peux faire facilement de la différenciation de couple et de puissance par l'électrique. C'est très

simple. Il suffit d'un moteur un peu plus gros et d'un logiciel qui va bien. Vous pouvez même offrir, en cours de vie du véhicule, un « upgrade » sur la puissance. Le champ de la différenciation n'est pas restreint par la technologie électrique, il est au contraire facilité.

Une question nous taraude à Sport Auto. Quel est l'avenir de la voiture de sport ? Car une voiture de sport, personne n'en a besoin et son usage est, pour l'instant, difficilement compatible avec l'électrique, sans parler du manque de son.

C'est une super-question. Il y a la dimension sociétale et celle du produit automobile. Je vais vous répondre d'abord sur cette dernière. Vous allez bientôt avoir la possibilité de tester notre nouvelle Dodge Charger. Il y a quelque temps, on est venu me chercher à l'aéroport avec un exemplaire en phase finale de validation. Il y avait un taxiway. Entre le moment où je suis entré dans la voiture et le moment où j'ai quitté l'aéroport, je n'avais pas encore déterminé si c'était une thermique ou une électrique. J'avais bien vu que l'auto, c'était une fusée. On m'a dit que c'était une électrique. Vous allez être bluffés. On a traité la question du son. Moi qui suis dans ce métier depuis quarante-trois ans, qui suis un malade mental de sport automobile, je ne savais pas si c'était une thermique ou une électrique ! C'est juste incroyable. Ils ont fait un travail absolument formidable. C'est un premier élément.

Vous me direz : « Ce n'est pas un bruit naturel. » On peut avoir ce débat. Mais après tout, la noblesse de la création d'un bruit qui vous séduit n'est pas différente de celle d'un moteur qui a un beau son. Au lieu de regarder la conséquence, qui est qu'un beau moteur a un beau bruit, on a directement ce dernier associé au fonctionnement de la chaîne de traction électrique. Moi, j'ai été conquis. Mais vous vous ferez votre propre opinion. Par ailleurs, on cultive la dimension rebelle de la marque Dodge. Qu'est-ce que ça signifie ? Ça signifie qu'on en a marre d'être constamment contraint par une somme de limitations qui nous sont imposées par la société. On voit bien qu'il va y avoir, à un moment donné, une grande remise en question sur ce qu'est cette vie dans le monde occidental où, si je la fais simple et ridicule, tout est interdit. On constate déjà un retour de bâton là-dessus, par exemple sur la complexité de la technologie. Dans nos enquêtes, les clients commencent à rejeter la complexité de tout ce qui est infodivertissement sur les écrans, celle liée à un nombre excessif de boutons. Je pense que derrière ce rejet de la complexité, il y a le rejet de l'impossibilité de vivre en liberté. Le monde occidental, de mon point de vue, et cela n'engage que moi, est en train de régresser sur la liberté. Ce qui m'effraie dans tout ça, c'est que mes enfants trouvent normal de ne pas avoir cette liberté-là. Ce qui pose question sur mon raisonnement. Mais je pense quand même qu'on est en train de régresser.

Ça ne sert à rien, une voiture sportive ? Si, ça sert à se faire plaisir. Ensuite, on peut dire que ce plaisir, c'est dangereux. Ça dépend dans quelles conditions. Mais il y a beaucoup de choses qui sont dangereuses dans la vie. La première, c'est de vivre. Ça se finit par la mort ! Et une vie sans plaisir, ça sert à quelque chose ? Donc ce débat de société sur la liberté fondamentale qui est de permettre aux citoyens de se faire plaisir, il va se produire. Evidemment, il ne faut pas le faire de manière irresponsable vis-à-vis des autres, vis-à-vis de la planète. Mais jusqu'à quand peut-on continuer de saturer notre espace de vie avec un nombre incalculable de lois, de règlements, dont nous n'avons même pas connaissance, mais que nous sommes censés respecter ? On voit bien que l'aire de respiration se rétrécit. Dans ce rétrécissement de l'espace de vie, il y a : « A quoi ça sert, une voiture sportive ? » Ça sert à se faire plaisir ! Et l'essence de la vie, c'est ça. ●

NOUVEAUTÉS **Ferrari F80** • McLaren W1

Ferrari F80



La guerre des **ÉTOILES**

McLaren W1



F80 d'un côté, W1 de l'autre : la poésie ne faisait pas partie du cahier des charges, à Maranello comme à Woking, au moment de nommer leur nouveau porte-drapeau. Mais le moment est unique. A onze jours d'intervalle, McLaren puis Ferrari ont révélé leurs supercars respectives, sommet de leur art, incarnation du meilleur de la technologie automobile sportive du moment. L'heure d'un combat ? Non, mais celui d'une mise en perspective.

Par Laurent Chevalier & Jean-Eric Raoul Photos Ferrari & McLaren

NOUVEAUTÉS **Ferrari F80** • **McLaren W1**

Avec 1 525 kilos annoncés à sec, Ferrari reste en retrait sur la balance. Mais le grip de son train avant, animé par deux moteurs électriques, devrait faire parler la poudre à l'accélération.



POUR GIANMARIA FULGENZI, DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT DE FERRARI, **"CE N'EST PAS UN BRUIT MOTEUR, C'EST UNE CHANSON..."**

Le museau de la McLaren se fait plongeant. Pour le reste, la forme, très ouverte, suit la fonction imposée par l'aérodynamique.

EN 30 ANS, CHEZ McLAREN, LA PUISSANCE A PLUS QUE DOUBLÉ. **LE POIDS N'A AUGMENTÉ "QUE" DE 23 %.**



McLAREN W1



inflation ? Tout le monde s'en plaint. Mais pas pour les supercars. Le V12 BMW de la McLaren F1 de 1993 produisait 627 ch. La P1 de 2012, en passant au V8 biturbo, affichait à lui seul 737 ch, pour un total cumulé, hybride oblige, de 916 ch. Onze ans plus tard, la barre des 1 000 ch est pulvérisée sur la W1, et pas qu'un peu : 1 275 ch au total, dont 928 ch pour le seul V8 biturbo. En 30 ans, la puissance a

plus que doublé. Alors que le poids, lui, n'a augmenté « que » de 23 %. Nous y reviendrons.

Pour y parvenir, McLaren affirme avoir conçu un tout nouveau moteur, baptisé MHP-8 qui, au passage, pulvérise, le record de puissance spécifique de la maison : 233 ch au litre. Détail savoureux pour les tympans sensibles, il pourra atteindre 9 200 tr/mn. Pourquoi un nouveau moteur ? Alex Gibson, le responsable du programme Ultimate, chez McLaren, se veut pragmatique : « Avec les normes de pollution, nous devons passer à la double injection, modifier beaucoup de choses sur l'équipage mobile et d'autres composants du moteur. Nous avons préféré partir d'une nouvelle base. » L'architecture de ce V8 biturbo de 4 litres se retrouvera donc sur les futurs modèles, moins inaccessibles, de la marque.

Nous sommes en 2024, il y a donc aussi de l'électricité dans l'air pour la W1. Chez McLaren, qui a initié le mouvement avec la P1, cela n'est plus choquant. Mais depuis, les ingénieurs ont appris à l'utiliser à bon escient. Pour une supercar comme la W1, l'idée n'est pas d'abaisser drastiquement les émissions, ou d'offrir des longs trajets en tout

électrique, mais d'améliorer la performance, l'immédiateté de la réponse à l'accélérateur, sans nuire au poids. La batterie est donc modeste (1,8 kWh, contre 4,7 kWh pour la P1), facile à placer derrière les sièges, et n'offre que... 2 km d'autonomie. En revanche, elle alimente un moteur électrique de 347 ch. Le tout s'abat sur les seules roues arrière, y compris les 136 mkg de couple cumulé, via une inédite boîte à 8 rapports à marche arrière électrique. Pour quel effet ? 5,8 secondes pour le 0 à... 200 km/h !

Du carbone et de l'air

La puissance brute, c'est spectaculaire. Mais aujourd'hui, les pures électriques savent faire. En revanche, mettre ces chevaux au service de l'efficacité ultime, sur route et sur piste, requiert des trésors d'ingénierie. Premier chiffre, pour situer le débat : McLaren annonce un poids à sec de 1 399 kg. Rapporté à la puissance, pour une voiture homologuée route, c'est ahurissant, surtout quand on examine le raffinement (coûteux en poids) des suspensions pilotées ou de l'aéro active. Et c'est 100 kg de moins que la P1. Cela résulte de la mise en cohérence de tous les savoir-faire maison : coque carbone spécifique, assises fixes qui permettent de réduire la taille de l'habitacle, intégration exemplaire du module électrique (le moteur électrique affiche un rendement de 23 ch/kg, comparable à celui d'une F1), ou impression 3D pour réaliser les éléments de suspension.

Pour être franc, ce cocktail de puissance, d'hybridation et d'allègement, nous pouvions nous y attendre. En revanche, la surprise vient du niveau de sophistication et d'efficacité de l'étude aérodynamique. Avec, selon les mots des ingénieurs de McLaren, une « arme secrète » dévoilée par le mode Race. En fait, la W1 semble avoir été conçue autour de sa performance aérodynamique. Sa peau extérieure, comme sur la Senna, est une succession de cavités savantes, dans les ailes, dans les portes, partout ! La cellule centrale laisse toute leur place aux flux d'air. Les combinés ressorts-amortisseurs sont « inboard » pour donner



EN BREF

McLaren W1

Moteur : V8 biturbo, 4 litres, + moteur électrique
Puissance cumulée : 1 275 ch
Couple cumulé : 136,6 mkg
Transmission : roues AR, boîte auto 8 rapports
Empattement : 2680 mm
L - I - h : 4 635 - 2 191 - 1 182 mm
Poids (à sec) : 1 399 kg
Pneus AV&AR : 265/35 x 19 & 335/30 x 20
Prix : 2,2 millions d'euros (env.)

PERFORMANCES ANNONCÉES

0 à 100 km/h : 2"7
0 à 200 km/h : 5"8
0 à 300 km/h : 12"7
V. max. : 350 km/h (autolimitée)



LE CLIENT DE LA W1, S'IL NE SE PRÉNOMME NI LANDO, NI OSCAR, **AURA-T-IL CONSCIENCE DE L'APPUI AÉRO ?**



Les différents modes de conduite promettent de transfigurer le comportement de la W1, depuis une voiture de route réellement utilisable, jusqu'à une sangsue collée à la piste.

de la liberté aux aérodynamiciens. L'ensemble moteur-boîte s'incline de 3° au profit de l'efficacité du diffuseur. Les dispositifs mobiles (voir notre « A la loupe », p. 34) maximisent l'appui en contenant la traînée. Et, donc, le mode Race abaisse significativement la voiture (de 37 mm à l'avant, 17 mm à l'arrière) et modifie le travail des suspensions, pour faire exploser l'efficacité aéro sur piste. Résultat, jusqu'à 1 tonne d'appui à 280 km/h, dont 650 kg sur le train arrière. On se dit que tout ça est séduisant sur le papier, que cela fait peut-être rêver les ingénieurs. Mais que le client, s'il ne se prénomme ni Lando ni Oscar, risque de ne pas s'en rendre compte. Démenti immédiat de Robin Algoo, le patron de l'aéro : « C'est très sensible dès 140 km/h, une vitesse facilement atteinte en courbe par un gentleman driver sur beaucoup de circuits. »

Pour la route, vraiment

Juger le design d'une supercar de ce niveau, quel exercice périlleux ! La McLaren F1 était-elle belle ? Aujourd'hui, son statut d'icône chasse la question, sans débat possible. Mais ceux qui l'ont connue « de son vivant » se souviennent de l'accueil contrasté réservé à ses lignes. Par la suite, ce n'est jamais par le style que McLaren s'est affirmé. La W1 fait-elle exception ? Il faudra attendre de l'observer sur la route (privilège rare...) pour se forger une opinion. Son museau en flèche explore une direction nouvelle quand, pour le reste, le spectacle provient de l'habillage savant du vide, de l'assemblage des drapés de carbone qui canalisent

l'air. La Senna, déjà, produisait cette sensation d'être exclusivement dessinée pour le vent. Cette sincérité technique a ses admirateurs.

A l'intérieur non plus, il ne faut pas attendre de fanfreluches inutiles. Les deux baquets fixes, creusés dans la coque, se dévoilent après avoir déployé des portières théâtrales. L'accès n'est pas si mauvais, d'ailleurs. Face au conducteur, l'affichage des informations essentielles. Au centre, un écran discret pour les commodités d'usage, et voilà tout. Mais on se préoccupe d'un minimum d'esprit pratique. Les appuie-tête se rabattent pour donner accès, derrière, à un volume de rangement de 117 litres, qui permet de partir en week-end. C'est la différence essentielle avec une Aston Martin Valkyrie, ou une Red Bull RB 17, qui pourraient faire passer cette McLaren (ou la Ferrari F80) pour des machines timorées. Sauf que les contraintes que se sont fixées les ingénieurs de Woking n'ont rien à voir. La question de l'usage routier, de la polyvalence, entraine dans l'équation de McLaren. A l'inverse, les deux chefs-d'œuvre d'Adrian Newey ne s'en embarrassent pas. Pour qui souhaitera réellement utiliser sa W1 sur la route, cela fera une différence considérable. McLaren va même jusqu'à évoquer des questions triviales, comme celles du coût d'entretien. « C'est une vraie voiture de route, martèle Alex Gibson. La mission de cette voiture c'est d'être utilisée et d'être conduite. » C'est tout le mal que nous souhaitons aux 399 heureux commanditaires, qui seront livrés à partir de 2026... ●

FERRARI F80

P

as de V12, donc. Et même pas l'ombre d'une hésitation. Enrico Galliera, le directeur marketing et commercial de Ferrari, parle de ce choix mécanique comme une évidence. « La réponse s'est imposée d'elle-même. Nous avons décidé de prendre le moteur le plus performant de notre gamme, conformément à ce que nous avons fait dans le passé. C'est l'architecture que nous utilisons en Formule 1 et surtout, celle qui nous a permis de gagner deux fois les 24 Heures du Mans. » Gianmaria Fulgenzi, le directeur du développement de Maranello, lui emboîte le pas en détaillant les raisons qui ont poussé à ne pas reconduire le V12. « Notre V6 est très compact, très, très léger et extrêmement puissant. Nous avons également installé deux moteurs électriques à l'avant, comme nous l'avons fait dans la SF 90. Aussi bien pour augmenter la puissance totale que pour vectoriser le couple. » Ce V6 à 120° compte 3 litres de cylindrée gavés, pour la première fois, de turbos boostés à l'électricité (e-turbo). Chacun des deux turbos se voit donc greffer un moteur électrique entre sa turbine et son compresseur. Une véritable bombe, dont la puissance atteint 900 ch à 8 750 tr/mn, avec un rupteur perché à 9 200 tr/mn. Soit 300 ch/litre de cylindrée tandis que la McLaren W1 culmine à 233 ch/litres, soit dit en passant. La F80 complète cet attirail par deux moteurs électriques sur l'essieu avant (e-4WD) et un moteur électrique à l'arrière (MGU-K). Au moment où la description tourne à l'énumération de chiffres et de lettres, Gianmaria Fulgenzi y met un terme en s'enflammant avec un enthousiasme très communicatif : « Ce n'est pas un bruit de moteur, c'est une chanson. Croyez-moi. C'est une émotion. Une émotion incroyable. Pas seulement de la puissance, mais aussi des vibrations.

Ça remue les tripes et ça donne des papillons dans le ventre. » Autant dire que ce V6 a fait l'objet toutes les attentions des motoristes de Maranello. A commencer par un sérieux programme d'allègement par rapport au 3 litres installé dans la 296 GTB, qui n'avait déjà pas beaucoup de gras. Au final, l'écart de puissance avec ce dernier est de 237 chevaux pour une masse strictement comparable. A propos de balance... Ferrari revendique un total de 1 525 kg à sec. Franchement ? On s'attendait à mieux. Rappelons qu'en 2013, LaFerrari avançait 1 365 kilos à sec avec un V12 (mais sans les roues avant motrices ni la suspension Multimatic, c'est vrai). Et ce sont toujours 126 kg de plus que la McLaren W1.

De la fibre, du titane et de l'appui

Gianmaria Fulgenzi insiste sur la complexité du châssis de la F80 : « Nous utilisons de la fibre de carbone, des composants en aluminium et aussi en titane pour être certains d'avoir le matériau parfait partout. En effet, on n'a pas toujours besoin du même matériau selon les endroits et les sollicitations. Parfois, l'aluminium est plus adéquat que la fibre de carbone. » La cellule et le toit sont donc en fibre de carbone et composites, tandis que les sous-châssis avant et arrière en aluminium extrudé sont fixés par des vis en titane. A l'arrière, un sous-châssis supplémentaire en aluminium est lui-même relié au sous-châssis principal pour la batterie. Gianmaria Fulgenzi poursuit à propos des liaisons au sol en pointant du doigt les somptueux triangles avant et arrière de la suspension « inboard », qui ressemblent à des sculptures quasi biologiques. « Pour la première fois, nous avons réalisé ces pièces en impression 3D. Nous avons économisé 5 kg pour ces composants et nous avons également pu créer des espaces vides pour l'aérodynamisme. » La suspension active (Multimatic) est dérivée de celle du Purosangue. Rappelons que le système est actionné par quatre moteurs électriques de 48 volts, au moyen d'amortisseurs actifs qui permettent notamment de se passer de barre antirollis et de corriger l'angle de carrossage. Pour mieux concilier l'inconciliable, c'est-à-dire le filtrage sur une route déformée et l'efficacité sur un billard. ●●●

5"75 ANNONCÉES DE 0 À 200 KM/H
CHEZ FERRARI, CONTRE 5"8
CHEZ McLAREN... **ÇA VA
SE JOUER SERRÉ !**

L'appui aérodynamique atteindrait 1 050 kg à 250 km/h selon Ferrari. En plus de l'imposant aileron arrière actif, de l'extracteur, du fond plat, des ailes avant triplans, la suspension active contribue également à générer l'effet de sol.



La couleur réchauffe ici l'habitacle de la McLaren. Calés de toutes parts dans des baquets fixes, qui permettent de réduire l'empatement, les passagers profitent néanmoins d'un espace et d'un accès assez confortables.



Après avoir hésité pour une solution monoplace, Ferrari a finalement opté pour le concept "1+". Ainsi, la position du conducteur est légèrement avancée par rapport à celle du passager, pour ne pas se gêner aux épaules malgré l'étroitesse du cockpit.

L'autre impératif concerne évidemment l'aérodynamique. « *Un travail considérable* », insiste Gianmaria Fulgenzi. « *Nous parlons de 1 050 kg d'appui à 250 km/h ! C'est-à-dire 460 kg sur l'essieu avant et 590 sur l'essieu arrière. C'est le fruit du travail monumental que nous avons porté sur l'aileron actif, le diffuseur, le fond plat, l'aile triplan avant et le S-Duct. Le tout renforcé par la suspension active, qui contribue directement à générer l'effet de sol.* » Sans parler du système SSC 9.0 (Side Slip Control), et de sa fonction FIVE pour Ferrari Integrated Vehicle Estimator qui estime désormais (en parallèle de la réalité) la vitesse optimale du centre de gravité pour aider son conducteur à s'en rapprocher. Trois positions de conduite sont au programme : Hybrid (mais jamais tout électrique), Performance et Qualify. Pour info, Maranello avance 1'15"300 tout rond pour boucler Fiorano contre 1"17"309 avec la SF90 XX et 1"19"7 avec LaFerrari.

Coup de crayon

Alors qu'on imaginait le choix du moteur comme étant la question cruciale, Enrico Galiera s'épanche sur la teneur des échanges passionnés entre Flavio Manzoni et Gianmaria Furenzi. La F80 allait-elle être une monoplace ou une biplace ? C'est la deuxième solution qui est heureusement retenue. Tout en gardant l'idée de la première en tête. Pour Flavio Manzoni, « *la cabine est comme une verrière d'avion de chasse. C'est une façon d'offrir la sensation de monoplace, sans renoncer au siège passager* ». Ferrari parle même d'une architecture « 1+ » en expliquant les raisons qui les ont conduits à ce choix : minimiser la largeur pour abaisser la traînée aérodynamique et gagner du poids. Flavio Manzoni poursuit : « *L'idée était que nous décalions les deux sièges afin d'éviter l'interférence au niveau des épaules.* » Pour mieux visualiser les choses, le conducteur a un vrai baquet tandis que le passager s'adosse directement à la baignoire en carbone rembourrée. Pour m'y être installé, je peux vous dire qu'il n'y pas un centimètre de trop pour les genoux, même remontés jusqu'au menton. Rien de trop pour les épaules non plus. Il faut dire que le cockpit est 50 mm plus étroit que celui de LaFerrari. Même si les dimensions totales restent supérieures à cette dernière : 4,84 mètres de long au lieu de 4,71 mètres, pour une largeur et une hauteur comparables. Pour ce qui est de l'inspiration du style, le lien de parenté avec LaFerrari est lointain. Le fait de remonter l'arbre généalogique des supercars locales n'y change rien. Même si Maranello évoque « *des passage de roue avant qui se terminent par des panneaux verticaux et se dressent fièrement sur la porte, en rendant hommage au langage visuel de la F40.* » Pas évident. L'habitacle souffle aussi le chaud et le froid. A commencer par une ambiance course alléchante, mais des détails de finition déconcertants à ce niveau de prix. Même s'ils rappellent la F40 et l'Enzo, dont les prédispositions à la piste étaient claires. Ce qui est moins le cas de la F80. Comme se plaît à le rappeler Enrico Galliera, qui conclut : « *La F80 est extrêmement polyvalente et utilisable dans toutes les conditions. Nous ne voulons pas que nos clients mettent leur voiture dans leur garage et ne l'utilisent que lorsqu'ils décident d'aller sur la piste. Nous voulons que la voiture roule sur la route et qu'elle soit vue. C'est pourquoi la polyvalence est un point crucial.* »



EN BREF

Ferrari F80

Moteur : **V6, 2 turbos électriques, 3 litres, + 3 moteurs électriques**
 Puissance : **900 + 300 ch**
 Couple : **86,6 + 29,2 mkg**
 Transmission : **intégrale, double embrayage 8 rapports**
 Empattement : **2 665 mm**
 L - l - h : **4 840 - 2 060 - 1 138 mm**
 Poids (à sec) : **1 525 kg**
 Pneus AV&AR : **285/30 x 20 & 345/30 x 21**
 Prix : **3,5 millions d'euros (799 exemplaires)**

PERFORMANCES ANNONCÉES

0 à 100 km/h : **2"15**
 0 à 200 km/h : **5"75**
 V. max. : **350 km/h (autolimitée)**



NOTRE AVIS

Voir débarquer deux supercars, coup sur coup, est suffisamment inespéré dans le contexte actuel pour ne surtout pas boudier notre plaisir. Même si les mauvaises langues diront que l'époque des V12 et du grand romantisme des carrosseries laisse place à des choix qui semblent être plus réfléchis. Qu'importe, l'essentiel est là : les sensations extrêmes et les performances d'un autre monde sont toujours au centre du débat. Donc hurra... en attendant le vrai combat !



Les disques en céramique de 408 mm de diamètre à l'avant ont un coefficient de friction hors norme. Ils autoriseraient un freinage de 200 km/h à l'arrêt complet en 98 mètres seulement !





Par Yves Maroselli



McLaren W1

L'aileron arrière de la McLaren W1



Baptisé "Active Long Tail", l'aileron arrière motorisé de la W1 **combine fort appui et traînée réduite. Explications.**

À QUOI ÇA SERT ?

Ce que l'on appelle couramment (et improprement) un « aileron arrière » est en fait une aile inversée par rapport à celle d'un avion avec l'intrados concave placé en face supérieure et l'extrados convexe en face inférieure, le but étant ici de produire de la déportance. Cette force orientée verticalement vers le bas, également dénommée « appui aérodynamique », résulte principalement dans ce cas de la dépression que l'air génère sous l'aileron lors de son passage à haute vitesse. Pour la McLaren W1, l'innovation réside moins dans le caractère mobile de cet aileron – une propriété de plus en plus courante sur les voitures de sport modernes – que dans sa cinématique. En effet, celui-ci ne se déploie pas seulement

vers le haut, mais ici aussi vers l'arrière, et ce, sur une amplitude de 30 cm. Ce faisant, il ne se positionne pas au-dessus de la carrosserie mais plutôt dans son sillage où, lorsque son angle d'incidence est restreint, il peut réduire par sa seule présence dans cette zone la formation de turbulences et donc la traînée aérodynamique. C'est l'effet Long Tail, ou longue queue, bien connu des aérodynamiciens, qui permet ici d'améliorer les capacités de reprise de la W1 sur Autobahn, sa vitesse de pointe étant limitée électroniquement à 350 km/h. Mieux, quand il se braque pour augmenter l'appui en mode Race, la dépression qu'induit cet aileron déporté vers l'arrière est idéalement placée pour aspirer le flux d'air sortant du diffuseur, ce qui amplifie l'efficacité de ce dernier et accroît de manière indirecte la déportance générée par le fond plat, et ce, pour un niveau de traînée minimal.

COMMENT ÇA MARCHE ?

L'aileron arrière de la McLaren W1 se présente comme une aile inversée constituée de plastique renforcé de fibre de carbone. Sa cinématique complexe est rendue possible par quatre moteurs électriques permettant de moduler sa hauteur, sa position longitudinale et son incidence. Ses mouvements sont accompagnés par celui, simultané, du splitter avant, lui-même actionné par deux moteurs électriques. En effet, si la position reculée de l'aileron arrière comporte de nombreux avantages comme nous avons pu le voir précédemment, elle a aussi une forte influence sur l'équilibre de la voiture puisque l'appui généré à cet endroit provoque également par effet de levier un délestage de l'essieu avant qui doit être corrigé en temps réel pour ne pas entraîner un sous-virage excessif.

VONT-ILS TROP LOIN ?

Comparable à celui d'une voiture de course, l'appui aérodynamique maximal – l'équivalent d'une charge verticale d'une tonne en courbe rapide, 350 kg sur l'essieu antérieur, 650 sur le postérieur – n'est accessible qu'en mode Race. La suspension active de la W1 adopte alors à la fois une hauteur de caisse réduite pour optimiser le travail du fond plat et du diffuseur et une raideur maximale pour que ses ressorts ne soient pas complètement écrasés par la charge supplémentaire. ●

NOTRE AVIS

L'aérodynamique active de la W1 devrait lui permettre de proposer des vitesses de passage en courbe dignes d'une voiture de course, le tout en restant utilisable au quotidien.

E
C
N
A
R
F

ICON



**TAHAR
RAHIM**

by Goldie Williams

les hommes et le style



Propos recueillis par Alain Pernot
Portrait Laurent Villaron

Andy Wallace

Pilote

482 km/h chrono!

Vainqueur des 24 Heures du Mans dès sa première participation, le discret Andy Wallace avait l'habitude de rouler à 350 km/h.

Désormais pilote d'essai Bugatti, il détient le record du monde de vitesse au volant d'une voiture issue de la série... à près de 500 km/h ! Accrochez vos ceintures...



“Au tout début, je me suis dit : « Jamais je ne serai capable de rouler à 480 km/h ! » Et puis, au bout d'une heure, mon cerveau s'y est fait.”



Quel est votre premier souvenir automobile ?

Dès mes 6 ans, j'étais un dingue de voiture. Dans la rue, j'étais capable de nommer tous les modèles. Mon père aurait aimé courir mais n'en avait pas les moyens. Lorsqu'il avait du temps libre, il m'emmenait quelquefois sur les circuits. Nous sommes allés voir des courses de club et puis quelques grands prix. Parfois, je me rendais à

Silverstone seul, à vélo. 3 h 30 à pédaler pour voir les voitures à travers les grilles, depuis l'extérieur. Plus tard, nous sommes allés trois fois aux 24 Heures du Mans. Il y avait un bus spécial qui partait de Londres, moyennant une quarantaine d'euros d'aujourd'hui ! On dormait à même le sol. Cette course m'a fasciné très tôt. Néanmoins, mon objectif a d'abord été de faire de la F1.

Quel a été le premier pas vers votre carrière de pilote ?

Quand j'ai eu 15 ans, mes parents m'ont offert une leçon à l'école de pilotage Jim Russell de Silverstone. C'était basique, mais pour moi ça a été un véritable déclic. Dès lors, je n'avais qu'une idée en tête : suivre l'intégralité des cours. Il m'a fallu deux ans et deux mois pour pouvoir me payer les deux semaines de cours ! J'ai arrêté tôt l'école pour rentrer chez British Gas comme technicien. J'ai trouvé une Formule Ford d'occasion pas chère et j'ai pris rendez-vous à la banque pour faire un emprunt. J'ai beau avoir expliqué que j'allais devenir champion du monde, ils m'ont refusé le prêt ! J'ai alors acheté à crédit une voiture d'occasion que j'ai immédiatement revendue pour pouvoir acquérir cette monoplace. Je me suis rendu à Silverstone pour la tester. Très vite, je me suis senti à l'aise. A la fin de la séance, un autre pilote m'a doublé avant le dernier virage et a perdu le contrôle de son auto. J'ai décollé sur sa roue et suis parti en tonneaux ! J'ai atterri pile au niveau de la pole position mais la tête en bas. Tout le monde m'a dès lors conseillé de vendre la voiture et d'en rester là.

C'est ce que vous avez fait ?

Non, bien sûr. Il m'a fallu plusieurs mois pour la réparer et j'ai débuté en course en 1980, dans un championnat réservé aux anciennes Formule Ford. J'ai gagné 6 des 12 courses et j'ai été champion ! J'ai pu revendre l'auto le double du prix d'achat et, avec l'aide du patron de mon père, j'ai pu m'offrir une voiture de l'année, mais après quelques courses, je n'avais déjà plus d'argent. Grâce à mon motoriste, j'ai pu finir la saison et continuer jusqu'en F3 où j'ai pu remporter le titre britannique en 1986.

Vous avez aussi gagné le Grand Prix de Macao, la coupe du monde de Formule 3...

Oui. Lors de la première manche, Jan Lammers a perdu le contrôle de sa monoplace, juste devant moi. Nos roues se sont touchées, et ça l'a remis dans le droit chemin. J'ai alors pris la tête. Une fois sur le podium, il m'a remercié pour ça ! Nous nous sommes très bien entendus et avons gardé contact. De tous les pilotes que je connais, il est assurément celui qui a le meilleur « car control ». Dans la foulée, Benetton m'a convié à une séance d'essais F1 et Tyrrell m'a proposé un volant en grands prix en 1987... contre 600 000 € ! Je n'avais même pas les moyens d'en rêver. J'ai couru en F3000 mais avec un tout petit budget et sans grand succès.

Est-ce à ce moment-là que vous avez reçu un appel de Jaguar ?

Oui. L'équipe TWR Jaguar cherchait un pilote pour Le Mans, et Jan Lammers m'avait recommandé. J'ai été invité à un test au circuit Paul Ricard. Je n'avais jamais rien conduit d'aussi

rapide que cette Groupe C qui produisait beaucoup d'effet de sol. A un moment, l'équipe me rappelle au stand et je commence à me dégrader. On me dit : « Qu'est-ce que tu fais ? Tu repars pour une heure ! » J'étais déjà totalement épuisé et je ne voyais pas comment je pouvais tenir davantage. Finalement, j'ai tenu et l'équipe m'a engagé. J'ai disputé une première course à Jerez. Nous étions en tête et un pilote est parti en tête-à-queue devant moi. Oui, encore ! J'ai réussi par miracle à l'éviter, au prix d'une incursion dans le bas-côté qui nous a fait perdre la première place. A l'époque, il n'y avait pas de caméras partout comme aujourd'hui. Personne n'avait vu ce qui s'était passé. Heureusement, après la course, le pilote fautif est venu me remercier de l'avoir esquivé. Je l'ai alors supplié d'aller expliquer à Tom Walkinshaw ce qui était arrivé !

Comment s'est déroulé le premier contact avec le circuit du Mans ?

Cette année-là, il n'y avait pas d'essais préliminaires et je me suis retrouvé direct dans le grand bain. Lors de mes premiers tours d'essai, je pensais déjà aller très vite, mais une autre Jaguar m'a littéralement déposé dans la ligne droite ! Il n'y avait pas encore de chicane, et c'était assez impressionnant. Il m'a fallu quelques tours pour passer à fond la courbe avant Mulsanne. Mais mes équipiers Jan Lammers et Johnny Dumfries m'ont aidé. Nous avons fait un tour à pied et ils m'ont tout détaillé, mètre par mètre. A l'époque, le point faible de ces voitures était la boîte de vitesses. Aussi, sur l'auto n° 2, avions-nous fait un pacte entre nous trois qui consistait à préserver celle-ci au maximum. Nous avons décidé d'économiser un grand nombre de changements de vitesse en gardant un rapport au-dessus dans certains virages. La course s'est bien déroulée. Nous avons souvent occupé la tête, mais malgré nos précautions, la boîte de vitesses de notre XJR-9 a faibli à une demi-heure de l'arrivée. Elle est passée au neutre, et Jan a fait le choix de rester sur la première vitesse qui s'est enclenchée et a fini sur le 4^e rapport. Ça a été compliqué lors de l'ultime ravitaillement, mais il a réussi à repartir et à terminer. Lorsque les mécanos ont démonté la boîte après la course, ses entrailles étaient en miettes ! C'était incroyable pour moi de remporter les 24 Heures du Mans dès ma première participation ! Ça m'a valu un contrat à plein temps.

Vous vous êtes imposé dès votre première fois mais n'êtes jamais parvenu à regagner par la suite en 20 tentatives ! Pourquoi ?

C'est passé très près un certain nombre de fois ! Comme en 1990 où j'ai fini 2^e, sur une Jaguar XJR-12 avec Jan et Franz Konrad. Il y a eu aussi 1995 où je partageais le volant d'une McLaren F1 avec Derek et Justin Bell. Il a plu presque tout le temps. C'était atroce. Nous avons mené la seconde moitié de la course, mais notre embrayage nous a lâchés en vue de l'arrivée. Nous avons terminé à la 3^e place.

Vous avez couru pour plusieurs constructeurs et avez même piloté une Batmobile !

Oui, chez Panoz. Je me suis vraiment bien entendu avec Don Panoz. On avait beau lui expliquer toutes les bonnes raisons pour lesquelles les voitures de course ont un moteur central arrière, il disait : « Je m'en fiche, je veux faire une voiture à moteur avant ! » Et c'était une auto intéressante à conduire. Dommage que son V8 Ford n'était pas vraiment compétitif.

Quel souvenir gardez-vous du podium avec Bentley en 2001 ?

C'était une super-voiture à piloter et je me suis bien intégré dans cette belle équipe. Ça a été une course assez mouvementée. J'ai pris le départ, et après quelques minutes, il s'est mis à pleuvoir très fort au fond du circuit. Un vrai piège ! Devant moi, Stefan Johansson est parti dans une série de tête-à-queue à l'approche d'Indianapolis. Il a fini par taper le rail. Je ne voyais rien ! J'ai abordé la première partie ●●●



S'il n'a gagné qu'une fois les 24 Heures du Mans, Andy Wallace a remporté trois fois celles de Daytona (à gauche) et battu plusieurs fois le record de vitesse.

du virage d'Indianapolis en pensant qu'il avait décollé et que son auto était au-dessus de la mienne ! Finalement, il avait juste perdu son capot avant qui a tapé le dessus de ma voiture ! Plus tard dans la course, le compresseur actionnant les changements de vitesse a cessé de fonctionner à cause de la pluie. Je suis arrivé à Mulsanne à fond, j'ai freiné... et je n'ai pas pu rétrograder ! J'étais bloqué en 5^e. J'ai fait de mon mieux pour revenir aux stands. C'était un peu chaud à Arnage. J'ai coupé par le gazon et suis passé. Mon équipier Guy Smith a eu le même problème que moi, mais son moteur s'est arrêté à Arnage. Une fois au stand, les mécanos ont remplacé le compresseur très rapidement et c'était reparti. Il y avait une dimension politique dans ce projet. Disons qu'il n'était pas nécessaire pour Bentley de gagner dès la première année... Nous avons terminé en 3^e position derrière deux Audi.

Comment avez-vous pris la décision de vous retirer de la compétition ?

Nous sommes dans un monde ultra-compétitif, et il arrive un moment où vous perdez un petit peu en performance. Le temps de réaction est légèrement plus lent. Au début de la quarantaine, votre expérience compense, mais quand vous approchez de la cinquantaine, c'est moins le cas. J'avais 49 ans lors de l'édition 2010. Avec l'équipe RML, nous avons fini 3^{es} en LMP2. J'ai considéré que ce podium marquait le bon timing pour arrêter. C'est alors que j'ai rejoint Bugatti.

Comment s'est développée votre collaboration avec Bugatti ?

Je n'avais aucune idée de la rapidité de ce type de voiture. Vraiment aucune ! A l'époque où j'ai commencé à courir, les voitures de course étaient très puissantes, mais celles de route pas trop. Et ça s'est complètement inversé à un moment. Les règlements ont diminué la puissance des voitures de course tandis que celles de sport sont devenues incroyablement vives. J'ai participé à ce moment-là à l'élaboration de la Chiron et de la Bolide, qui est destinée à la piste uniquement. C'est hyper-excitant pour moi. Au lieu d'être perdu, tout ce que j'ai appris dans ma carrière de pilote sert au développement de ces autos.

Comment est venue cette idée de record du monde avec la Chiron Super Sport 300+ ?

Ils m'ont juste appelé un jour pour me dire qu'ils souhaitaient se rapprocher des 490 km/h et m'ont proposé d'être le pilote pour cette opération. Il faut savoir que j'avais déjà été détenteur de ce record. Une première fois en 1991 avec une Jaguar XJ220 à 349 km/h. Puis je

l'ai rebattu en 1998 à bord d'une McLaren F1 avec 389 km/h. L'idée de Bugatti m'a paru un peu folle au début, mais quand ils se lancent dans un projet, ils ne le font pas à moitié ! Malgré le travail préparatoire effectué, il y avait deux problèmes auxquels il fallait faire attention. D'abord, les pneus. Heureusement, nous étions en partenariat avec Michelin, qui est selon moi – et de loin – le meilleur fabricant. Nous avons fait beaucoup d'essais pour être sûrs que les gommages puissent encaisser cette sollicitation car à 490 km/h, le pneu subit une pression de 7 t ! Le second souci à gérer est de maintenir la voiture au sol. Nous avons consacré la semaine entière à vérifier que ça passerait.

Quelles sont les sensations à près de 500 km/h ?

Cette semaine-là, je pense que nous avons dû parcourir un millier de kilomètres sur le circuit d'Ehra-Lessien, la plupart du temps au-dessus de 400 km/h. C'est une grosse étape. Au tout début, je me suis dit : « Jamais je ne serai capable de rouler à 480 km/h ! » Et puis, au bout d'une heure, mon cerveau s'y est fait. Le seuil des 450-460 km/h est un nouveau palier. On prend vraiment conscience qu'il faut être extrêmement attentif. Nous avons attendu un moment sans vent, et le vendredi matin, les conditions étaient réunies. On s'est regardé et on a dit : « Let's go ! » J'ai accéléré jusqu'à un repère convenu que j'ai passé à 482 km/h (soit 300 miles par heure), et j'ai commencé à lever légèrement le pied. Il n'était pas question de freiner car ça aurait trop déséquilibré la voiture. La ligne droite est longue de 8,8 km, et à cette vitesse, il faut 2 km pour ralentir. J'avais pour mission de redescendre à une vitesse n'excédant pas 250 km/h avant le banking. Mais lorsque j'ai vu le virage se profiler, j'étais encore à 362 km/h ! Là, j'ai freiné fort ! Ça paraît être quelque chose de complètement dingue, mais c'était une très bonne expérience.

Pensez-vous qu'un record à 500 km/h est envisageable ?

Je pense que la Tourbillon en est capable, mais à ce stade, je n'ai pas connaissance d'un tel projet.

Par rapport à votre carrière en compétition, quelle valeur accordez-vous à ce record ?

Sur un record, l'essentiel du travail vient d'ingénieurs intelligents. La partie du pilote est limitée et facile : il n'y a qu'à appuyer sur la pédale ! Toutefois, pour un fan d'automobile comme moi qui n'avait pas un sou à ses débuts, se retrouver dans une telle machine est une expérience absolument incroyable !

Vous n'avez pas totalement rompu avec la compétition. Vous participez aussi parfois à des courses historiques...

Oui, c'est très intéressant de conduire ces voitures. Elles ont certes quatre roues et un volant, mais c'est leur seul point commun avec les modernes. Elles ont souvent un comportement inattendu, mais je prends beaucoup de plaisir à les piloter, particulièrement au Mans Classic. C'est un événement superbement organisé, et c'est toujours un privilège de rouler sur le circuit des 24 Heures. En plus, sur mes trois participations, j'ai eu la joie de gagner deux fois au volant d'une Jaguar Type D ! ●

“Je n'avais aucune idée de la rapidité des supercars. Vraiment aucune !”

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...

Ferrari



50

Ferrari 12Cilindri

La 12Cilindri promet de se hisser au sommet absolu du grand tourisme. Vérification, volant en mains, avec ce tout premier galop d'essai.

ET AUSSI...

BMW M4 CS

Classic Racing School à Charade



40

Maserati GranTurismo Folgore

Yann Lefebvre



66

Audi RS4 25 Ans

Florian Grout



70

BMW M5

Greg



GRAND FORMAT Maserati GranTurismo Folgore

Par Robert Puyal
Photos Yann Lefebvre

Coup de foudre ?

Beauté, performances, distinction. Et, comme son nom de "Folgore" l'indique en italien, cette grande auto prétend aussi faire parler la foudre.

**Mais elle est électrique...
Ne va-t-elle pas
s'avérer frustrante ?**



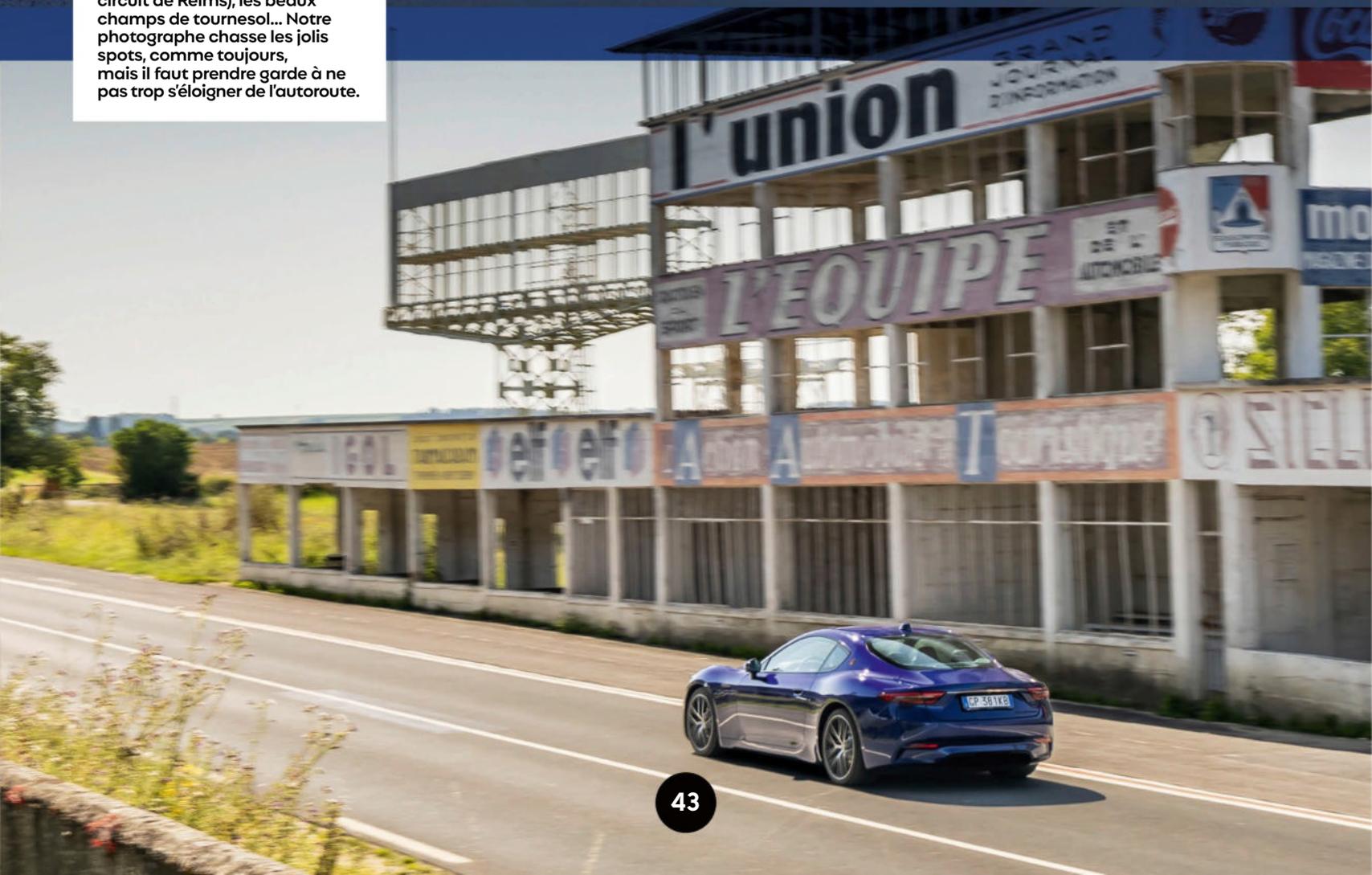


TRÈS BONNE ASSISE, EXCELLENT MAINTIEN, ON PROFITE D'UNE POSITION DE CONDUITE SPORTIVE, **DANS UN HABITACLE DE COUPÉ GÉANT.**





Les beaux châteaux (celui de Ferrières, hommage à Monte-Cristo), les beaux vestiges sportifs (les tribunes du circuit de Reims), les beaux champs de tournesol... Notre photographe chasse les jolis spots, comme toujours, mais il faut prendre garde à ne pas trop s'éloigner de l'autoroute.



GRAND FORMAT Maserati GranTurismo Folgore



Pour réaliser des images, cette "chronophotographie" par exemple, nous avons l'habitude de passer et repasser au même endroit. Cette fois, c'est à peu près sans bruit ; il y a moins de risques d'irriter un vigneron !



MANQUE LE COUP DE GAZ EN SORTANT DU GARAGE MAIS, DÈS LES PREMIERS MOMENTS, LA VOITURE EST PLAISANTE, AUTANT QU'À BORD DE "L'AUTRE".



Rayon d'action

En marge de ce voyage idyllique capté par l'objectif de notre photographe émérite, nous souhaitons faire le récit de l'usage d'une Folgore plongée dans la vraie vie. Paris et soyons fous, un périple à Angers. Soit 300 km environ. Du gâteau a priori, pour une GT censée avoir 450 km d'autonomie. En bon chat échaudé par une Porsche Taycan qui craint l'eau froide, je décide de recharger à 100 % la veille du départ, après m'être enregistré auprès de tous les opérateurs de recharge de France et de Navarre. Comme Belib', le réseau public parisien dont la première station est laissée à l'abandon, toutes prises gisant dans le caniveau. La seconde tentative chez eux n'est pas plus fructueuse puisque les 5 m de long de la GranTurismo n'entrent pas entre les plots de sa place, en file indienne. De toute façon, il est tard et hors de question d'abandonner le carrosse, le fil à la patte sans surveillance. Va pour un départ le lendemain avec seulement 80 % de charge. Le trajet autoroutier se passe sans encombre et sans accélération franche, dépassé par l'intégralité du trafic dont une Citroën SM, ça ne s'invente pas, pour repousser l'arrêt à la borne de recharge. Quant à l'idée saugrenue qui consisterait à se faire plaisir sur les virages des départementales, où les prises rapides sont moins certaines, elle s'évapore. Même chose pour celle qui est de puiser dans les derniers 10 - 15 % de batterie et de mettre en péril l'ambiance sereine dans la voiture. En sachant que les recharges rapides ne le sont vraiment que pour les premiers 80 % de la batterie, et que les derniers 20 % sont (beaucoup) plus longs, on constate que la plage d'utilisation usuelle de la Folgore se situe entre 10 et 80 % de charge. Ce qui correspond à une distance d'environ 250 km dans la vraie vie. Et qui oblige à faire un plan de vol, pour un simple aller-retour à 300 km de votre point de départ. Vous avez dit « grand tourisme » ?

Par Laurent Chevalier



oilà. Je suis au volant d'une auto de rêve, de ce que le monde de la voiture électrique peut proposer de mieux ou peu s'en faut. Est-ce bien la voiture que je teste ? N'est-ce pas plutôt un peu moi, ma capacité à me plier au sens de l'Histoire ? Le gourmet ne peut pas être amateur exclusif de spécialités du Périgord. Il doit se laisser porter quelquefois vers des traditions différentes et même goûter à des

cuisines expérimentales. Pourtant, le hasard des attributions d'essais autant que mon goût personnel font que mon expérience des voitures électriques est assez limitée. Je me souviens surtout de la Lancia Delta HF Integrale passée au rétrofit, sous la férule GCK ; elle permettait quelques tours seulement du circuit de Charade, mais ses réglages de transmission et de châssis démontraient que les électriques peuvent aussi avoir de l'esprit. Cette fois, il s'agit bien de rouler, voire de voyager ; abordons l'exercice avec objectivité, rangeons le dictionnaire des jurons dans la boîte à gants et laissons-nous porter.

Plus puissante... mais électrique

D'autant que je suis peut-être le témoin idéal. Mon âge doit être assez proche de celui auquel on s'achète ce genre d'auto, grande voyageuse, capable d'accueillir deux amis ou deux petits-enfants, recelant suffisamment de singularité technique et de force motrice pour se régaler à l'occasion d'une accélération roborative. Serais-je, en plus, l'homme de la situation ? J'ai eu l'occasion d'accomplir semblable virée dans la même auto nantie du V6 Nettuno, le premier conçu en dehors de l'égide de Ferrari. Ma promesse de considérer sereinement la valeur intrinsèque de cette auto et le plaisir qu'elle sait ou non procurer se fissure déjà : durant ce moment privilégié où je suis juge d'une voiture, je vais donc sans cesse penser à une autre, sa sœur thermique. Le match est intéressant. Le trident Maserati, fer de lance glorieux de Stellantis la pragmatique, applique la stratégie maison : on fait des autos et, pour choisir la motorisation, on attend que les grands décideurs clarifient leur politique. En conséquence, la belle marque est à peu près la seule à nous permettre cette confrontation directe entre électrique et thermique, toutes choses étant égales par ailleurs. Maserati brouille tout de même la hiérarchie, en plaçant la Folgore (761 ch) bien plus haut en puissance que les deux V6 (Modena, 490 ch, Trofeo, 550 ch) mais en fixant son prix entre les deux (181 350 € la Modena, 225 650 € la Trofeo, et 199 900 la Folgore). Au final, c'est elle la moins chère des trois, et nettement, car elle est épargnée par le malus écologique de 60 000 €.

Manque le coup de gaz en sortant du garage mais, dès les premiers moments, la voiture est plaisante, autant qu'à bord de « l'autre ». ●●●



Les palettes au volant ne servent pas ici à changer de rapport puisqu'il n'y en a qu'un, mais à choisir parmi les quatre niveaux de recharge à la décélération : un excellent "frein moteur". Au diapason de la motorisation, la montre est électrique.



Moteurs : **3 électriques**
(1 à l'avant, 1 par roue arrière)
Puissance maxi : **761 ch**
Couple maxi : **138 Nm**

Transmission : **intégrale, 1 rapport automatique**
Antipatinage/autobloquant : **de série**
déconnectable/non (torque vectoring)
L - l - h : **4 966 - 1957 - 1353 mm**
Empattement : **2 929 mm**

Poids annoncé/mesuré : **2 260/2 342 kg**
Pneus AV & AR : **265/30 ZR 20 & 295/30 ZR 21**
Autonomie : **450 km**
Prix de base : **199 950 €**

Prix des options/malus : **19 716/0 €**
Prix du modèle essayé : **219 666 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **325 km/h**
0 à 100 km/h : **2"7**
0 à 200 km/h : **8"8**





COMME LE CAPOT NE S'OUVRE PAS,
LA PRÉSENCE MÉCANIQUE SE VOIT
RÉDUITE AUX INDICATIONS
ABSTRUSES DE LA FICHE TECHNIQUE.

On retrouve l'habitacle très soigné, les trois grands écrans pratiques à la longue mais d'abord un peu déroutants (on cherchera longtemps l'icône qui commande... l'ouverture de la boîte à gants). Comme la ligne le laissait espérer, l'essentiel est préservé : l'emplacement choisi pour les batteries, en T avec une longue barre sous le tunnel central et une autre transversale derrière les places arrière, ne rehausse pas le siège. Très bonne assise, excellent maintien, on profite d'une position de conduite sportive, dans un habitacle de coupé géant. Poussant la conscience professionnelle jusqu'à m'installer à l'arrière, j'y constate que les deux fauteuils sont bons, que l'on y accède aisément, et que l'on y retrouve cette atmosphère engoncée, protégée, où se tricotent les beaux souvenirs d'enfance. Le coffre, déjà petit sur la thermique, est encore amputé. 250 litres pour une auto aussi longue, c'est un peu ridicule.

Le coup du capot

Les premiers kilomètres effectués, j'aime bien lever le capot, voir ce que l'agencement du moteur me raconte. Je tourne autour dudit capot dont l'équipe de style Maserati, dirigée par Klaus Busse, est si fière. Le mot-valise de « cofango » désigne la façon dont cette magnifique pièce de tôle englobe le capot (« cofano », en italien) et les ailes (« parafango »). Et c'est vrai que c'est beau, cet avant sans jointure qui épure la forme. Mais c'est encore mieux quand il s'ouvre. Résignés à l'absence d'un moulin agréable à regarder (même si nombre de machines thermiques vous offrent pour tout spectacle « mécanique » un catafalque de plastique insonorisant et quelques bouts de câbles), nous aimerions tout de même contempler et photographier le bazar, mais pas de ça ici, le grand capot ne s'ouvre pas du tout. A l'emplacement habituel de la tirette, à gauche du pédalier, un simple carré de plastique masque un orifice apparemment réservé aux garagistes, qui doit accueillir quelque clé secrète. Le précédent utilisateur a entrepris lui aussi de le martyriser dans l'espoir sans doute de dénicher l'ouvre-boîte. Bon, nous n'allions de toute façon pas vérifier les niveaux ni nous régaler des borborygmes mécaniques que nous aimons tant, mais enfin, la Maserati y perd quelque chose ; elle se voit reléguée au rang d'objet ménager, sa présence mécanique réduite aux indications abstruses de la fiche technique. Architecture

électrique en 800 volts, batterie de 92,5 kWh dont 83 de puissance nette, trois moteurs à aimants permanents, un devant et deux derrière. Est-ce que vraiment j'éprouve la sensation satisfaisante de changer d'attitude, d'être passé du « *Je gaspille les ressources de la planète mais j'ai les moyens* » à « *Je suis un pionnier, à l'avant-garde du luxe d'après, qui ne fait aucun mal à personne* » ? Pas si sûr... Je roule sans enfumer quiconque autour de moi et je n'en suis pas fâché, mais le « bilan carbone » des batteries demanderait à être inspecté de plus près.

Un essai « grand format », c'est aussi l'occasion de présenter la voiture aux badauds qu'elle attire, de mesurer son impact, sa réputation. De constater que les motards se retournent. D'apprécier l'appréciatif pouce dressé du camionneur en son Scania, grand spectateur de la route du haut de sa tribune mobile, encaimé pour l'éternité sur l'autoroute. Il fut un temps, garçonnet, où ce métier de roule-toujours m'apparaissait comme le plus beau du monde ; plus tard j'ai essayé, l'envie m'en a passé, mais le routier demeure un frère de la route. Devant un restaurant chic, une dame comme il faut, conquise par la ligne et impressionnée en bien par le faciès cannibale de la belle bleue, me demande, comme naguère : « *Et ça roule à combien ?* » Mon respectueux et purement informatif « *325 km/h, madame* » l'interloque quelque peu, je le vois bien. D'un seul coup, je passe pour un doux dingue qui abrite une fusée dans son jardin mitoyen. A quoi peuvent bien servir ces 195 km/h de trop ? Et si ça venait à partir ? Ne craignez rien, madame, tout est sous contrôle. Je m'éclipse sans même utiliser la puissance d'accélération possible.

La question qui fâche

Le souci, évidemment, c'est la recharge : combien de temps va-t-elle durer, où la trouver ? Deux paramètres très liés. L'autoroute A4 est parfaitement pourvue en la matière. Une grâce qui n'est guère gracieuse ; le « plein » nous coûtera toujours plus d'une trentaine d'euros. Assez récemment, la promesse électrique comportait l'idée que les voitures seraient plus chères à l'achat mais que leur usage serait pratiquement gratuit ; la seconde partie de ce programme fut très vite oubliée. Certes, Maserati inclut dans le prix une wallbox spécifique et rapide installée chez vous.

Mais si vous dormez chez des amis... mieux vaut être très organisé. Sur une borne rapide, dix-huit minutes sont nécessaires pour



NON, LA FOLGORE N'EST PAS UN CAMION EN FORME DE MASERATI. SES KILOS, ELLE LES PORTE AU BON ENDROIT.

passer de 20 à 80 % de charge. Dans nos conditions de voyage à nous, avec maints détours ludiques et photographiques, le regard ne quitte guère la jauge. A l'écart des grands chemins, la plupart des bornes annoncées disponibles étant tout juste bonnes à ravitailler les hybrides locaux, il faut s'attendre à rester posé longtemps dans de vilains parkings de sous-préfecture, et l'ennui pointe son museau. La bonne borne la plus proche demeure souvent celle de l'autoroute, et si jamais on aime à rouler la nuit quand les restos sont fermés, on se prépare des face-à-face tendus avec le rayonnage glauque des sandwiches Daunat. A l'hôtel, mieux vaudra s'en assurer dès la réservation, mais si vous êtes du genre à dormir la nuit, vous trouverez l'auto rechargée pour l'étape suivante, merci.

Folgore fulgurante

Le moment où l'on est seul avec la route, la jauge pleine, la voie libre, la météo favorable et la musique bien choisie, est-ce que l'on se soucie encore de savoir d'où provient la poussée ? Non, on s'affaire à se construire de bons souvenirs, histoire de profiter de la vie et en plus d'honorer la créature en lui faisant donner tout ce dont elle est capable.

Sur l'un des innombrables tronçons bien revêtus et peu fréquentés de la campagne française, champenoise plus précisément, employons-nous à quelques départs arrêtés, annoncés comme météoriques : 0 à 100 km/h en 2"7. A *Sport Auto*, si romantiques que nous soyons, il y a toujours un moment où seuls les chiffres comptent, c'est sous le verdict du chronomètre. Mode Corsa enclenché, la voiture s'abaisse, se tapit telle une MotoGP avant le départ, et boum ! Agrippée à l'asphalte, elle bondit vers l'avant, et le poids enlevé comme un fétu ajoute plutôt à la sensation. Là, oui, il y a du nouveau. Sans doute les pneus ne sont-ils pas à la fête si vous jouez à ça trop souvent, mais c'en est fini du moteur à retenir aux abords de la zone rouge et surtout de l'embrayage à ménager. Quant à la façon d'envoyer le paysage vers l'arrière, c'est bel et bien la même qu'avec les thermiques du haut du tableau.

Deuxième bon point, le silence. Certes, il est relatif pour qui assiste au spectacle debout près de la voiture : le grip des pneus, les gravillons chassés, que sais-je, l'air qui vibre, rien de tout cela n'est à zéro décibel.

Mais le hurlement typique d'un beau thermique sollicité à son maximum a de quoi dresser l'oreille de la maréchaussée à sept ou huit kilomètres à la ronde. Pas ici. Quand on multiplie les mesures – ou les prises de vues – au même endroit, voilà qui est précieux. A propos : chez Maserati, le bruit, le son, la musique font partie des arguments de vente ! Comment créer l'ambiance avec ces moteurs muets ? Les acousticiens maison, penchés sur le problème, ont concocté pour l'habitable une bande-son artificielle, qui utilise certaines fréquences de l'ancien V8. C'est de la triche, mais ça fonctionne jusqu'à un certain point. Entre les bouts droits et les accélérations, il y a tout de même des virages à négocier, que l'on redoute un peu, vu le poids annoncé : 2 260 kg, soit presque 500 de plus que la Trofeo ! Mais non, la Folgore n'est pas un camion en forme de Maserati. Ses kilos, elle les porte au bon endroit, très bas et au plus près du train arrière. Moyennant la distribution de puissance délibérément sportive (jusqu'à 100 % sur les roues arrière grâce aux moteurs surdimensionnés), la vectorisation du couple, le dosage permissif des antipatinages, la Folgore s'inscrit en virage avec appétit et s'en extirpe avec autorité : c'est une voiture de sport. Si vous êtes vraiment joueur, elle propose même un mode Drift. Mais le manque de naturel et de progressivité à l'accélération en fait vite passer l'envie. ●



L'avis de Robert Puyal

Cette GranTurismo fait son métier avec constance en ajoutant à son look ravageur une puissance hyperbolique. Mais je ne suis personnellement pas client, pour des raisons détaillées ci-dessus, la principale tenant au maillage des bornes de recharge, même si elle n'y est pour rien.

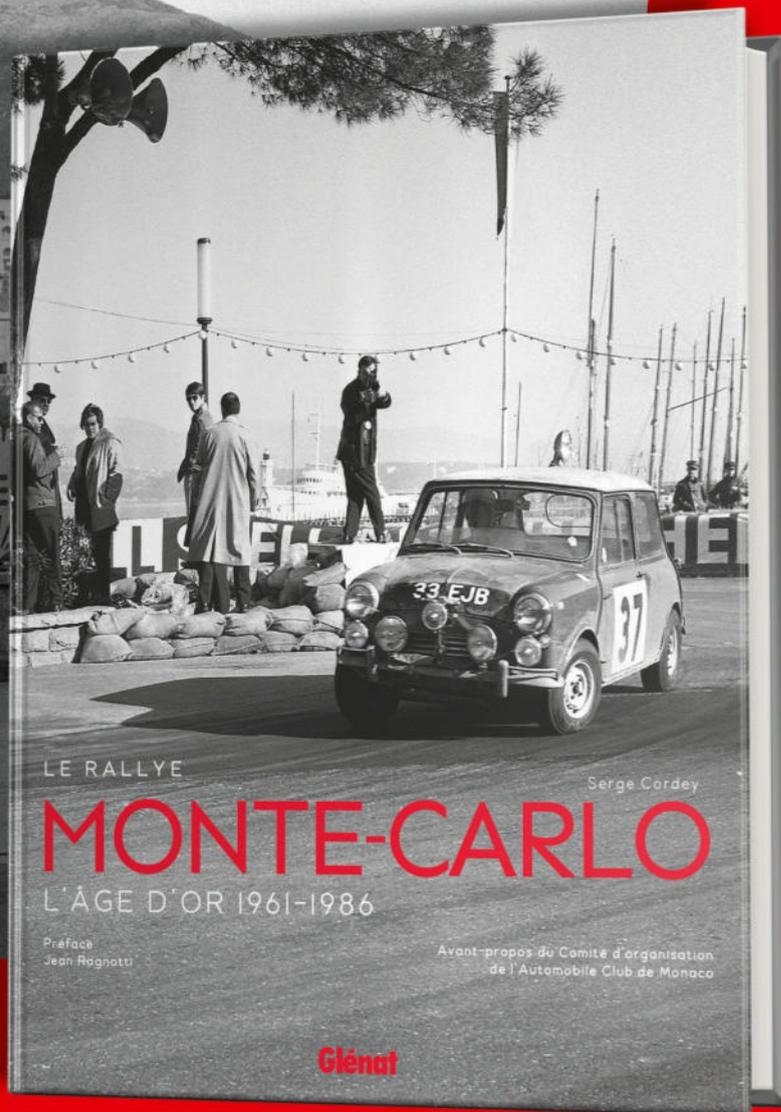


LA COURSE MYTHIQUE

AU CŒUR
DE L'HIVER

Glénat

www.glenat.com



.....
L'âge d'or du Rallye
de Monte-Carlo, de 1961
à 1986, dévoile à travers
250 magnifiques
photographies un pan
fascinant de l'histoire
de ce rallye mythique.
.....

EN LIBRAIRIE

ESSAI Ferrari 12Cilindri

Par Laurent Chevalier

MAINTENANT



OU JAMAIS

Pendant combien de temps les motoristes de Maranello vont-ils pouvoir produire leurs V12 ? **Personne ne le sait, même pas les principaux intéressés. La seule certitude, c'est qu'il n'a jamais été aussi urgent d'en profiter.**



ESSAI Ferrari 12Cilindri

EN MODE MANUEL, LE V12 EST TELLEMENT
EXPLOSIF QU'IL FAUT ANTICIPER
LES PASSAGES DE VITESSES **POUR ÉVITER**
QUE LE RUPTEUR NE DÉFOURAILLE
COMME UNE MITRAILLETTE.



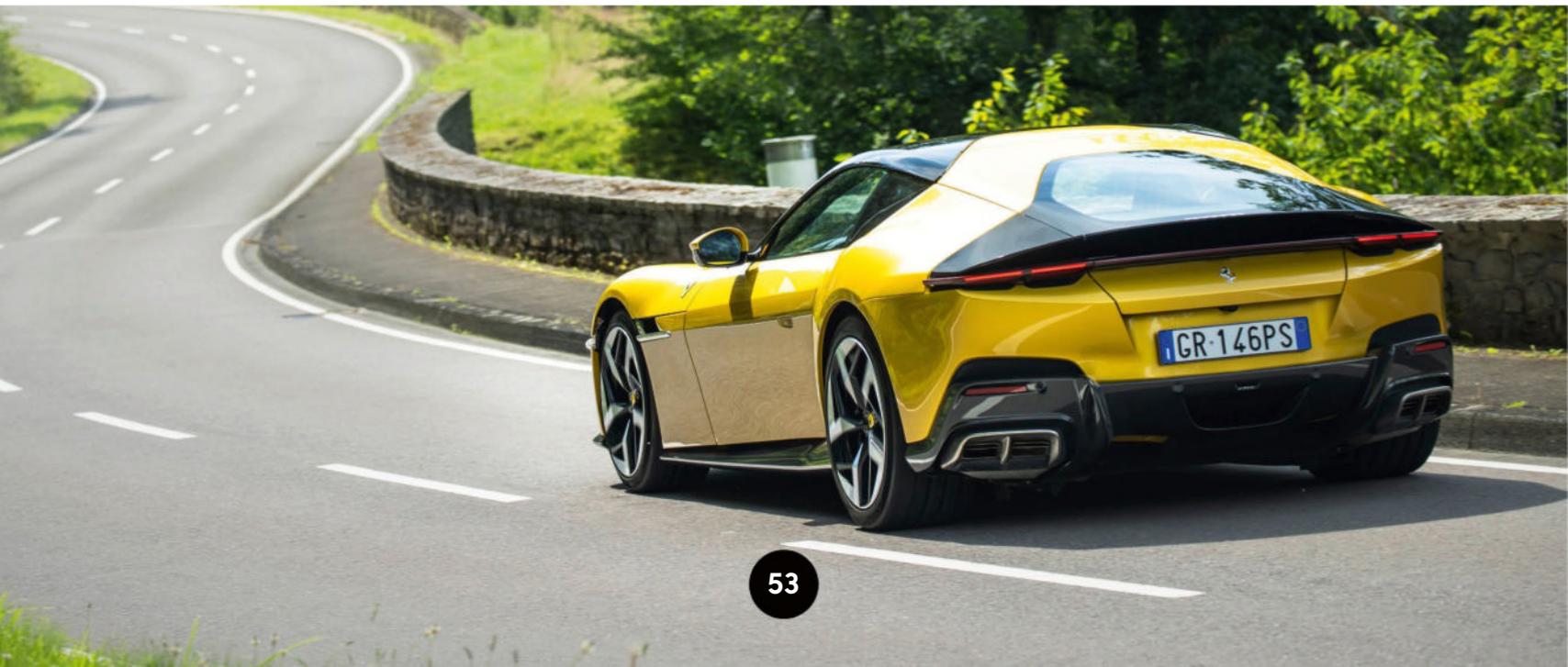


R

ase campagne luxembourgeoise, mardi, 13 h 30. Pas un chat. Juste un V12 dissimulé sous un capot interminable, au bout duquel se dresse l'entrée du tunnel, long et rectiligne. Je ne sais pas qui pourrait résister à l'envie d'entrouvrir les vitres avant de rétrograder comme un dératé en écrasant l'accélérateur contre le plancher. Pas moi. Une première pichenette sur la palette de gauche déclenche le grognement d'un rottweiler aux crocs sortis.

Le ronron du V12 sursaute et l'écho des silencieux se répand sur les parois du tunnel. Une deuxième pichenette sur la commande de boîte provoque une autre détonation. L'aiguille du compte-tours oscille de nouveau et le gémissement de la 12Cilindri monte d'une octave. Du tac au tac, sans la moindre inertie. J'en remets une louche en tournant le Manettino sur Race et en tirant une fois encore sur la gâchette pour passer de seconde en première. Le 6,5 litres hennit comme un pur-sang ravagé par une nuée de taons. Le cri des échappements dépasse l'entendement, et l'aiguille du compte-tours se stabilise à 7 000 tr/mn.

Pile-poil au régime du couple maxi. Trois, deux, un... et l'accélérateur écrase le plancher. Les silencieux détonent et les roues arrière vrillent comme des toupies, en marquant une virgule de gomme sur le sol. La 12Cilindri amorce un mini-dérapiage aussitôt contenu par l'ESP, puis file droit et se transforme en projectile. Je tire sur la palette de droite dès que l'aiguille du compte-tours s'approche des 9 000 tr/mn pour éviter que le rupteur d'allumage ne défouraille comme une mitraille. La boîte passe en seconde avec une rapidité à couper le souffle. Le V12 repart de plus belle. 9 000 tr/mn, 9 500 tr/mn... le 6,5 litres miaule comme s'il était possédé, au rythme d'une succession de cris sans fin qui déchirent l'air. D'abord l'aspiration de l'admission, puis les pistons qui s'affolent dans des aigus perçants avant que les silencieux ne prennent le relais dans des graves à vous remuer les tripes. La bourrasque stoppe net, pendant la micro-fraction de seconde du passage du rapport, puis les pots repartent à l'assaut. 7 000, 8 000, 9 000 tours et le V12 poursuit sa complainte inimitable. C'est envoûtant, électrisant ! Et qu'on ne me dise pas que c'est comparable à une GranTurismo Folgore sous prétexte que les 0 à 100 km/h sont proches. Au contraire, c'est le jour et la nuit : trois petites secondes de bonheur pour les tripes et ●●●







Les deux volets arrière se relèvent en fonction de la vitesse, pour augmenter la stabilité. Leur influence est toutefois limitée : à 250 km/h, la charge aérodynamique n'est que de 50 kg.

les tympanes au volant de la Ferrari, contre un haut-le-cœur et une bande-son d'ascenseur au volant de la Maserati électrique. Peu importent les dixièmes ou les secondes, d'ailleurs. Toute la question est de savoir si l'expérience de l'accélération donne réellement l'envie de la reproduire. Oui, indéfiniment au volant de la 12C, et non, pas vraiment dans la Folgore. En clair, il n'y a pas de mot pour décrire le tour de magie des motoristes de Ferrari au-delà de 7 000 tr/mn. Ce V12 a beau être moins sonore que celui de la 812 Competizione et de la F12tdf, il est du même acabit. Notamment dans sa façon unique de respirer dans les tours, sans contraintes, sans inertie, ni aucune limite. Et je ne parle pas de la rapidité sidérante de la boîte F1, à l'accélération comme au rétrogradage. Il s'agit de la transmission à double embrayage utilisée sur la SF90 Stradale. Elle donne l'impression de tirer un poil plus court que celle de la Superfast sur les premiers rapports, et d'être plus instantanée lors des passages de rapports, tout en étant plus progressive. Avec une telle cavalerie servie par une transmission aussi brillante, le bilan est dithyrambique. Alors certes, on ressent les couches successives de filtres qui se sont empilées au fil des normes antipollution depuis la tdf, mais le caractère surnaturel originel est bel et bien préservé : c'est un authentique moteur de course. La preuve, c'est qu'il est encore plus aérien et athlétique à l'usage que celui de la Lamborghini Revuelto. Au-dessus ? Il n'y a pas grand-chose à vrai dire. Le V12 d'une Pagani Utopia est plus bestial, mais il est suralimenté. Quant au 6 litres atmosphérique de 850 ch de la Zonda R, il prend moins de tours et ne peut pas se plier à une utilisation routière. Et le V12 de l'Aston Martin Valkyrie est moins élastique.

Docile

C'est entendu, il n'y a rien à redire du côté de la mécanique. Et pas grand-chose à ajouter en ce qui concerne la capacité de la 12Cilindri à délivrer ce potentiel renversant avec la plus grande des facilités. D'une part, le châssis est plus résistant qu'auparavant. Et pas qu'un peu. Le porte-parole de Maranello évoque une hausse de 50 % de la rigidité par rapport à la 812 Superfast. L'équilibre des masses entre les essieux reste toujours au centre du débat (48 % et des brouilles à l'avant et quasi 52 % à l'arrière). A ce propos, Ferrari avance 1 560 kg à sec contre 1 630 kg avec les pleins pour une 812 Superfast, en prenant le soin d'éviter la comparaison directe. Quoi qu'il en soit, et en connaissant les habitudes de Maranello lorsqu'il s'agit d'évoquer la masse réelle de

LA 12CILINDRI DONNE LE SENTIMENT D'ÊTRE PLUS FACILE À CONDUIRE QUE LA 812 SUPERFAST, MAIS ÇA RESTE UN VOLCAN DONT L'ENTRÉE EN ÉRUPTION GUETTE AU MOINDRE MOUVEMENT.

ses autos, nous attendrons de pouvoir poser les roues de la 12Cilindri sur notre propre balance pour être fixés. Volant en mains, en tout cas, on ne peut pas dire que l'inertie soit pénalisante ni vraiment notable, au contraire de ce qu'il ressort de la conduite d'une Lamborghini Revuelto, par exemple. La 12Cilindri est étonnamment agile en entrée de virage, se cale sur des appuis en béton et se relance avec une motricité remarquable au regard de la tempête de couple qui s'abat sur les deux seules roues arrière. Inutile de préciser que les metteurs au point ont dû se creuser les méninges. A grands coups d'électronique, depuis l'ABS Evo inauguré sur la 296 GTB, en passant par le capteur 6D qui guide les roues arrière directrices et le contrôle du patinage latéral SSC 8.0. Ce dernier a été optimisé pour améliorer sa précision et sa vitesse d'exécution (+ 10 % par rapport aux précédents) ainsi que la motricité sur tous types de surfaces. Pour simplifier, la 12Cilindri peut estimer le niveau d'adhérence entre chaque pneu et la route en permanence, y compris pendant les braquages et dans toutes les conditions de roulage, pas seulement à la limite. Le nouveau dispositif Aspirated Torque Shaping va aussi dans ce sens, en augmentant la linéarité de la puissance. Le système des 4 roues directrices, quant à lui, est reconduit. Rappelons qu'il agit sur le mouvement de chaque roue indépendamment, au bénéfice de la gestion du lacet dans les virages et de la réactivité lors des changements de cap à vitesse élevée. Même principe que sur la 812 Competizione donc, mais avec un meilleur contrôle de chaque actionneur, un temps de réponse plus rapide et une plus grande réactivité dans les courbes. De la magie électronique, mais pas seulement, puisque l'empattement est raccourci de 20 mm par rapport à celui de la 812 Superfast. En comparaison ●●●

AU VOLANT, LE V12 FERRARI EST PLUS
AÉRIEN ET ATHLÉTIQUE QUE CELUI
DE LA LAMBORGHINI RÉVUELTO.
**ENTRE 7 000 ET 9 500 TR/MN, IL N'Y
A TOUT SIMPLEMENT PAS DE MOT !**



Ferrari revendique un total de 1560 kg à sec. A titre de comparaison, Lamborghini avoue 1772 kg à sec pour la Revuelto, qui doit composer avec ses trois moteurs électriques et la batterie supplémentaire.





TECHNIQUE

Moteur : **V12 à 65°**
 Cylindrée : **6 496 cm³**
 Régime maxi : **9 500 tr/mn**
 Puissance maxi : **830 ch à 9 250 tr/mn**
 Couple maxi : **69,1 mkg à 7 250 tr/m**
 Transmission : **roues AR, 8 rapports à double embrayage**
 Antipatinage/autobloquant : **de série + contrôle de trajectoire/piloté**
 Poids : **1 560 kg à sec ***
 Rapport poids/puissance : **1,9 kg/ch**
 L - l - h : **4 733 - 2 176 - 1 292 mm**
 Empattement : **2 700 mm**
 Voies AV/AR : **1 686/1 645 mm**
 Pneumatiques AV & AR : **275/35 & 315/35 R 21**
 Réservoir : **92 l**

BUDGET

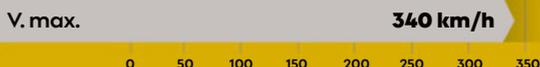
Prix de base : **395 000 €**
 Prix des options/malus : **NC/60 000 €**
 Prix du modèle essayé hors options : **455 000 €** (malus compris)

* Donnée constructeur.

Deux tours sur la piste d'essais luxembourgeoise de Goodyear nous ont permis d'avoir un meilleur aperçu de l'étendue du potentiel de la 12Cilindri.



PERFORMANCES ANNONCÉES



ACCÉLÉRATIONS



de cette dernière, la 12Cilindri donne l'impression d'avoir plus de grip à l'avant, d'être moins sous-vireuse et mieux maintenue en roulis. Pour ce qui est du toucher de route en revanche, il y a des nuances à apporter. J'ai beau ne jamais avoir fait partie de ceux qui se plaignent de la légèreté des directions des Ferrari, tant que celles-ci conservaient des remontées d'informations, je dois avouer que la communication commence à se distendre et qu'on a du mal à sentir où l'on place les roues avant. Idem pour le dosage des freins sur notre modèle d'essai destiné à la route, probablement fatigués, tandis que celui réservé aux pistes du centre Goodyear du Luxembourg a une course différente. L'autre léger grief concerne la stabilité du train arrière dans certains cas perfectible, en cas de changement de cap à haute vitesse ou de très forte relance à basse vitesse. Bref, la 12Cilindri a beau donner le sentiment d'être plus facile à conduire qu'auparavant, il ne faut pas oublier que ça reste un volcan dont l'entrée en éruption guette au moindre mouvement du pied. Mais cessons de tatillonner. Cette nouvelle Ferrari est l'une des plus étincelantes pompes à feu qui aient jamais existé. Sa façon d'être aussi accessible à bas régime et aussi athlétique jusqu'à la zone rouge est tout simplement fascinante. Au même titre que son comportement de propulsion surpuissante à la limite. Même s'il nous faudra attendre de pouvoir tester les Goodyear Eagle F1 sur la route, et non pas seulement sur piste, pour entériner ce jugement. On peut d'ores et déjà valider le fait que la 12Cilindri se hisse au sommet absolu du grand tourisme. Tout comme la nouvelle Aston Martin Vanquish (V12 biturbo, 835 ch, tiens donc) dont on attend de voir si le moteur a un tel brio et si l'amortissement est aussi efficace. Avec une barre placée si haut, j'en doute. ●



L'avis de Laurent Chevalier

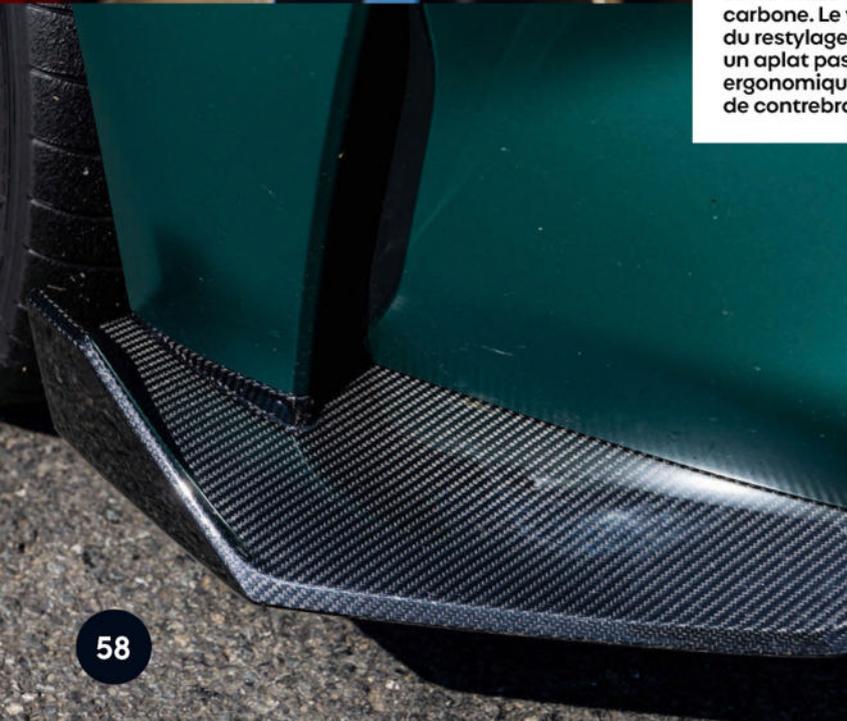


C'est un miracle de produire un tel moteur pour route ouverte, et un prodige de le rendre aussi accessible et utilisable. Surtout à une époque où l'on nous sert des hybrides et des électriques à toutes les sauces, au risque de les édulcorer. Sauf chez les ingénieurs de Ferrari, qui mettent les pendules à l'heure en défendant leur vision du grand tourisme autant qu'ils la remettent au goût du jour.





La M4 CS dispose de flaps avant et d'une lame arrière sur la malle de coffre en carbone. Le volant profite du restylage pour s'offrir un aplatissement spécialement ergonomique à l'heure de contrebraquer.



SUPERTEST BMW M4 CS

DES VERTES ET DES PAS MÛRES

En adoptant le traitement CS déjà vu sur la M3, la BMW M4 n'a pas que ses imposants naseaux pour montrer les dents. Ses gommes semi-slicks, son châssis affûté, son 6 cylindres en ligne porté à 550 ch et ses quelques kilos perdus entendent marquer les esprits.

Par Jacques Warnery Photos Yann Lefebvre



L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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



“A la différence d'une Audi R8 dont la répartition variable donne toujours l'impression de jongler entre l'avant et l'arrière, le système BMW conserve les mêmes réactions.”

Christophe Tinseau

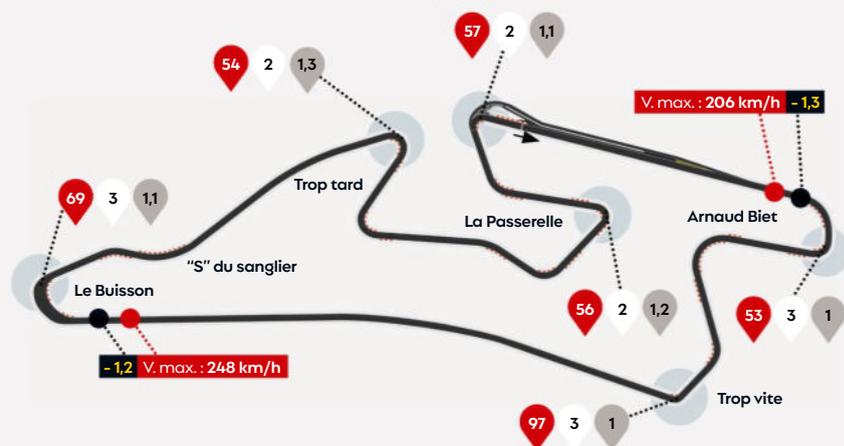


Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 13 virages Largeur de piste : 11,4 m
- Conditions de piste : sèche, environ 20 °C
- Pneus : Michelin Pilot Sport Cup 2 en bon état

Sur circuit, Christophe apprécie les baquets M Carbon, montés de série sur cette version CS : « Ils assurent un bon maintien dans les virages. » Une fois installé à bord, il entre tout de suite dans le vif du sujet : « L'équilibre de la voiture est un brin trop typé sous-vireur dans l'entrée jusqu'au point de corde. Cela reste un défaut caractéristique des BMW actuelles, même si la tendance est bien moins marquée sur la toute dernière M2. L'imposant 6 cylindres engendre un transfert de poids vers l'avant au freinage qui tend à saturer les pneus au moment de l'inscription. La voiture finit par tourner, mais cela pourrait être un peu mieux. Je trouvais les anciennes BMW plus survireuses ! » Notre pilote nuance tout de même cette légère faille avant de poursuivre : « En sortie, la transmission intégrale offre une très bonne motricité, tout en maintenant constamment un typage propulsion. A la différence d'une Audi R8 dont la répartition variable fournit toujours l'impression de jongler entre l'avant et l'arrière, le système BMW garde les mêmes réactions. Sa prépondérance sur les roues arrière la rend assez fine sur la remise des gaz dans les portions plus rapides comme le "S" du Sanglier, qui ne passe pas entièrement à fond ! » A l'image de

beaucoup de pilotes de circuit, Maître Tinseau regrette un amortissement trop souple avant de modérer ses propos : « Cela permet malgré tout de conserver du grip et d'améliorer la motricité. Vu la cavalerie, c'est une bonne chose. » L'option freins en céramique montée sur notre modèle d'essai donne satisfaction à un bémol près : « Les distances de freinage sont bonnes et l'endurance est rassurante puisque je n'ai constaté aucune faiblesse, malgré les innombrables tours effectués tout au long de la journée. En revanche, le ressenti est perfectible avec un mordant marqué et une décélération pratiquement identique quel que soit l'effort à la pédale. » Il embraye : « L'assistance de freinage est un peu trop prononcée et calibrée pour la route à l'attention d'utilisateurs qui ne savent pas freiner sur piste. » De son côté, le moteur cumule des éloges : « Il est hyper-puissant et généreux avec du couple en bas et de l'allonge en haut. Le turbo répond tout de suite sans le moindre délai, contrairement à de nombreux moteurs suralimentés. » Le bilan apparaît largement positif : « La voiture se contrôle aisément, autorise de belles séances de drift en mode propulsion et n'est pas du tout ridicule face au chrono. »



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



u risque de gâcher tout suspense, un seul tour de piste permet de se rendre compte que cette M4 CS est une vraie BMW, qui se conduit et se ressent avec le bassin, tout en gratifiant un pilote curieux de découvrir son côté radical. Après tout, quoi de plus logique ? Un simple regard sur ses formes suffit à comprendre ses intentions initiales. Sa livrée Frozen Isle of Man Green, vendue la bagatelle de 5 940 €, n'est pas la seule à annoncer la couleur.

En apposant le logo CS sur sa malle, la M4 en fait des tonnes avec ses bandes en noir (mat ou brillant), son pack extérieur M Carbon ou sa lame de la même matière qui surplombe la malle. Suffisant pour marquer encore davantage un coupé déjà fort extraverti à la base, avec ses imposants haricots de calandre qui ont animé à leur sortie maintes discussions houleuses. Notre pilote préféré les adore et l'assume. Rien de plus logique, puisque sa M440d personnelle les arbore au bout de son capot. Avant d'ajouter malicieusement : « *La mienne a 340 ch et celle-ci en a 550 ! Cela devrait tout changer !* » A juste titre, puisque cette griffe CS constitue à présent la version la plus affûtée disponible sur la M4, depuis la disparition de la radicale M4 CSL qui passait la même cavalerie sur ses seules roues arrière. Ce label utilisé sur la berline M3 CS qui vient récemment de quitter le catalogue est désormais proposé sur le coupé M4, avec une recette strictement identique : un peu plus de chevaux, une transmission intégrale montée d'office comme sur les autres M4 et un peu moins de poids.

Recette connue

Pour tenter de réussir son régime minceur, notre M4 CS utilise le plastique renforcé de fibres de carbone (PFRC) un peu partout. Déjà disponible sur le toit des versions classiques, il débarque désormais sur les capot, splitter et prises d'air avant, diffuseur et flap de type Gurney. De nombreux éléments intérieurs y ont également droit : placages divers, garnissage de console centrale, palettes au volant et baquets. Sans oublier bien sûr un silencieux en titane permettant d'économiser 4 kg. Le résultat des courses ? Près de 20 kg rognés par rapport aux versions Competition selon le dossier de presse et 15 kg en comparant les fiches techniques ! Cela fait beaucoup de travail pour pas grand-chose, d'autant qu'il en reste encore 1 760 kg, selon le constructeur. Une fois les pleins faits, ●●●

TEMPS DE RÉFÉRENCE

Classement de Sport Auto

1 ^o	1'37"70	Ferrari 296 GTS Assetto Fiorano *	19 ^o	1'49"54	Aston Martin Vantage F1 Edition
2 ^o	1'39"30	Chevrolet Corvette Z06 *	20 ^o	1'49"76	Mercedes-AMG C 63 S E Perf.
3 ^o	1'40"91	Dallara Stradale IR8 Tribute *	21 ^o	1'49"81	Hyundai Ioniq 5 N
4 ^o	1'41"60	Porsche 911 GT3 RS (Type 992)	22 ^o	1'50"48	Audi R8 Perf. RWD
5 ^o	1'42"80	Porsche 911 GT3 * (Type 992)	23 ^o	1'51"55	Audi RS 3
6 ^o	1'43"28	BMW M4 CSL *	24 ^o	1'51"94	Caterham Seven 340 R
7 ^o	1'44"61	BMW M4 CS	25 ^o	1'52"04	Toyota GR Supra (BVM)
8 ^o	1'44"65	Porsche Cayman GT4 RS	26 ^o	1'52"97	Cupra Leon VZ 300
9 ^o	1'44"85	BMW M3 CS *	27 ^o	1'53"10	Honda Civic Type R
10 ^o	1'44"90	Audi R8 GT	28 ^o	1'53"19	Volkswagen Golf R 20 ans *
11 ^o	1'46"66	Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+	29 ^o	1'53"53	Ford Mustang Mach 1
12 ^o	1'46"70	Porsche 911 GTS (Type 992)	30 ^o	1'53"60	Mercedes-AMG CLA 45 S SB
13 ^o	1'47"68	Mercedes-AMG GT 63 S E Perf.	31 ^o	1'55"05	Volkswagen Golf GTI Clubsport
14 ^o	1'47"80	BMW M2	32 ^o	1'55"70	BMW M240i
15 ^o	1'47"88	Alpine A110 R *	33 ^o	1'55"81	Toyota GR Yaris
16 ^o	1'47"90	Porsche 911 Carrera T	34 ^o	1'57"80	Hyundai i20 N
17 ^o	1'48"34	BMW M4 Competition	35 ^o	2'00"40	Toyota GR86
18 ^o	1'49"16	Alpine A110 S	36 ^o	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"2 (75 m)
FREINAGE (AVEC ABS)	
Depuis 200 km/h	132 m (4"9 et 1,2 G)
CONSUMATION	
En conduite extrême	environ 30 l/100 km
WLTP (mixte)	10,2 l/100 km

VITESSE MAXI

1 En arborant le label CS, la M4 file désormais à 302 km/h. Elle prend ainsi ses distances avec les M4 Competition bridées à 250 ou 290 km/h, avec le pack Experience M, vendu 2 500 € en supplément. La vitesse maxi, trop élevée pour l'anneau de Mortefontaine, n'a hélas pas pu être mesurée, mais l'aisance avec laquelle elle cavale à plus de 250 km/h laisse imaginer qu'elle tient aisément ses promesses.

ACCÉLÉRATIONS

2 La transmission intégrale permet des départs canon. Elle expédie le 0 à 100 km/h en 3"3, le 0 à 160 km/h en 6"9 et le 0 à 200 km/h en 10"9. Des chronos impressionnants qui rappellent que le 6 en ligne biturbo ventile vraiment fort, même si la M3 CS va un petit peu plus vite avec une amélioration de respectivement 0"1, 0"2 et 0"4 sur les mêmes mesures. Le 400 m est franchi en 11"1, et l'épreuve reine du 1 000 m ne

demande que 20"5. Impressionnant, même si là encore, la berline fait un peu mieux : un dixième de moins sur la première mesure et deux sur la seconde, qu'elle termine avec 4 km/h de plus au bout du kilomètre.

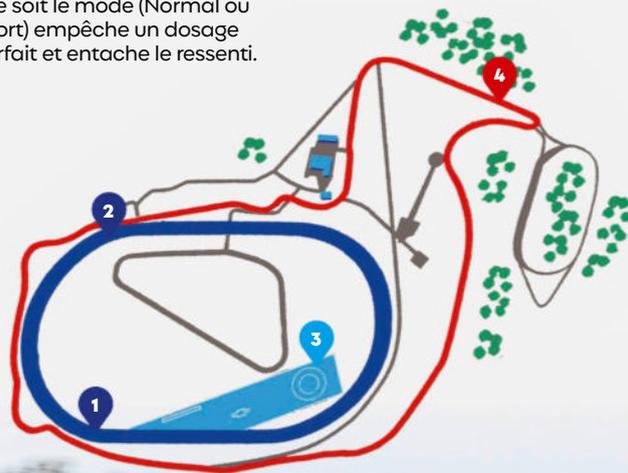
FREINAGES

3 Notre M4 CS dispose de l'option freins en céramique facturée 9 950 € en supplément. Un peu mesquin sur une auto qui coûte la bagatelle de 162 000 €. Toujours est-il que les distances (132 m) sont tout à fait correctes, même si la M3 CS pareillement chaussée freinait 2 m plus court. L'endurance ne pose aucun souci, aussi bien lors des mesures répétées sur l'aire plane qu'en utilisation intensive au Vigeant. Dommage que l'assistance trop marquée quel que soit le mode (Normal ou Sport) empêche un dosage parfait et entache le ressenti.

COMPORTEMENT

4 Avec des trains roulants pratiquement identiques, la M4 CS offre des sensations de conduite comparables à celles de la M3 CS. La rigidité du châssis se ressent immédiatement sur la route. La direction peu informative et très sensible rend le train avant tranchant tout en générant une impression de vivacité étonnante au vu du gabarit. La motricité impressionne, mais son côté propulsion peut rendre la poupe chatouilleuse, surtout si les semi-slicks Michelin Pilot Sport Cup 2 ne sont pas à température. Costaud à défaut d'être subtil, l'amortissement impose de la poigne sur chaussée bosselée.

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



la balance de Mortefontaine annonce 1 748 kg. BMW prouve que les kilos allemands sont autrement honnêtes que leurs homologues italiens. Seul petit bémol, la berline M3 CS autrefois mesurée par nos soins ne pèse que 14 kg de plus, malgré la présence de ses deux portes arrière. Les fameux sièges M Carbon montés de série apportent leur pierre à l'édifice, au prix d'un inconfort notoire. Je veux bien admettre que Christophe adore à juste titre leur maintien sur circuit, mais leur fermeté devient fatigante sur la route. Et leur léger décalage par rapport à l'axe du véhicule n'arrange rien. Déjà guère aseptisée à la base, la M4 en rajoute une louche dans cette version CS.

Ferme, très ferme

A l'instar de la berline supertestée il y a un an tout juste (voir SA n° 742), la bavaroise instaure une relation musclée avec son utilisateur. Les mouvements de caisse sont limités, au prix d'un amortissement piloté ferme, très ou trop ferme sur un bitume un tant soit peu bosselé. Les vertèbres un tant soit peu délicates en sont pour leurs frais, mais c'est surtout la direction qui étonne. Sa sensibilité à fleur de peau engendre une impression de vivacité excessive quel que soit le niveau d'assistance choisi (Normal ou Sport). Elle implique alors une indispensable retenue dans les mouvements, sous peine de rendre la conduite heurtée. Un peu plus communicative une fois ses gommes semi-slicks Michelin Pilot Sport Cup 2 à température, elle perturbe toujours un peu la lecture de la route. Impossible donc de ressentir l'adhérence disponible sur le train avant avec autant d'exactitude qu'à bord d'une Porsche 911 GT3. Le freinage difficile à doser, comme souvent désormais chez BMW, perturbe cette relation intime que l'on attend à bord d'une sportive. Cette distance que la CS installe n'empêche pourtant pas de prendre du plaisir pour peu que l'itinéraire devienne suffisamment sélectif. Le châssis pratiquement taillé dans le roc offre une précision chirurgicale. Il est secondé par un train avant plutôt tranchant et une poupe qui enroule volontiers à la remise des gaz. Le coupé munichoïse distille suffisamment de sensations pour occuper le préposé au volant et adopter au besoin un rythme infernal. Malgré la transmission intégrale, la M4 CS conserve les traits de caractère d'une vraie BMW M, tout en se montrant moins paresseuse qu'une M2. Les sensations rappellent celles ressenties l'an dernier avec la M3 CS. Rien de plus normal étant donné leur gémellité technique, à quelques infimes détails près. Après avoir signé un chrono de 7'21"989 sur la boucle nord du Nürburgring, la M4 CS est attendue de pied ferme par Christophe sur le circuit du Vigean. Il y vise un résultat semblable à celui



**LE CHÂSSIS PRATIQUEMENT
TAILLÉ DANS LE ROC OFFRE
UNE PRÉCISION CHIRURGICALE.**

BANC DE PUISSANCE

LE TEST VÉRITÉ PAR... **DM Performance**



PUISSANCE
ANNONCÉE

550 ch

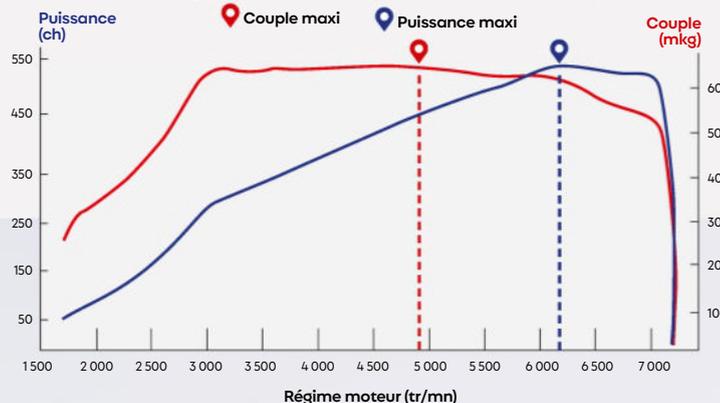
à 6 250 tr/mn

PUISSANCE
MESURÉE

548,4 ch

à 6 424 tr/mn

Le contrat est rempli : le 6 cylindres en ligne dopé par deux turbos qui soufflent désormais à une pression de 2,1 bar développe la puissance annoncée à 1,6 ch près. Sa valeur qui ne s'effondre pas entre 6 400 et 7 200 tr/mn démontre une belle allonge à l'approche de la zone rouge. Malgré une valeur de couple maxi (64,5 mkg) obtenue à un régime élevé (4 859 tr/mn), le moteur n'a rien de pointu avec une valeur minimale de 60 mkg entre 3 000 et un peu plus de 6 000 tr/mn. Les valeurs relevées de 547,6 ch et de 63,8 mkg de couple sur la M3 CS de l'an dernier montrent que BMW ne triche pas sur la marchandise !



Mesures effectuées sur banc Superflow Windyn 2 ou 4 roues motrices, capable d'encaisser jusqu'à 1200 ch par essieu. Après le calcul des pertes de transmission, les mesures sont réalisées en freinant les rouleaux et en les accélérant. C'est donc la force nécessaire à leur ralentissement et à leur accélération qui détermine le couple puis la puissance maxi.
www.dmpowerformance.fr ■ 01.34.84.64.77





TECHNIQUE

Moteur : **6 en ligne, 24 S** Position : **avant, longitudinale**
 Alimentation/allumage : **injection directe** Cylindrée : **2 993 cm³**
 Alésage x course : **90 x 84 mm** Rapport volumétrique : **9,3**
 Régime maximal : **7 200 tr/mn** Puissance maxi : **550 ch à 6 250 tr/mn**
 Puissance au litre : **184 ch** Couple maxi : **66,3 mkg de 2 750 à 5 950 tr/mn**
 Couple au litre : **22,1 mkg** Transmission : **intégrale, 8 rapports automatiques**
 Autobloquant : **de série** Antipatinage : **de série + correcteur de trajectoire déconnectable**
 Suspension AV/AR : **type MacPherson, amortisseurs pilotés + barre antiroulis/essieu multibras, amortisseurs pilotés et barre antiroulis**
 Direction : **crémaillère, assistance électrique**
 Tours de volant/diamètre de braquage : **2,1/12,2 m**
 Freins AV/AR : **disques ventilés de 400 mm avec étriers 6 pistons/ disques ventilés de 380 mm avec étriers flottants** Antiblocage : **de série**
 Poids annoncé/contrôlé : **1 760/1 748 kg** Répartition AV/AR : **54/46 %**
 Rapport poids/puissance : **3,18 kg/ch** L - l - h : **4 801 - 1 918 - 1 399 mm**
 Empattement : **2 857 mm** Voies AV/AR : **1 617/1 605 mm**
 Jantes AV & AR : **9,5J x 19 & 10,5J 20** Pneumatiques AV & AR : **275/35 R 19 & 285/30 R 20**
 Réservoir : **59 l** Prix de base : **162 000 €** Options/malus : **19 779/60 000 €**
 Prix du modèle essayé : **241 779 €**



de la M3 CS, également chaussée de Michelin Pilot Sport Cup 2. Notre pilote part le couteau entre les dents avec le temps de référence de 1'44"85 signé par la berline. Persuadé de pouvoir améliorer après un premier run concluant, il boucle un tour de piste en 1'44"61. Difficile de quantifier ce progrès de 24 centièmes qui s'explique autant par les différences de conditions de piste, l'état de forme de nos montures, l'écart de poids inférieur à 1 % ou l'âge du capitaine ! D'ailleurs, les sensations sont strictement identiques. Comme la M3 CS, la M4 se montre plutôt rigide pour un coupé familial. Christophe la trouve peut-être incroyablement facile, mais elle donne tout de même du travail à un essayeur bien moins capé derrière le volant, et c'est très bien ainsi.

ADN BMW

L'objet du délit est non seulement une vraie Béhème, mais aussi diablement rapide. En laissant derrière elle des pointures comme l'Audi R8 GT ou la toute dernière AMG GT 63 4Matic+, notre bavaroise déjantée n'est pas du genre à enfilez des perles. Ceux qui en doutent encore n'ont qu'à consulter les temps de référence pour constater qu'elle s'offre, à gomme comparables, le scalp de la musicale Porsche Cayman GT4 RS pour 4 centièmes, excusez du peu ! Autant vous dire qu'il faut tout de même rester assez réveillé pour aller chercher ses limites et composer avec un freinage facétieux. Assis sur le baquet de droite, mon pilote instructeur volontiers taquin m'exhorte à taper dans la pédale de gauche au panneau 100 m, alors que nous sommes lancés à un bon 240 km/h compteur au bout de la ligne droite. S'il le dit... Une fois le repère atteint, sa consistance proche du béton et son ressenti inexistant engendrent quelques sueurs froides qui me font rater la corde du virage du Buisson de quelques mètres, sous les yeux de mon passager hilare : « *Tu vois, je t'avais dit que le feeling de frein n'était pas génial* », s'amuse-t-il.

Dans ces conditions, la stabilité du châssis lors de ces grosses décélérations rassure. Comme sur la M3 CS, le train avant peine un peu à engager en entrée jusqu'au point de corde. Rien de bien grave en comparaison de celui de la M2, mais cet infime temps de latence implique une pointe de patience. C'est comme précédemment en sortie que notre CS dévoile l'étendue de ses talents. Sa transmission intégrale permet de réaccélérer très tôt, avant de faire frétiller la poupe sous l'effet du couple. Sa répartition privilégiant l'arrière conserve un caractère de propulsion, surtout dans le mode 4WD Sport, disponible une fois les aides partiellement déconnectées. En mettant l'ESP définitivement en sommeil, cette position

y ajoute de jolies virgules. Cette vivacité de la poupe à la remise des gaz impose un minimum de sang-froid dans les passages rapides comme le « S » du sanglier et rend le pilotage encore plus grisant. Sans atteindre celle d'une Porsche GT3, la rigidité entrevue sur la route sert ici la précision et permet d'encaisser sans broncher les gros appuis. L'ADN de BMW est d'autant plus présent que sa transmission intégrale débrayable en fait au besoin une propulsion dont l'équilibre permet de se laisser aller à bien des facéties. Strictement identique à celui de la M3 CS, le 6 en ligne biturbo de 550 ch est à la hauteur de la réputation de la marque. La différence de puissance devient peut-être infime par rapport à la gamme classique qui profite d'un petit tour de vis pour porter sa puissance à 530 ch, mais la pression de suralimentation portée à 2,1 bar et la gestion moteur revue lui donnent un second souffle. Le 1 000 m départ arrêté est expédié en 20"5, et les 248 km/h mesurés au bout de la ligne droite la rendent même plus rapide que la reine GT3 d'un petit dixième et 2 km/h ! Derrière les chiffres, il y a aussi les sensations : de la rondeur, un punch incroyable dès 3 000 tr/mn et des montées en régime qui ne s'essouffent jamais jusqu'au régime maxi fixé à 7 200 tr/mn. Fromage et dessert, mais aussi concert, même si la sonorité de la position Sport de l'échappement vient essentiellement des haut-parleurs. La relative lenteur de la boîte automatique à 8 rapports constitue le seul péché véniel d'une auto qui vous fait passer un aussi bon moment que la M3 CS... Finalement, la principale différence tient dans les freins, qui ont tenu le choc toute une journée par rapport à une berline ayant débarqué au Vigeant l'an dernier avec des plaquettes déjà usagées. ●

★ L'avis de Jacques Warnery



Malgré un poids important, la plus extrême des Série 4 demeure une étonnante pistarde, grâce à un châssis rigoureux, un 6 en ligne explosif et une transmission intégrale efficace qui ne dénature pas l'esprit maison. Une Béhème comme on les aime, même si l'on aurait apprécié qu'elle se distingue davantage de la berline.



SA TRANSMISSION INTÉGRALE PERMET DE RÉACCÉLÉRER TRÈS TÔT, AVANT DE FAIRE FRÉTILLER LA POUPE SOUS L'EFFET DU COUPLE.





DERNIER TOUR DE MANÈGE

Audi fête un anniversaire au goût un peu amer : les 25 ans de la RS 4, célébrés avec cette série limitée qui marque la fin de la génération B9 et un tournant pour **l'appellation, qui, si elle revient un jour, ne concernera que des modèles 100 % électriques.** Alors embarquons ensemble pour un dernier tour de manège...

Par Vincent Desmonts Photos Florian Grout

Le temps passe vite ! Cela fait déjà un quart de siècle qu'Audi a lancé la toute première RS 4, elle-même héritière spirituelle de la RS 2 des années 90. Dotée d'un V6 2.7 biturbo préparé par les sorciers de Cosworth et fort de 380 ch, ainsi que de l'incontournable transmission intégrale Quattro, la RS 4 devient rapidement la coqueluche des amateurs de breaks sportifs. Elle n'était pas forcément la plus ludique du lot,

mais lorsqu'il s'agissait de couvrir de longues distances à bonne allure par tous les temps, aucune rivale ne lui arrivait à la cheville. Par la suite, la RS 4 ne cessera d'évoluer, passant à un V8 4.2 atmosphérique de 420 ch avec une version au châssis plus joueur (2005), avant de quelque peu s'empâter dans un modèle plus puissant (450 ch) mais aussi plus lourd (2012), puis de revenir au V6 turbo avec la génération actuelle, lancée en 2017. Mais l'appellation, si elle réapparaît à l'avenir, n'aura plus la même saveur. Dans la nouvelle nomenclature Audi, les numéros pairs sont en effet destinés aux modèles électriques, si bien que la future A4 ne carburera qu'aux électrons, tout comme ses – encore hypothétiques à ce stade – dérivés S4 et RS 4. L'auto que vous avez sous les yeux devrait donc être la dernière RS 4 thermique. Une chose est sûre : les 250 exemplaires prévus, dont dix ont été réservés pour le marché français, seront les ultimes RS 4 B9 à tomber des chaînes de production. Et tous ont déjà été attribués à leurs heureux propriétaires.

Une jolie surprise ?

Futur collector, cette RS 4 Avant Edition 25 Years bénéficie d'un petit coup de pouce côté mécanique : grâce à une reprogrammation, le V6 2.9 biturbo atteint désormais 470 ch (au lieu de 450), le couple restant inchangé à 61,2 mkg. La bride électronique est relevée à 300 km/h, tandis que les freins carbone-céramique font partie de la dotation de série. A l'extérieur, on note l'apparition de carbone mat sur le diffuseur arrière, les jupes latérales ou encore les coques de rétroviseurs, alors que de superbes jantes en alliage de 20 pouces forgées et usinées reçoivent des pneus Pirelli PZero Corsa. Quant à la teinte Jaune Imola de notre modèle d'essai, elle figurait déjà au nuancier de la toute première RS 4. Mais de plus classiques Gris Nardo et Noir Mythic sont également proposés. A l'intérieur, de très beaux sièges baquets à coque en carbone s'habillent d'un Alcantara à surpiqûres jaunes, tandis que le numéro de la série limitée est gravé sur la console centrale. Jusqu'ici, rien que du très classique pour ce genre de « fin de série », et Audi aurait très bien pu en rester là. Néanmoins, l'examen des performances annoncées interroge : la marque aux anneaux indique un 0 à 100 km/h en 3"7, soit 0"4 de moins que la RS 4 standard.

Quatre dixièmes gagnés grâce à un supplément, somme toute modeste, de 20 ch et avec un couple inchangé ? Sorcellerie ! On imagine que la nouvelle monte pneumatique n'est pas étrangère à ce gain de motricité, mais les ingénieurs d'Audi tiennent à souligner également le rôle que joue la suspension de cette version : la RS 4 Edition 25 Years adopte en effet de série des combinés filetés réglables d'origine KW qui n'étaient auparavant disponibles qu'en option dans le pack Competition Plus. Ils abaissent la hauteur de caisse de 10 mm (mais celle-ci peut encore être réduite de 10 mm supplémentaires) et sont ajustables en compression comme en détente. La voiture sera livrée aux clients avec un réglage typé route, mais le manuel suggère aussi un réglage typé circuit. On notera en outre un carrossage négatif augmenté de deux degrés à l'avant. Et Audi va encore plus loin en fournissant un second jeu de roues complètes chaussées de Pirelli PZero Trofeo RS, des semi-slicks homologués route. En bonus, vous trouverez dans la boîte du même nom une paire de gants de pilotage Alpinestars assortie aux couleurs de l'habitacle ! Jamais une Audi n'était allée aussi loin dans le délire « pistarde », et c'est un break qui a été choisi comme cobaye.

En ces temps où tous les habitacles, bardés d'écrans XXL, tendent à se ressembler, s'installer une dernière fois au volant d'une RS 4 a quelque chose de rafraîchissant. On y trouve bien évidemment une instrumentation numérique (dont les graphismes changent en fonction des modes de conduite) ainsi qu'une dalle tactile, mais on dispose également de bons vieux boutons clairs et intuitifs pour régler la climatisation ou le régulateur de vitesse, tandis que les menus restent assez simples et intelligibles. Comme il se doit, la finition fait honneur à la réputation de la marque, alors que trouver sa position de conduite est un jeu d'enfant. Au passage, les sièges combinent remarquablement bien confort et maintien du corps, et leur sellerie ravit autant au regard qu'au toucher. Appuyez sur le bouton Start et le V6 s'ébroue avec un grondement grave plutôt réjouissant. Le reste du temps, il dévoile un tempérament plus réservé. Bien élevé, ce 6 cylindres s'apprécie davantage pour sa douceur et sa souplesse que ●●●

**QUATRE DIXIÈMES GAGNÉS
GRÂCE À UN SUPPLÉMENT, SOMME
TOUTE MODESTE, DE 20 CH
ET AVEC UN COUPLE INCHANGÉ ?
SORCELLERIE !**





Les (superbes et très confortables) baquets à coque en carbone surprennent dans cet habitacle plutôt élégant. Les suspensions KW entraînent un rabaissement de la caisse de 10 mm, conférant à cette version un look assez bestial !





IL FAUDRA RETRAVAILLER
LES RÉGLAGES
DES SUSPENSIONS,
QUI PEINENT À
CONVAINCRE EN L'ÉTAT.



TECHNIQUE

Moteur : **V6 à 60°, injection directe, turbo**
Cylindrée : **2 894 cm³**
Puissance maxi : **470 ch à 5 900 tr/mn**
Couple maxi : **61,2 mkg à 2 000 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 8 rapports auto à convertisseur**
Antipatinage/autobloquant : **de série/de série**
Poids annoncé : **1 745 kg**
Rapport poids/puissance : **3,71 kg/ch**
L - l - h : **4 781 - 1 866 - 1 411 mm**
Empattement : **2 831 mm**
Voies AV/AR : **1 580/1 575 mm**
Pneumatiques : **275/30 R 20**
Réservoir : **58 l**
Prix de base : **158 000 €**
Prix des options/malus : **NC/60 000 €**
Prix du modèle essayé sans les options : **218 000 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

Vitesse maxi : **300 km/h**
0 à 100 km/h : **3"7**

pour son caractère mélodieux ou bien son appétit pour les hauts régimes. Sans se montrer paresseux (3"7 au 0 à 100 km/h, rappelons-le !), il donne l'impression de s'essouffler à l'approche de la zone rouge. La boîte automatique à 8 rapports s'avère douce en usage courant et suffisamment rapide en conduite plus enlevée, mais elle se commande toujours à l'aide de palettes au volant en plastique qui manquent un peu de classe. Dès les premiers kilomètres, un constat : le réglage standard « route » des suspensions se révèle plutôt ferme. Même sur les routes allemandes lisses comme des billards, on sent la moindre plaque d'égout. Heureusement, les sièges moelleux aident à faire passer la pilule, et la RS 4 25 Years n'en devient pas inconfortable pour autant. Mais elle laisse tout de même un arrière-goût d'inachevé ! Le comportement routier apparaît certes efficace et pas ennuyeux, bien que l'on n'atteigne pas les niveaux d'agilité d'une BMW M3 Touring. Mais il faudra retravailler les réglages des suspensions, qui peinent à convaincre en l'état : un peu trop fermes en compression, elles manquent au contraire de maintien sur les bosses du fait d'une détente trop souple. Il sera donc nécessaire de finir le travail grâce aux outils fournis, rangés dans une petite boîte logée dans le coffre ! La direction elle-même manque un peu de précision et de ressenti – une tare hélas de plus en plus largement répandue depuis la généralisation des assistances électriques. Enfin, le freinage fait preuve de puissance et d'endurance, mais apparaît délicat à moduler sur les derniers mètres, les plaquettes donnant l'impression de « coller » aux disques. ●



L'avis de Vincent Desmonts

Cette RS 4 est certes performante et efficace, mais elle ne donne pas l'impression d'être allée au bout de la démarche. Même boosté, son moteur manque de caractère, ses suspensions réglables méritent... d'autres réglages, et son comportement reste trop sage. Le tout pour un tarif supérieur de près de 50 % à celui du modèle RS 4 d'origine. Un joli collector... qu'il faudra donc finir soi-même.



ESSAI BMW M5

GARGANTUA

Tout est démesuré dans la nouvelle M5 : la technologie embarquée, la puissance, le poids, le look de locomotive du XIX^e siècle, les performances. Mais cette familiale, née il y a quarante ans, **a toujours été ce savant mélange entre tempérament fougueux, équilibre, agilité et prestations routières. Pas sûr que la nouvelle venue coche toutes ces cases...**

Par Sylvain Vétaux Photos Greg







À LA FOIS, LA PANTAGRUÉLIQUE
FAMILIALE EST TRÈS CONFORTABLE,
MÊME LORSQUE LE PROGRAMME
"SPORT PLUS" EST ACTIVÉ, **ET ELLE
NE SE DÉUNIT JAMAIS QUAND
ON LA BRUSQUE.**



N

om de code : G90. Va falloir s'y habituer car cette M5 va faire causer. Et pas qu'en bien. Première hybride de cette noble lignée, fondée en 1984 (E28), elle est la plus puissante (727 ch cumulés), mais aussi, de très loin, la plus lourde (2 435 kg en berline). La super-familiale pèse, officiellement, une tonne de plus que sa première aïeule. Ce n'est pas une info à prendre à la légère mais un argument de poids

pour expliquer ce qui nous attend. Changeons de champ lexical pour causer boulons et rondelles. Le V8 4,4 litres est toujours de la partie, lui et ses Cross-Bank Exhaust Manifolds, des collecteurs d'échappement logés entre les deux bancs, pour des raisons de compacité. En amont, les deux nouveaux turbos Twin Scroll, à soupape de décharge contrôlée électroniquement. Saluons l'arrivée d'une pompe à huile à palettes et d'un carter de lubrification en plastique pour, dixit BMW, « réduire le poids ». Vous êtes sérieux ? Le moteur thermique fournit la majeure partie de la cavalerie : 585 ch, avec une zone rouge établie à 7 200 tr/mn. Soit un déficit de 50 ch par rapport à la truculente M5 CS (F90). Comme il était inconcevable que la nouvelle venue soit moins bien lotie que sa devancière, la boîte auto Steptronic accueille, en plus de sa ribambelle de pignons, un moteur électrique synchrone à aimants permanents. Et hop : 197 ch et 28,5 mkg en sus. Un moteur électrique ne carburant pas d'amour et d'eau fraîche, il a besoin de batteries, logées sous les petons des passagers. D'une capacité nette de 18,6 kWh, ces accus, une fois rechargés sur une borne à courant alternatif en 2 h 15, permettraient selon le constructeur au brise-glace bavarois de parcourir jusqu'à 67 km sans réveiller son injection directe (350 bar). C'est le meilleur des deux mondes : l'amateur conserve un V8, et le papa écolo (qui n'achètera jamais de M5) se réjouit de faire l'aller-retour Bondoufle-Limours sans faire fondre la banquise. 727 ch et 101,9 mkg cumulés : voilà qui promet des accélérations à couper la digestion. Eh bien non...

Plus puissante, moins véloce

En abattant le 0 à 100 km/h en 3"5, la M5 n'est évidemment pas à ranger dans la catégorie des calèches asthmatiques. Pour nous vanter les mérites de cette musculature exacerbée et des bénéfices indiscutables de l'hybridation, BMW nous annonce que sur l'exercice du 80 à 120 km/h en quatrième, la G90 n'a besoin de 2"2. C'est un dixième de mieux que la M5 CS pour le même exercice (en quatrième). C'est anecdotique, vous en conviendrez. Ce qui l'est moins, c'est que cette M5 CS explosait le 0 à 100 km/h en 3"0, soit une demi-seconde plus vite que la petite dernière. Evidemment,

BMW tait ce chrono en retrait. Alors comme notre métier, c'est l'information, rappelons qu'en 2019 nous avons chiffré une M5 Competition (625 ch) en 10"1 sur le 0 à 200 km/h. Pour sa G90, BMW espère 10"9... Mais vous le savez, aux chiffres qui n'expliquent pas tout et surtout pas le plaisir au volant, nous préférons les frissons qui courent du creux des reins aux poils des bras. La F90 nous avait plu ; sa descendante suit-elle le même chemin ? Oui, non, pas sûr... Cette M5 n'est pas le tank Sherman que je craignais. Sur le sec, sa faculté à endiguer les transferts verticaux est même étonnante. Mieux : cette G90 est, dans ce segment, l'une des meilleures élèves en matière de suspension. Les ressorts sont trop souples, notamment à l'arrière, suscitant parfois quelques réactions en conduite rythmée. Très rythmée. Très, très rythmée... A la fois, la pantagruélique familiale est très confortable, même lorsque le programme Sport Plus est activé, et elle ne se désunit jamais quand on la brusque. Une Audi RS 6 est, dans ce domaine, moins aboutie. L'Audi ne peut même pas se gargariser de sa transmission intégrale rassurante parce que celle de la M5 l'est tout autant. En prime, on peut reposer les cardans avant et passer en 2 roues motrices, une fois l'ESC déconnecté. Est-ce drôle ? Assurément. Est-ce recommandable ? Pas du tout, car aussi impressionnantes que soient ses liaisons au sol, la surcharge pondérale n'est pas annihilée. Et quand un paquebot commence à dériver, lui faire reprendre le cap n'est pas toujours aisé. Les Michelin Pilot Sport S 5 sont très larges (1,16 m cumulé de surface au sol) et, bravo à eux, domptent fort bien les assauts du couple de chalutier. Sur le sec. Quelques parties encore humides nous ont appris qu'une certaine circonspection était la bienvenue.

Manque de caractère mécanique

Cette G90 est une réussite sur le plan du comportement. Le sans-faute n'est pas loin et en soi, c'est un exploit. Rappelons qu'avec notre photographe Greg, son matériel et votre serviteur à bord, la M5 tutoie les 2 700 kg. C'est, en théorie, hérétique, mais dans les faits, l'essai met en exergue un comportement de GT, précis, rassurant, efficace, rigoureux. Agile ? Non, mais l'équilibre si cher à Motorsport est bien là. Bravo, BMW : vos ingénieurs ont su nous faire, en partie, oublier le principal grief qu'on peut adresser à la M5, c'est-à-dire son poids éléphantinesque. Mais deux ou trois trucs nous chagrinent. Il y a la brutalité de la boîte de vitesses qui, en pleine charge, génère des à-coups qui transmettent des soubresauts dans le train arrière. Sur une SMG, nous en avions l'habitude. Sur une automatique, c'est nouveau. Et désagréable. Hélas, intervenir sur le Drivelogic (vitesse de passage des rapports) ne résout pas le problème, et comme la plupart de nos confrères ont subi le même désagrément, on en déduit que, plutôt que les pneus, ce sont les pignons qui supportent mal le ●●●



S'il y a une chose que la M5 sait toujours faire et très bien, c'est tracer sur l'Autobahn à très haute vitesse, avec stabilité, précision et confort.





TECHNIQUE

Moteur thermique : **V8 biturbo, 32 S**
 Cylindrée : **4 395 cm³**
 Puissance thermique : **585 ch à 5 600 tr/mn**
 Couple thermique : **76,5 mkg à 1 800 tr/mn**
 Puissance électrique : **197 ch**
(moteur synchrone à aimants permanents)
 Couple électrique : **28,5 mkg**
 Puissance cumulée : **727 ch**
 Couple cumulé : **101,9 mkg**
 Transmission : **Intégrale débrayable, 8 rapports auto**
 Antipatinage/Autobloquant : **de série déconnectable/central + arrière piloté**
 L - l - h : **5 096 - 1 970 - 1 510 mm**
 Empattement : **3 006 mm**
 Roues AV & AR : **10,5 x 20 & 11 x 21**
 Pneus AV & AR : **285/40 ZR 20 & 295/35 ZR 21**
 Prix de base : **159 050 €**
 Prix des options/malus : **27 350/0 €**
 Prix du modèle essayé : **186 400 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **305 km/h** (avec pack Expérience M)
 0 à 100 km/h : **3"5**
 0 à 200 km/h : **10"9**

couple gargantuesque. D'ailleurs, si ce dernier permet des dépassements à la limite du concevable (pour une berline, entendons-nous bien), difficile de s'enthousiasmer pour le caractère mécanique. Je garde un souvenir plus ému de ce 4,4 litres lorsqu'il n'avait à mouvoir que les deux tonnes de la M5 CS. La sonorité est chaude mais pas sportive et le tempérament de ce V8 manque de niaque au-delà des 5 000 tr/mn. On préfère celle du 6 en ligne, tout aussi biturbo, de la M4 mais, de l'aveu de Christian Pomp, porte-parole M Motorsport, « l'architecture V8 était quelque chose d'impératif ». Il faut dire que 37 % des M5 berlines seront vendues aux Etats-Unis.

Trop de filtrage

Je ne vous dis pas que cette familiale surexcitée n'est pas véloce, je vous écris qu'elle peine à nous le faire savoir. La direction électromécanique propose deux modes d'assistance mais tous ont le même défaut : un durcissement au point central avant qu'un braquage excessif prenne le relais et gomme les sensations dans l'essieu directionnel. La M5 se place parfaitement (lorsque la chaussée est sèche), ses roues arrière directrices (jusqu'à 1,5°) allègent avantageusement l'inscription du derrière, mais les remontées d'informations dans les mains sont livrées au compte-gouttes. La G90 passe plus fort que sa devancière dans les virages mais filtre trop. C'est ballot. Concluons sur deux bonnes notes. Primo, le bruit du moteur électrique est imperceptible et il est tout à fait synchronisé avec le thermique. Le conducteur a plus l'impression de cravacher un 16 cylindres fortement suralimenté qu'une mécanique épaulée par de l'électrique. Deuzio, les freins carbone-céramique (optionnels) de notre modèle, s'ils réclament de l'adaptation dans le dosage, se sont montrés consistants et endurants pendant cette journée d'essai. Il est possible, par le biais de l'écran central, de doser le degré de récupération énergétique à la décélération, et ce freinage régénératif

JE GARDE UN SOUVENIR PLUS ÉMU DE CE 4,4 LITRES **LORSQU'IL N'AVAIT À MOUVOIR "QUE" LES DEUX TONNES DE LA M5 CS.**

ne nous a pas perturbés. En épilogue, soulignons que nous aurions aimé, pour jauger des capacités hors norme du fleuron munichoïse, quelques tours de piste, quelle qu'elle soit. Pour les générations précédentes, nous avons eu ce privilège. BMW a-t-il eu peur que, en usage intensif, le poids de la G90 ne prenne le pas sur les qualités avérées de cette berline dont les limites sont inatteignables sur route ouverte ? « Ne quittez pas, nous faisons tout pour écouter agréablement votre attente... » ●



L'avis de Sylvain Vétaux



Puissance démesurée, reprises affolantes, liaisons au sol fabuleuses : les raisons de se réjouir à l'issue de cette prise en main sont nombreuses. La M5 est, par de multiples aspects, la berline de sport parfaite. Si on fait fi d'une sonorité trop étouffée, d'une boîte de vitesses perfectible ou de sensations de conduite trop filtrées. Et ça, pour une Motorsport, ça interdit la note maximale.



EX-FAN DES SIXTIES



REPORTAGE **Classic Racing School**



Un chapelet de virages en aveugle, une boîte à crabots, de craquantes monoplaces tout droit sorties des livres d'Histoire, une équipe d'encadrement aux petits soins : **la Classic Racing School, c'est tout ça. Et c'est encore mieux de l'intérieur.**

Par Jean-Eric Raoul Photos Matthew Klein



PLUS ENCORE QUE LA
MONOPLACE, C'EST LA PISTE QUI
INTIMIDE. COUCHÉ AU RAS DU
SOL, ON IMAGINE LES PIÈGES
PLUS QU'ON NE LES VOIT, AVEC
TROIS QUARTS DES COURBES EN
AVEUGLE.



EN BREF

Moteur : **Ford Zetec, quatre cylindres, 2 litres.**
 Puissance : **110 ch** Boîte : **Hewland 4 rapports à crabots**
 Châssis : **tubulaire acier** Freins : **quatre disques acier, non assistés**
 Poids : **420 kg** V. Max : **210 km/h**



« J'ai une opportunité de dernière minute dans la session la semaine prochaine. Cela vous intéresse ? » Le mail est signé Julien Chaffard, fondateur et « boss » de la Classic Racing School. Le nom vous dit peut-être quelque chose, surtout associé aux photos qui illustrent ces pages. Résumons : une école de pilotage, à bord de monoplaces des années 60, sur le circuit de Charade.

Ne cherchez pas, c'est unique. Le cocktail semble aussi magique qu'intimidant. D'un côté, le circuit de Charade, le petit Nürburgring français, son tracé naturel à l'ancienne, sa riche histoire d'ancien hôte du Grand Prix de France de F1 (entre 1965 et 1972). De l'autre, un frêle esquif venu d'un autre temps, une pure beauté que l'on imagine rebelle, la Crosslé 90F.

Notre mission, si nous l'acceptons, est de tenter d'apprivoiser l'animal en milieu naturel, sans aides à la conduite, ni appui aéro, ni boîte à palettes, sur des pneus sculptés conformes aux dimensions et aux profils de l'époque. Une belle petite capsule temporelle, surtout pour ceux qui, comme moi, ont commencé à feuilleter Sport Auto quand Jack Brabham ou Graham Hill étaient au sommet de leur gloire.

L'organisation est à la fois carrée et parfaitement décontractée. Pas de salle de classe blafarde pour le briefing de début de journée. Mais une ambiance lounge, dans un bel espace décoré

vintage. Cela n'empêche pas la pression de monter, au fur et à mesure des – amicales – mises en garde sur les bourdes à ne pas commettre pour ne pas gâcher sa journée. Qui va être longue. Il est question de 7 sessions de roulage de 20 minutes soit, au total, plus que la durée d'un grand prix ! Pourtant, les instructeurs prennent le temps nécessaire pour apaiser les éventuelles angoisses. Par exemple, la question de la fameuse boîte à crabots Hewland. « Si vous n'y arrivez pas, ne vous en faites pas. Le moteur a du couple dès 2 000 tr/mn, vous pouvez quasiment tout faire en troisième. » La maîtrise du talon-pointe reste cependant vivement conseillée pour les rétrogradages, de même qu'une ferme décision à la montée des rapports.

Une semaine avant, les stagiaires ont reçu un guide de la piste, qui détaille la manière d'aborder ses 18 courbes. Ça commence fort dès le 1^{er} virage, la Passerelle : « Courbe en devers. Attention, virage rapide et dangereux ! », attaque le guide. Plus que 17 virages à mémoriser... ce que doit aider à faire un tour en passager en voiture de tourisme, commenté par un pilote instructeur. Celui qui m'est attribué est bien connu de nos services : Pierre Sancinena, pilote (LMP2, F4, champion de France GT, champion de l'Alpine Europa Cup...) mais aussi ingénieur qui a conçu l'aéro de l'Alpine A 110. Que vient-il faire là ? Il sort de la même école d'ingénieurs que Julien Chaffard, a été séduit par le projet et en est devenu partenaire. Vient enfin le moment de passer aux travaux pratiques. Elles sont là, bien alignées dans la voie des stands. Des bijoux sur roues, ●●●



que l'on imaginerait accrocher au mur, en déco d'un loft tendance. Toutes identiques, et toutes différentes. Cette coquetterie, écho du soin apporté à chaque détail, n'est pas que cela. Elle révèle le fonctionnement singulier de l'école : « *Les voitures appartiennent chacune à un propriétaire, à laquelle l'écurie les loue, explique Julien. En échange, les monoplaces sont stockées, assurées, entretenues et prêtes à être utilisées lorsque les propriétaires le souhaitent. C'est une forme d'actionariat un peu particulière. Chaque voiture a son identité.* »

Entre l'entrelacs de tubes, pas de baquet à proprement parler. Un coussin en cuir sur le plancher, un autre derrière le dos, et voilà tout. Se régler ? On rajoute un coussin ! Il faut donc un peu de temps pour s'habituer à la position de conduite, à demi-couché sur le fond de la monoplace. Le harnais se chargera de nous tenir en place, les épaules et les hanches caressées par les tubes du châssis. Devant se dresse un amour de bloc compteurs. Aucun grigri électronique moderne ne vient ternir le tableau.

Facile, la monoplace !

Le moteur s'est réveillé dans le dos. Le pied droit se faufile pour gérer accélérateur et frein, tout proches. « *Pensez à bien caler votre pied gauche sur le repose-pied* », rappelle l'instructeur. Mouvement décidé du poignet droit vers l'avant, sursaut de la monoplace au moment où la 1^{re} s'engage, et c'est parti. Dans les premiers tours, derrière un pace car, les appréhensions liées au maniement de la Crosslé s'estompent. Le moteur, généreux en couple, pardonne beaucoup. La boîte à crabots se laisse faire sans excès de mauvaise humeur. La pédale de frein, ferme et à course courte, autorise à la fois le dosage et la décélération autoritaire. Je suis moins convaincu par la direction, un peu lourde et au centrage paresseux.

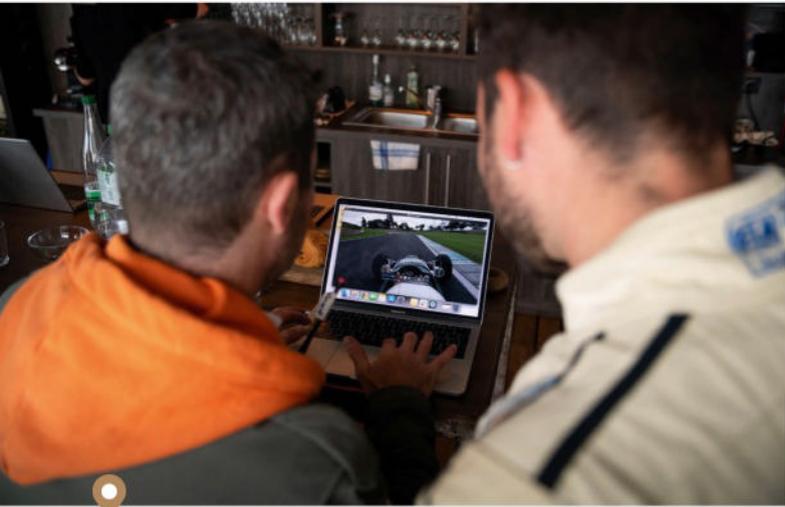
En fait, plus que la monoplace, c'est la piste qui intimide. Couché au ras du sol, on imagine les pièges plus qu'on ne les voit, avec trois quart des courbes en aveugle. Le regard s'accroche désespérément aux cônes, qui sont autant de bouées de sauvetage vitales dans cet univers indéchiffrable.

Chaque série de tours se prolonge par un débriefing personnalisé, souriant et bienveillant, avec un instructeur par stagiaire, qui retransmet les remarques de ses collègues, postés dans chaque virage, et analyse la vidéo embarquée de la session : « *Position des mains, changements de rapport, direction du regard, c'est tout bon. Tu respectes juste le bon écart de ta roue avant au bord de piste, pour que le train arrière, plus large, ne vienne pas mordre dans l'herbe.* » Petit moment de satisfaction avant le « *mais* », que l'on sait inévitable : « *A la Passerelle et au Petit Pont, tu braques un peu tôt. C'est naturel. Après le freinage, ton regard cherche la sortie. Le problème, c'est que tu as tendance à braquer en même temps que*



Malgré la pression, l'ambiance reste chaleureuse et décontractée, même durant le briefing. L'habitacle de la Crosslé est un petit bijou, entre compteurs analogiques et basculeurs chromés.





Chaque session en piste est suivie par un long débriefing personnalisé, qui cumule les remarques des coachs postés à chaque virage et le visionnage de la caméra embarquée. Les progrès sont à ce prix...

ton regard, et c'est trop tôt. » Je hasarde une remarque : « *Il ne manque pas un plot de freinage, à la fin de la parabolique de Thèbes ?* » Mon coach esquisse un sourire : « *C'est parce que tu arrivais trop à gauche de la piste, pas bien orienté. Mais si tu termines la parabolique roues droites et complètement à droite, tu soulages juste l'accélérateur pour replacer l'avant dans l'axe de la sortie et tu peux reprendre les gaz.* »

En tenant compte de ces remarques (et de celles qui suivront !), le rythme monte au fil des sessions. La confiance aussi, pour bientôt attraper 6 000 tr/mn en quatrième au freinage du Petit Pont, au bout de l'enchaînement de courbes « à fond » qui tient lieu de portion la plus rapide du circuit. Mais attention à l'excès de confiance. Les pneus froids, un passage de rapport cafouillé ou une corde ratée laissent la monoplace exprimer ses talents de danseuse...

« *Maintenant, on va aller chercher encore plus de rythme dans les virages lents* », me lance le coach en début d'après-midi. Plus simple à dire qu'à faire. La fatigue arrive, qui nuit à la concentration, avec le risque de se laisser embarquer par excès d'optimisme. Epuisés, quelques stagiaires n'ont pas souhaité participer à la dernière session. Qui sont-ils ? Un groupe d'amis venus de Corrèze. Le meneur de la troupe est plutôt motard dans l'âme. Il en est à son deuxième stage, « *et sûrement pas le dernier* », assure-t-il, s'avouant séduit par le concept et l'ambiance. Un peu plus loin, ce sont des Allemands,

Répliques... authentiques

Les Crosslé de la Classic Racing School ce sont de vraies anciennes... mais neuves. Julien Chaffard explique sa démarche : « *Quand je me suis lancé, j'ai cherché un constructeur susceptible de refabriquer des monoplaces de l'époque. J'ai fait une demande au Team Lotus, qui m'a envoyé balader. BRM, ça n'existe plus, Lola non plus. Et j'ai fini par découvrir Crosslé. Ils ont répondu positivement à mon mail. Je suis allé en Irlande visiter l'usine. C'est la même depuis 1958 ! Depuis, nous avons l'exclusivité de ces monoplaces.* » Seule différence avec les Formule Ford des années 60, le moteur est plus récent, porté à 2 litres, pour être plus fiable et plus coupleux.

Demain, la course ?

Julien Chaffard et son équipe s'occupent déjà d'une écurie qui court en championnat de France historique. « *On gère 4 ou 5 voitures, on les entretient, et on accompagne les clients, explique-t-il. Cela nous a permis de découvrir les contraintes de l'historique. Les gens doivent gérer un stock de pièces incroyable. Et en plus, chaque fois qu'ils cassent quelque chose, c'est introuvable. Alors que nos Crosslé, elles, procurent les mêmes sensations, mais elles ne sont jamais en panne et les pièces sont accessibles.* » D'où l'idée de créer une formule monotype pour courir avec. « *On va proposer un forfait tout compris. Et nous allons faire des courses encadrées. Parce que prendre un départ de course, c'est magique, mais cela peut faire peur. Les gens vont apprendre à le faire avec nous. Le principe sera le même que sur un stage à Charade, il y aura des débriefings détaillés. Les gens vont pouvoir progresser, ils ne seront pas seuls. Je crois qu'aujourd'hui, le besoin, c'est le service, l'ambiance, et le fait d'être sûr que la voiture va marcher.* »

venus en famille. L'idée de départ était d'offrir le stage au fils. Mais il a demandé que sa maman participe elle aussi, ce qu'elle a accepté. « *Nous sommes amateurs de voitures historiques, explique-t-elle. C'était génial de pouvoir faire ça en famille.* »

En attaquant le trajet retour au volant du SUV de service, qui me paraît alors un chamallow obèse, je me rends compte qu'à aucun moment de la journée la question de la puissance n'a été un sujet, encore moins une frustration. C'est fou le plaisir que l'on peut prendre avec 110 ch ! ●



Sport
auto

LE·CLUB

Vivez votre passion !

Le Club Sport Auto,
créé par votre magazine,
est un **accès exclusif à un univers
de passion automobile** réservé
aux propriétaires de GT et Super GT,
qu'elles soient anciennes, modernes
ou multimarques.

Notre mission est de vous offrir
des **expériences uniques** et variées,
conçues pour satisfaire les amateurs
comme les plus exigeants.

Rejoignez-nous !

ÉVÈNEMENTS À VENIR

DES PILOTES & DU CANTAL

30/04/25 au 03/05/25

Un road trip qui combine pilotage à Charade avec la Classic Racing School et divagations épicuriennes sur les jolies petites routes du Cantal. Et pour traverser ces magnifiques paysages, notre fil conducteur ne sera autre la cuisine de Serge Vieira et en particulier le Couffour, doublement étoilé.



THE ITALIAN JOB

16-20/03/25

Découvrez un nouveau roadtrip au cœur de la passion automobile italienne. De Maranello à Turin, explorez les légendaires marques comme Ferrari, Pagani, Lamborghini, Alfa Romeo, Abarth, Maserati, et bien d'autres. Profitez de douze visites exclusives d'usines, musées et collections privées.



BONS BAISERS D'ITALIE #2

4-13/04/25

Un road trip de 10 jours ultra-glamour et immersif sur les traces de James en Italie ! Vous incarnez un agent du MI6 et chaque instant est un prétexte pour vous faire vivre une expérience originale, festive et mémorable. 18 équipages sur dossier. Reste 4 places.



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



EN VRAI

152

PETITES ANNONCES

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

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



84

C'EST LA MIENNE...

Ferrari 812 Competizione



86

À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos



88

ACHETER UNE OCCASION

Audi R8



92

GUIDE D'ACHAT

Notre sélection de sportives

Thomas Rioud

C'EST LA MIENNE

Texte et photos
Arthur Matal



Une rencontre exceptionnelle
a permis à Philippe d'obtenir cette
Ferrari 812 Competizione.

P

Pourquoi j'ai craqué

Quand j'ai vu les premières images de la 812 Competizione, j'ai tout de suite été séduit.

C'est une série très spéciale, très radicale. Le problème avec ce genre de voiture était de pouvoir en configurer une, car le carnet de commandes des 999 berlinettes était déjà complet avant sa présentation... Mais en 2021, j'ai pu rencontrer les dirigeants de Ferrari lors des finales mondiales et m'entretenir avec eux à ce sujet. Et quand ils m'ont demandé ce qui pourrait me faire plaisir, j'ai sauté sur l'occasion pour leur évoquer mon rêve de 812 Competizione. Comme par magie, quelques semaines plus tard, j'ai reçu un coup de fil m'annonçant le déblocage d'un bon de commande. Vu les circonstances, nous avons décidé avec Maud, mon épouse, de faire une configuration sur mesure Tailor Made. Nous sommes allés à Maranello avec notre concessionnaire et nous avons rencontré toute l'équipe du département personnalisation. Ils peuvent répondre à n'importe quelle demande. Nous avons opté pour des sièges spécifiques, disposant d'un rappel des boomerangs de la lunette arrière, et aussi pour un nouveau tissu au sol avec du Téflon. La teinte de la carrosserie

est le Rosso Magma, avec du carbone rouge, des bandes asymétriques et notre numéro fétiche sur les portières. Sans oublier le scudetto peint à la main sur les ailes avant.

Le jour où je l'ai vue

La première fois que je l'ai vue, c'était sur les écrans à Maranello lors de la configuration. Les projections sont très précises, mais difficile pourtant d'imaginer le rendu final. Quelques mois plus tard, elle est arrivée chez le concessionnaire et là, c'était véritablement un choc visuel. Voir le résultat de la configuration, très poussée, nous a rassurés sur tous nos choix de départ. Nous sommes rapidement allés faire un tour dans la campagne et nous avons pu constater que le caractère du V12 est incroyable, le plus puissant des atmosphériques avec ses 830 ch. C'est probablement la dernière Ferrari avec un compte-tours analogique « à l'ancienne ». Les sensations sont vraiment au rendez-vous.

Si c'était à refaire

Le fait de configurer la voiture à l'usine vaut, à lui seul, tous les sacrifices. Ce moment hors norme permet de vivre l'expérience Ferrari différemment. Donc rien que pour cela, oui, on replongerait. De plus, cette Competizione a tout de la vraie grande Ferrari comme les 599 GTO ou F12tdf avant elle. Elle est

pétillante, brutale, joueuse tout en restant plutôt facilement utilisable sur la route. Les roues arrière directrices offrent une excellente agilité dans les parties lentes, mais servent aussi à stabiliser la voiture dans les parties rapides. Complexe à mettre en œuvre, mais probant sur la route. Alors je vous l'accorde, le toucher de route est ferme sur route bosselée mais le caractère volcanique de la mécanique et l'efficacité hors norme de la boîte de vitesses vous font rapidement oublier ce léger défaut.

Et si je la remplaçais...

Difficile pour le moment d'imaginer la remplacer, cette auto est une sorte d'aboutissement de notre passion pour la marque, elle coche vraiment toutes les cases. Si Ferrari sort, ce qui est très probable, une version radicale de la 12Cilindri, nous ne dirons pas non ! En général, j'adore les voitures radicales et je me régale toujours autant au volant de ma 360 Challenge Stradale. En ce qui concerne les anciennes, j'ai toujours eu un faible pour la 330 GTC, comble de l'élégance. J'aime aussi les F40 et F50, mais les cotes ont trop explosé aujourd'hui. Je préfère me concentrer sur les Ferrari de course (360 GTC, 430 GTC Evo et 458 GT3) qui m'offrent un plaisir infini sur piste. ●

NOTRE AVIS

Cette 812 Competizione est un monument et son moteur, une légende. Le châssis n'est pas en reste avec une technologie bien calibrée qui permet des miracles sur route comme sur piste.

"Vu les circonstances, nous avons décidé avec Maud, mon épouse, de faire une configuration sur mesure Tailor Made."



Ferrari 812 Competizione

Année : 2023 Kilométrage : 1 400 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **V12, atmosphérique, 48 S**
Cylindrée : **6 496 cm³** Puissance maxi : **830 ch à 9 250 tr/mn** Couple maxi : **70,6 mkg à 7 000 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 7 rapports, boîte à double embrayage**
Poids : **1 667 kg (UE) * V. max. : 340 km/h * 0 à 100 km/h : 2''85 ***

BUDGET

Prix du neuf à l'époque : **598 000 €**
(prix neuf en 2023 hors options)
Prix de la voiture actuellement : **1 900 000 €**
Prix le plus bas pour ce modèle : **1 600 000 €**
Coût de 4 pneus : **2 000 € (Pirelli PZero)**

* Données constructeur.



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



Témérité

Tout d'abord, un grand merci pour votre fabuleux magazine qui a eu la bonne idée de tomber dans ma boîte aux lettres pile au bon moment pour couper la déprime automnale. Un éclair de bonheur motorisé ! Mais revenons à nos moutons, ou plutôt à nos taureaux. Je ne sais pas quoi penser de la petite dernière de chez Lamborghini : un avant aux airs d'Essenza SCV12, un petit air de

Gallardo-Aventador sur les flancs et un popotin chargé de testostérone. L'assemblage n'est pas mauvais. Peut-être un peu trop correct à mon goût. Mais il a au moins enfin le mérite de faire l'impasse sur cet horrible montant oblique qui caractérisait l'Huracán et que les designers ont tenté de supprimer petit à petit (voir Huracán Tecnica et STO). La question qui demeure en moi est : comment se fait-il que les protos Lambo soient (à mon avis) des œuvres d'art,

et que les dessins finaux sur les autos de série ne soient pas légèrement plus... téméraires ?
Domizio Suva

Nous ne discutons pas des goûts et des couleurs. Même si, de notre humble point de vue, le style des dernières Lamborghini péchait plus par un petit excès d'effets Goldorak que par timidité. Mais chacun place le curseur où il l'entend.

Et Audi ?

Quand j'ai vu la Temerario sur la couverture, j'ai cru qu'Audi avait sorti la nouvelle R8 ! Cela se confirmait de plus en plus dans les photos à l'intérieur de votre revue. Cela vient peut-être de mon obsession à espérer une descendance à la R8. En lisant l'article, je me suis dit : « *Punaise, ils ont fait du super-boulot, les ingénieurs de Lamborghini.* » Et puis fin. Pas d'Audi R8, dommage. Un jour peut-être ?
Christian Thévenod

Ce n'est malheureusement pas la direction stratégique que prend la marque aux anneaux. Nous n'avons actuellement aucune information qui laisserait supposer qu'une nouvelle R8 viendrait prendre la relève. Mais qui sait ?

Ridicule !

Je viens de découvrir les augmentations du super-malus envisagées pour les prochaines années. Celui actuellement en vigueur est déjà tellement démesuré qu'il en est ridicule. Et voilà qu'on prévoit 10 000 € de plus par an pendant les trois années à venir ! Apprenant la nouvelle peu après l'annonce du besoin existentiel de votre pays de trouver de nouvelles recettes, je ne peux m'empêcher d'y voir un lien. L'écologie a bon dos, mais là... Cette nouvelle absurde m'a fait immédiatement penser que nos décideurs faisaient exactement l'inverse de ce qu'il fallait faire. Imaginez un peu que pour faire rentrer plus d'argent, l'Etat choisisse de tripler les droits d'enregistrement sur les ventes immobilières. Non, les recettes ne tripleraient pas. Elles tomberaient à zéro le temps que les dirigeants reviennent à la raison. En rendant inaccessible l'achat de véhicules montrant quelques vellétés sportives, l'Etat français se prive de milliards de recettes fiscales (T.V.A. sur le véhicule et toutes les interventions techniques, taxes sur les carburants, cotisations sociales de tous les acteurs de la chaîne qui conserveront leur job et... malus « acceptable »).



sportauto@reworldmedia.com

CAR SPOTTERS

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



Ferrari Daytona SP3

J'ai eu la chance de croiser cette étonnante Daytona à Annecy, dans une couleur sans doute unique au monde !
Carl Schneider



Mercedes-AMG G 63 6 x 6 et Bugatti Chiron



Sans oublier le côté totalement inégalitaire qui rend l'automobile sportive hors de portée de l'immense majorité des amateurs.
Stéphane Cuvelier

La tournée des hôtels

Mon fils Côme, 12 ans, me demande régulièrement de l'amener devant les grands hôtels parisiens pour prendre des photos de voitures de sport, avec son nouvel appareil. Il est fan des belles autos et est abonné à votre magazine qu'il attend chaque mois avec impatience. Bien qu'il ait vu à plusieurs reprises cette année des Bugatti lors du Salon Rétromobile 2024 et au Mans (Classic Days), c'est la première fois qu'il admirait une Chiron « dans la ville ». Une Chiron, et une Mercedes G 63 6 x 6, devant l'hôtel Peninsula ! Il serait particulièrement heureux de voir l'une de ses photos publiées dans votre revue, que j'apprécie aussi.
Sven Andersen

Nous nous réjouissons que la relève des générations soit assurée. C'est au même âge que les membres de l'équipe ont commencé à casser les pieds de leurs parents pour acheter Sport Auto...

A contre-emploi

J'ai lu avec plaisir le numéro d'août, en terminant par la lecture de l'essai de la Lotus Emeya, qui se situe assez loin de mes choix automobiles. Le journaliste est séduit, ce que je comprends. Mais pourquoi réserver son avis en attente d'un essai sur circuit ? On n'achète pas ce genre de voiture pour cela. Je trouve que vous attachez trop d'importance au verdict du circuit pour des autos qui n'ont pas cette vocation (y compris de gros coupés), et pas assez aux points qui sont déterminants sur certains types de voiture, comme la facilité au quotidien, celle d'appréhender le gabarit dans un parking souterrain, le volume du coffre, la convivialité d'un habitacle... Je sais bien que Sport Auto n'est pas Auto Plus. Mais quelques infos pratiques et rapides pour les gens de province qui roulent avec leurs voitures peuvent être bienvenues. Je comprends que le circuit soit un formidable « révélateur de comportement », mais en réalité, qui achèterait une Emeya ou une Continental GT pour faire du circuit ?
David G.

Votre dernière phrase répond à votre question. L'Emeya n'est pas destinée à enchaîner les track days.

Mais avec une voiture de 918 ch, exploiter tout son potentiel sur route ouverte devient scabreux, voire impossible. Pour la pousser à ses limites, dans le but de juger la qualité de son comportement, un passage par le circuit n'est pas totalement incohérent. Comme, par ailleurs, l'ingénieur responsable de son développement, fier de son travail, semblait y inciter...

Image subliminale

Bonjour, je souhaite tout d'abord vous remercier pour la qualité de vos articles et pour la précision de vos photographies. J'ai cependant remarqué page 55 du numéro 752, dans l'article sur l'Aston Martin DB12 Volante, une prise de vue « suspecte » du journaliste au volant. Je ne l'accable pas personnellement. Mais je pense qu'il aurait été plus judicieux de choisir un autre angle...
Lionel Voicu

Pour être francs, à la lecture de votre courrier, nous ne comprenions pas à quoi vous faisiez allusion. Alors nous avons regardé de plus près la photo concernée et là, en effet, la silhouette en question, la coiffure, l'effet d'ombre qui produit une petite moustache sur le conducteur, la forme

du visage, tout cela finit par évoquer un personnage de sinistre mémoire. Pas de message subliminal là-dessous. C'est évidemment parfaitement involontaire, et cela l'était bien sûr pour les photographes d'Aston Martin qui ont réalisé cette série de clichés avec leurs convoyeurs au volant, en plus de la photo embarquée avec notre propre journaliste page 54.

Esprit, es-tu toujours là ?

Puisque, chez Renault, on appose l'appellation Esprit Alpine pour des sur(factures)piqûres et un logo sur certains modèles de la gamme, iront-ils jusqu'à installer le 4 cylindres AMG de l'A 45 S dans l'A110 ? Histoire de respecter la cohérence de la nouvelle doctrine... On pourrait même l'appeler « Edition Fiasco », euh, pardon, « Flavio »... Personnellement, je ne trouve pas l'idée plus ridicule que celle d'acheter un moteur AMG pour la F1. Et ça donnerait une belle fin de carrière au petit coupé sportif avant de passer à l'électrique, et de mourir une seconde fois.
J.-P. Pinsard

Cela aurait du panache, mais nous doutons fort que le projet soit dans les tiroirs d'Alpine.



McLaren Speedtail

Voilà une des voitures les plus excitantes qu'il m'ait été donné de voir par hasard dans la rue : une McLaren Speedtail. C'était lors d'un voyage au Japon. Je visitais l'observatoire du siège du gouvernement métropolitain de Tokyo... et j'ai aperçu tout en bas cette forme très allongée et caractéristique. En redescendant, j'ai vu que c'était bien l'un des 106 exemplaires construits.
Pierre Couturier



Aston Martin V8 Vantage

Je suis tombé nez à nez avec cette sublime Aston Martin V8 Vantage F1 Edition, dans un somptueux vert mat, près de Poitiers.
Arthur Delaveau

ACHETER UNE OCCASION

Texte & photos
Thomas Riaud

AUDI R8

De 2015 à 2024 A partir de 110 000 €

Grâce à la R8, Audi a changé de dimension et d'image, en mettant un pied dans le monde des GT. **Mais que vaut cette deuxième génération, partie à la retraite début 2024 ? La réponse dans ce dossier...**

L'Audi R8 n'entre vraiment en production qu'en 2006. Outre une plastique ravageuse, cette proche cousine technique de la Lamborghini Gallardo dispose d'un V8 4.2 Audi en entrée de gamme (celui de la RS 4) et du V10 FSI de sa cousine italienne. Déclinée en coupé et en spyder, la R8 Mk I, saluée pour son efficacité et ses performances, va connaître un beau succès commercial. C'est sur ces bonnes bases qu'est lancée, en 2015, la deuxième génération qui nous intéresse ici. Bien qu'inédite à 100 %, elle pourrait presque nous faire croire à un restylage tant elle reste fidèle au look de la première mouture. Elle hérite pourtant de la structure plus légère et rigide de la Lamborghini Huracán, mais également de son V10 5.2 FSI atmosphérique. Vendue elle aussi en coupé et en spyder, elle développe 540 ch au bas mot, et même 610 ch en version V10 Plus, qui sera plus largement diffusée,

toutes dotées de la transmission intégrale Quattro. Faute de V8 disponible, pour abaisser le prix, une variante propulsion RWS (V10 540 ch) est introduite début 2018. En 2019, la R8 s'offre un restylage portant surtout sur la face avant, plus agressive, tandis que des filtres à particules sont imposés pour répondre aux nouvelles normes environnementales. Mais la V10 de base passe à 570 ch (y compris sur la RWS qui devient RWD), alors que la V10 Plus rebaptisée V10 Performance atteint 620 ch. Le dernier coup d'éclat de cette R8 sera sa déclinaison GT commercialisée à partir de 2023, limitée à 333 exemplaires. Dérivée du coupé V10 Performance, celle-ci bénéficie d'un poids plus contenu et d'un look radical, et ne se voit proposée qu'en simple propulsion. Si cette version collector s'affiche encore à plus de 250 000 € en occasion, une Performance Plus (620 ch) se déniche pour 100 000 € de moins...

Les essais de Sport Auto

N° 643 (08/15)	Contact R8 V10 Plus
N° 650 (03/16)	Match R8 V10 Plus vs McLaren 570S
N° 658 (11/16)	Supertest R8 V10 Plus
N° 668 (09/17)	Une semaine en R8 V10 Spyder
N° 670 (11/17)	Match AMG GT-C Roadster vs R8 V10 Spyder
N° 673 (02/18)	Dossier Audi Match R8 RWS vs Porsche 911 Carrera GTS
N° 680 (09/18)	Comparo Aston V8 vs R8 RWS vs AMG GT-C vs Porsche 911 GTS
N° 684 (01/19)	Contact R8 V10 Performance
N° 688 (05/19)	Supertest R8 V10 Performance
N° 695 (12/19)	Essai grand format R8 V10 Decennium
N° 701 (06/20)	Dossier accélération R8 V10 Performance
N° 703 (08/20)	Contact R8 V10 RWD
N° 706 (11/20)	Essai grand format R8 RWD
N° 709 (02/21)	Supertest R8 RWD

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE & STRUCTURE

La R8 reçoit une structure ASF (Audi Space Frame), c'est-à-dire en alu, tout comme la carrosserie. En cas de choc, il faudra vous rendre dans l'un des 18 centres agréés Audi Sport pour effectuer une remise en état. Les assemblages sont irréprochables, de même que la qualité des peintures. Assurez-vous de la parfaite condition des éléments rapportés, souvent en carbone et très fragiles. Par exemple, un rétroviseur doté d'une coque en carbone coûte 2 208 €. De même, un phare complet Matrix LED laser est facturé 11 580 €. ! Vérifiez le bon état des composants fréquemment exposés, comme le spoiler avant et les jupes latérales profilées, généralement en carbone. Enfin, si vous le pouvez, mettez l'auto sur un pont pour contrôler le fond plat, lui aussi vulnérable.

02. TRANSMISSION

Sur cette génération, la boîte S-tronic à 7 rapports est imposée. Elle est très douce et réactive à l'usage ; sinon, ce n'est pas normal. Pour assurer son fonctionnement, il faut la vidanger tous les 60 000 km et changer la crépine (800 € environ). Quant à l'embrayage, il convient de le remplacer en cas d'usage répété du launch control. La pièce seule coûte 4 332 €, soit plus de 6 000 € dans le réseau avec la main-d'œuvre. Excepté les rares RWS (Rear Wheel Series) et RWD (Rear Wheel Drive) ainsi que la GT, qui sont des propulsions, toutes les R8 sont des Quattro. On perd en agilité, mais c'est compensé par une sérénité accrue, surtout sur le mouillé. Il faudra penser à vidanger le visco-coupleur du train avant tous les 60 000 km sur les Quattro.

03. IDENTIFICATION

Le numéro de châssis (qui doit être identique à celui indiqué sur la carte grise) se trouve sur un autocollant « constructeur » placé dans l'embrasure de la portière, côté passager. Ce même numéro est gravé sur un longeron supérieur visible dans le compartiment moteur et sur une petite plaque métallique dissimulée derrière le pare-brise.

04. ENTRETIEN (R8 V10 PERFORMANCE)

C'est bien une GT, comme en attestent ses coûts d'entretien très élevés. La main-d'œuvre, elle, varie presque du simple au double entre une concession installée en province et une autre située au cœur d'une grande ville. Pour parcourir 10 000 km par an, prévoyez 3 000 € environ.

05. INTÉRIEUR

Cette Audi fait honneur à la réputation de la marque en offrant une finition et une ergonomie sans faille. Les matériaux utilisés sont de très bonne qualité et les assemblages s'avèrent impeccables. Bien que l'électronique embarquée soit omniprésente, il n'y a rien à signaler de ce côté. En revanche, il y a eu quelques soucis d'insonorisation au niveau du tunnel de transmission sur les premiers modèles, produits jusqu'en 2016, du fait de la moquette qui pouvait se décoller sous l'effet de la chaleur. Audi a également procédé à un rappel sur les exemplaires fabriqués jusqu'en 2017, sur lesquels étaient montés des airbags défectueux.



**ATTENTION : UN PHARE COMPLET MATRIX LED
AVEC LA TECHNOLOGIE LASER EST FACTURÉ 11 580 € !**



LES DISQUES EN CARBONE-CÉRAMIQUE IMPOSÉS SUR LES V10 PLUS REVIENNENT À 7 356 €... PIÈCE, SANS LA MAIN-D'ŒUVRE. AVANT D'ACHETER, CONTRÔLEZ-LES !

06.

MOTEUR

Comme pour sa devancière, cette R8 Mk II reprend le V10 déjà éprouvé chez Lamborghini. Par rapport à la Huracán, il est dégonflé afin de suivre une certaine hiérarchie, ce qui profite à la fiabilité, remarquable. Doté d'une distribution par chaîne, ce bloc atmosphérique réclame un strict respect des temps de chauffe, mais aussi de le nourrir au SP98 et d'assurer une révision tous les ans dans la limite de 30 000 km, voire moins si vous évoluez souvent sur circuit. Cela coûte environ 800 € dans le réseau. En alternance, il faudra changer l'huile moteur, les filtres, les bougies et vidanger l'huile du pont avant avec la crépine (système à visco-coupleur), ce qui revient à 2 200 € pour l'ensemble. Sachez qu'il y a eu des soucis de coussinets de bielle ayant entraîné une casse moteur, un défaut pris en charge par Audi. Les éventuels problèmes rencontrés se limitent à la sonde lambda, parfois capricieuse, et il est recommandé de vérifier le bon état des flexibles d'admission situés avant les papillons. Enfin, sur toutes les R8 produites entre 2015 et le restylage de 2019, il y a eu un rappel afin d'effectuer une mise à jour du calculateur du moteur.

07.

TRAINS ROULANTS

Bien que majoritairement construite en aluminium, la R8 reste lourde (1 600 kg environ à vide selon la version), rançon d'un gros moteur. Sans surprise, cela a une incidence sur l'usure des pneus ou des freins, dont la durée de vie peut aller du simple au double en fonction du rythme adopté. La conduite sportive fait grimper la note, puisqu'un train de pneus coûte 2 000 € avec la pose. Les disques en carbone-céramique imposés sur les V10 Plus – et qui sont les seuls homologués pour cette version – reviennent à 7 356 €... pièce, sans la main-d'œuvre. Avant d'acheter, contrôlez-les ! En comparaison, les disques acier facturés 2 000 € la paire semblent bon marché. Pour ceux-ci, il faut absolument penser à déboucher les trous prévus pour évacuer la chaleur, car les dépôts peuvent les encrasser à la longue, ce qui peut les voiler prématurément. Les plaquettes réclament 758 € hors main-d'œuvre. L'état des périssables au moment de l'achat n'a donc rien d'anecdotique. Vérifiez aussi le bon état des jantes spécifiques de 19", très exposées au moindre coup de trottoir.



LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« La première R8 était déjà bien née, et celle-ci est encore mieux, avec un taux de pannes vraiment faible. Les rares soucis rencontrés se limitaient aux premiers modèles et ont depuis été résolus. Il est important de bien respecter les fréquences des révisions, voire de les réduire en cas d'usage intensif répété. A ce sujet, l'idéal est de confier sa R8 à une concession labellisée Audi Sport, disposant de ponts adaptés et d'un personnel spécialement formé pour intervenir dessus. Enfin, sachez que les modèles produits avant le restylage deviennent recherchés, car ils ne sont pas équipés des FAP, qui rendent la sonorité moins sympathique. »

David-Alexandre Schwartz,
responsable Audi Sport de Lemauiel Exclusive
Tél. : 02.31.59.25.75 ou 06.78.74.33.95



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Le réseau, qui bénéficie de quelques points spécialisés Audi Sport, est la piste à privilégier pour faire un achat serein et repartir avec une auto irréprochable et totalement garantie. Cette qualité vous sera facturée au prix fort.

Les spécialistes du haut de gamme

Comme toutes les GT, la R8 a toute sa place chez les pros du haut de gamme. Limitez votre achat auprès d'un professionnel reconnu, proposant une auto impeccable, révisée avec le carnet d'entretien à jour et profitant d'une garantie complète.

Les particuliers

C'est chez les particuliers que l'on trouve les prix les plus alléchants... mais pas forcément les meilleures autos. Seul un modèle sans défaut, d'origine française et suivi par le réseau régulièrement, doit retenir votre attention.

Le club

Le club français consacré aux Audi R8 est un groupe Facebook – **Audi R8 France & Europe** –, réservé aux possesseurs du modèle, administré par Will et joignable par e-mail : audir8france@gmail.com. Ce club compte plus de 800 adhérents et fédère plus d'une centaine d'heureux propriétaires. Un événement annuel est organisé du côté de Lyon et réunit désormais près de 80 voitures !

Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses précieux conseils, ainsi qu'à **Audi France** pour les prix communiqués. Merci à **Jocelyn L.** pour le prêt de sa R8.

Les prochains dossiers seront consacrés à la **Toyota GR86**, puis à l'**Alfa Romeo GT V6 coupé**.

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 19 novembre pour la Toyota et le 16 décembre pour l'Alfa Romeo.

Les versions

R8 Coupé/Spyder V10 Quattro 2015 à 2024

Moteur : 10 cylindres en V, 5 204 cm³, 540 ch à 8 250 tr/mn (570 ch à partir de 2019)
Transmission : boîte de vitesses S-tronic à 7 rapports
Poids : 1 555 kg
V. max. : 320 km/h

R8 V10 RWS/RWD 2017 à 2024

Moteur : 10 cylindres en V, 5 204 cm³, 540 ch à 7 900 tr/mn (570 ch sur RWD)
Transmission : boîte de vitesses S-tronic à 7 rapports
Poids : 1 595 kg
V. max. : 324 km/h

R8 Coupé/Spyder V10 Plus Quattro et Performance 2015 à 2024

Moteur : 10 cylindres en V, 5 204 cm³, 610 ch à 8 250 tr/mn (620 ch pour Performance à partir de 2019)
Transmission : boîte de vitesses S-tronic à 7 rapports
Poids : 1 669 kg
V. max. : 331 km/h

R8 V10 GT 2023 à 2024

Moteur : 10 cylindres en V, 5 204 cm³, 620 ch à 8 000 tr/mn
Transmission : boîte de vitesses S-tronic à 7 rapports
Poids : 1 570 kg
V. max. : 320 km/h

BUDGET

Prix : environ 130 000 €

Les premiers prix tournent autour des 110 000 € pour un coupé de 540 ch, et plutôt 130 000 € pour une version Plus de 610 ch. Comme souvent, plus le modèle est récent, plus il est onéreux, telle la variante Performance de 620 ch, qui atteint les 155 000 €, tandis que la confidentielle R8 GT peut dépasser les 260 000 €.

Coût des pièces

Pneus : 2 000 € par train (19 pouces) vers 20 000 km
Amortisseurs : 5 424 € par train vers 90 000 km
Embrayage : 4 332 € vers 100 000 km
Disques : 9 424 € les 4 (carbone-céramique) vers 120 000 km
Plaquettes AV/AR : 758/655 € le jeu vers 30 000 km
Echappement (silencieux) : 5 724 € vers 150 000 km
Révision petit service : 800 € environ tous les douze mois/30 000 km
Révision grand service : 2 200 € environ (vidange, bougies...) tous les 60 000 km

Prix T.T.C., hors main-d'œuvre

Coût de l'assurance

Cas d'une Audi R8 Coupé V10 Performance de 20 900 km, année 2019, valeur 159 000 €

■ CONDUCTEUR A

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

Cotisation annuelle : 1 655 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 3 144 €)

■ CONDUCTEUR B

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

Cotisation annuelle : 1 071 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 3 144 €)

Tarifs : Cabinet Parisseaux

Tél. : 02.43.23.45.40/06.64.96.64.84

LE CHOIX DE SPORT AUTO

A moins de pratiquer des track days régulièrement, où un coupé Performance s'impose, notre choix se portera sur une version V10 Quattro de base de 540 ch, en spyder, pour en profiter plus

sereinement par tous temps sur route ouverte. Une version avant le restylage, moins chère à l'achat comme en entretien et sans FAP, fera sûrement votre bonheur !



VERDICT

Ultra-polyvalente à l'usage malgré son haut degré de sportivité, la R8 est une réussite. En plus d'afficher une réelle fiabilité, elle a le bon goût de se montrer facile à utiliser. Attention aux coûts des pièces à réparer, qui exigent une inspection méticuleuse avant d'acheter.

LES ATOUTS

- Style
- Facilité de conduite
- Efficacité
- Performances
- Polyvalence
- Fiabilité

LES FAIBLESSES

- Coût d'entretien



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

TOYOTA GR SUPRA BVM

■ 6 en ligne turbo ■ 2 998 cm³ ■ 340 ch ■ Poids : 1 507 kg ■ V. max. : 250 km/h* ■ 0 à 100 km/h : 4"7
■ CO₂ : 198 g/km ■ Prix de base : 69 300 € ■ Malus : 60 000 € ■ SA n° 727/753

Trois pédales et un moteur thermique : elle est encore là, la GR Supra, certes plus pour très longtemps pour cause de normes assassines. Cela valait un dernier tour de piste, au sens propre de l'expression. Et là, surprise, la japonaise signe des chronos flatteurs en dépit de la modeste harde délivrée par son « 6 en ligne ». Bon, d'accord, son comportement manque de rigueur sur circuit, ce qui invite à piloter plutôt qu'à se laisser mener par une voiture qui fait tout toute seule. Une sportive « comme avant » qui nous manquera.





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. MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
ABT www.abt-rsline.fr												
XGT	640 ch	1 400 kg *	V10	5 204 cm ³	310 km/h *	-	-	394	604 235 €	60 000 €	★★★★★	N° 751
	BEAU MESSAGE D'ADIEU Une voiture de course taillée pour la route, dans la mesure du possible. C'est ce qu'offre ABT juste avant les obsèques de l'Audi R8 et de son fabuleux V10. Un écran radical, dépouillé à l'extrême et typé circuit, qui exige du savoir-faire. Le grand pied.										↑ Typée circuit. V10 toujours addictif. Intérieur dépouillé.	↓ Inadaptée à la route.
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	57 800 €	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	94 900 €	60 000 €	★★★★★	N° 748
Un V6 sans soutien électrique d'aucune sorte. Le poids, de ce fait, est contenu, qualité rare ces temps-ci. Sur la Quadrifoglio, cela donne une sensation de légèreté source d'un immense plaisir.												
Alpina www.alpina-automobiles.fr												
B8 GRAN COUPÉ	621 ch	2 175 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	324 km/h *	3"4 *	-	254	174 700 €	60 000 €	★★★★☆	N° 727
Luxe, volupté et traitement intérieur exclusif pour ce dérivé de la BMW M850i Gran Coupé, riche de 91 ch supplémentaires. Le châssis se révèle étonnamment réactif au vu du poids du spécimen.												
Alpine www.alpinecars.com												
A110	252 ch	1 110 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	250 km/h	4"7	23"4	154	65 000 €	2 918 €	★★★★★	N° 677/681/695/733/736
Puissance limitée, certes, mais poids contenu et comportement joueur pour l'A110 d'entrée de gamme. Une voiture dont on a du mal à lâcher le volant, malusée dans des proportions supportables.												
A110 S	300 ch	1 135 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	275 km/h *	4"3	22"9	157	77 500 €	3 552 €	★★★★★	N° 722/731
Point d'artifices pilotés pour l'A110 S... La suspension est calibrée dans les règles de l'art, et au résultat, le conducteur fait communion avec une voiture aussi à l'aise sur route que sur piste.												
A110 R	300 ch	1 101 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	285 km/h *	4"1	22"2	155	106 000 €	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	665 ch	1 605 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	325 km/h *	3"5 *	-	274	199 700 €	60 000 €	★★★★★	N° 749
	CHANGEMENT DE PARADIGME Entièrement refaite, la Vantage passe de 510 à 655 ch, et autant dire qu'elle réagit avec une hargne que ses devancières équipées d'un V8 n'ont jamais été en mesure d'offrir. Dans le même temps, efficacité, rigueur et stabilité progressent. Bon plan.										↑ En progrès partout. Moteur démonstratif. Habitacle réussi.	↓ Filtrage de suspension discutable.
DB12	680 ch	1 685 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	325 km/h *	3"6 *	-	276	227 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 739
La DB12, c'est un haut degré d'agilité et d'efficacité que feu la DB11 n'a jamais atteint. Les 145 ch supplémentaires fournis par le V8 4.0 complètent le tableau. Aston franchit un pas.												
DB12 VOLANTE	680 ch	1 796 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	325 km/h *	3"7 *	-	276	244 538 €	60 000 €	★★★★☆	N° 752
	LE PLUMAGE ET LE RAMAGE Une Aston est belle mais ses prestations routières sont sujettes à caution ? Ça, c'est de l'histoire ancienne. Le cabriolet tiré de la DB12 le prouve à nouveau. Performances, efficacité, dynamisme : tout est là, servi à profusion en dépit du poids induit.										↑ V8 polyvalent. Train avant accrocheur. Amortissement prévenant.	↓ Freinage manquant de mordant.
DBX 707	707 ch	2 245 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	330 km/h *	3"3	-	323	252 100 €	60 000 €	★★★★☆	N° 727/750
Mobilier intérieur entièrement refait, mais l'essentiel est toujours là. Le V8 n'a aucun mal à déplacer ce lourd SUV à un rythme terrifiant. Le comportement est étonnant.												
VALKYRIE	1155 ch	1 270 kg *	V12 + 1 élec.	6 505 cm ³	355 km/h *	3"0 *	-	543	2 700 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 735
1155 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												
S3	333 ch	1 554 kg *	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h *	4"7	23"7	194	63 000 €	60 000 €	★★★★☆	N° 753
	GANT DE VELOURS La main de fer est bien là, sous la forme d'un bloc d'une rare efficacité mécanique, en accélération notamment. Certes nantie d'une direction et de liaisons au sol revues dans le bon sens, le nouvelle S3 ne verse pas dans l'esbroufe pour autant.										↑ Moteur volontaire. Motricité irréprochable. Performances !	↓ Avare de sensations.
RS 7 SPORTBACK PERFORMANCE	630 ch	2 065 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	306 km/h *	3"4 *	-	285	154 490 €	60 000 €	★★★★☆	N° 739
Une GT en fin de carrière, qui reçoit le renfort de 30 ch sous le label Performance. Rien qui change la donne pour la RS 7, collée au bitume et animée par un V8 à déguster pour la dernière fois.												
Bentley www.bentleymotors.com												
CONTINENTAL GT V8	550 ch	2 165 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	318 km/h *	4"0 *	-	275	233 781 €	60 000 €	★★★★★	N° 715/750
Une automobile de luxe de la meilleure espèce, mais pas que... Son agilité aidant, aussi inespérée qu'ébouriffante, la Continental GT en fin de carrière compte parmi les GT les plus recommandables.												
CONTINENTAL GT SPEED	782 ch	2 500 kg	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm ³	335 km/h *	3"3 *	-	50	NC	0 €	★★★★☆	N° 750
La Continental GT se convertit à l'hybridation rechargeable. Et première leçon : malgré une prise de poids affolante, la greffe est probante. A vérifier jusqu'à quel point lors d'un essai plus complet.												
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
Le faste à 333 km/h, avec, d'un côté, un soin du détail inégalé et, de l'autre, un W12 aujourd'hui porté disparu qui semble ne jamais s'essouffler. Bilan dynamique positif au regard de la masse.												

	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												
i4 M50	544 ch	2 272 kg	2 moteurs élec.	-	220 km/h	3"7	22"0	179	78 600 €	20 569 €	☆☆☆☆☆	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.												
Z4 M40i	340 ch	1 588 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	260 km/h	4"6	23"4	179	70 900 €	20 569 €	☆☆☆☆☆	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	179 500 €	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
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	106 200 €	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.												

Cupra www.cupraofficial.fr

FORMENTOR VZ TSI	333 ch	1 566 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h *	4"8 *	-	209	55 730 €	60 000 €	☆☆☆☆☆	N° 752
Mille regrets, le 5 cylindres 2.5 turbo de 390 ch d'origine Audi cède la place à un « 4 pattes » moins ensorcelant. Reste l'excellent châssis, source de bonnes vibrations, qualité rare pour un SUV.												

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.

Ferrari www.ferrari.com

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
Plus lourde et moins rigide, la Roma Spider n'a pas le tranchant de la copie d'origine. Le prix à payer s'agissant un cabriolet. Restent le train avant réactif et le V8 explosif, un pur bonheur.												
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	287 740 €	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	315 380 €	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	423 580 €	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	465 720 €	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	390 000 €	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.												

Performance et Endurance

Pneumatiques tourisme du 13" au 19"

EROL_SAS_FRANCE



PLATIN
★★★ TYRES

01.44.78.10.10

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
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.												
MUSTANG DARK HORSE	435 ch	1 837 kg *	V8	5 038 cm ³	263 km/h *	5"3 *	-	279	71 300 €	60 000 €	★★★★★	N° 750
	RETOUR EN FANFARE La Mustang septième du nom décline une version dite Dark Horse, laquelle a les traits d'une sportive à l'état brut. Un V8 du genre méchant, une direction fine et des trains roulants posés sur des rails, tout y est. Quotient émotionnel à 101 %.								↑ Moteur démonstratif. Préférez la boîte mécanique. Agilité insoupçonnée.	↓ Intérieur tout numérique banal.		
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	609 ch	2 247 kg	2 électriques	-	260 km/h *	3"5	21"3	0	78 000 €	0 €	★★★★★	N° 749/752
	GRAINE DE PISTARDE Elle fait mieux que se défendre là où nous l'attendions le moins : sur la piste. Grisante à mener grâce à son train arrière très mobile et efficace face au chrono, cette 100 % électrique coche toutes les cases de la GTI bien née. Une réussite.								↑ Fausse boîte de vitesses réussie. Franche à l'attaque. Grosse dose de fun.	↓ Freins mis à rude épreuve sur la piste.		
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
Une pistarde brute de fonderie qui ne fait pas dans la tendresse, servie par un V10 somptueux. A prendre comme telle avant l'extinction définitive des feux. Du bonheur en barre, sur le fond.												
HURACÁN STERRATO	610 ch	1 470 kg *	V10	5 204 cm ³	260 km/h *	3"4 *	-	337	264 764 €	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° 742/752
	L'ÉLECTRICITÉ ADOUCIT LES MOEURS Poussées spectaculaires comme attendu, motricité sans faille, maintien de la caisse rigoureux, boîte robotisée dans le ton en prime : la Lambo hybride ne ternit pas son blason. Manque juste l'animalité des Aventador et de leurs V12 chauds bouillants.								↑ Performances ahurissantes. Extrême rigidité du châssis. Boîte au diapason.	↓ Moins envoûtante que les Aventador.		
URUS PERFORMANTE	666 ch	2 150 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	306 km/h *	3"3 *	-	320	235 337 €	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...												
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. Emérite Emira.												
EMIRA V6	400 ch	1 493 kg *	V6 compresseur	3 456 cm ³	290 km/h *	4"3 *	-	258	99 470 €	60 000 €	★★★★☆	N° 724 /733/735
Il y a le V6 domestiqué, le zeste de confort qui va bien et la tonne et demie relevée sur la balance. Il y a une boîte mécanique, aussi, qui fait de l'Emira V6 une GT d'un genre très particulier.												
EMEYA R	918 ch	2 575 kg *	2 électriques	-	256 km/h *	2"8 *	-	0	154 090 €	0 €	★★★★☆	N° 750
	UNE GT DE LA MEILLEURE ESPÈCE Avec l'imposante berline wattée Emeya R (5,14 m en longueur), Lotus rend une copie convaincante en dépit du poids induit. Le train avant incisif et les roues arrière directrices réussissent à le faire oublier. Plaisir garanti et confort en prime.								↑ Puissance sans fin. Train avant mordant. Habitacle tiré à quatre épingles.	↓ Le poids !		
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.												

	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
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.												
GRANCABRIO TROFEO	550 ch	1 895 kg *	V6 biturbo	2 992 cm ³	320 km/h *	3"6 *	-	238	234 550 €	60 000 €	★★★★☆	N° 751
	NATURE TOLÉRANTE Un cabriolet « non violent », emmené par un V6 avec une belle allonge. La suspension typée confort est au diapason. Encore que... En dépit de la perte de rigidité supposée, le GranCabrio avale les virages avec autant d'appétit que le GranTurismo.										↑ Moteur disponible. Confort/rigueur. Insonorisation capote fermée.	↓ Bande-son en sourdine.
MC20	630 ch	1 495 kg *	V6 biturbo	3 000 cm ³	326 km/h *	2"9 *	-	261	251 950 €	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 énérgique 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
C'est clair, le V6 à haute teneur technologique est moins démonstratif que la plupart de ses confrères. Cela sied à ce cabriolet taillé pour un usage routier, fort de son comportement exemplaire.												
Mazda www.mazda.fr												
MX-5 2.0 **	184 ch	1 041 kg *	4 en ligne	1 998 cm ³	219 km/h *	6"5 *	-	151	42 000 €	2 370 €	★★★★☆	N° 662/675/729/753
Poids plume et tenue de route ludique : on adore la MX-5 rien que pour ça, et en dépit de son 4 cylindres 2.0 trop consensuel. Que l'on regrettera, malgré tout. Ce bloc est retiré du catalogue.												
McLaren cars.mclaren.com												
ARTURA	680 ch	1 498 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 993 cm ³	330 km/h *	3"0 *	-	104	247 000 €	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.												
ARTURA SPIDER	700 ch	1 560 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 993 cm ³	330 km/h *	3"0 *	-	108	272 250 €	0 €	★★★★★	N° 751
	FURIEUX DÉMENTI Un cabriolet en mode hybride rechargeable, c'est bon pour le farniente ? L'Artura Spider dément cet adage suite à une substantielle refonte de la copie d'origine, en partant du coupé. Sportivité à flux tendu au résultat, mais la « coolitude » reste possible.										↑ Puissance facile à appréhender. Guidage rigoureux. Position de conduite.	↓ On cherche...
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
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.												
765LT SPIDER	765 ch	1 393 kg *	V8 biturbo	3 994 cm ³	330 km/h *	2"8	-	280	372 500 €	60 000 €	★★★★★	N° 720
Son poids contenu aidant, cette McLaren découvrable n'a pas son pareil en matière d'agilité. Caractère bestial et réactions animales sont fournis avec. Une auto comme il n'en existe plus vraiment...												
Mercedes www.mercedes-benz.fr												
A 45 S AMG 4MATIC+	421 ch	1 680 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	270 km/h *	3"9	-	206	79 200 €	60 000 €	★★★★★	N° 701/722/744
Les 421 ch font le job, la conduite est instinctive et, à dire vrai, cette GTi n'a de la polyvalence qu'une vague notion. Est-ce un reproche ? Ben non. Le malus plein pot plombe l'ambiance.												
CLA 45 S AMG SHOOTING BRAKE	421 ch	1 728 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	270 km/h *	4"2	22"5	207	84 100 €	60 000 €	★★★★★	N° 715/723
Il en a sous le capot et il repose sur un châssis efficace : jolie carte de visite pour ce break sous label AMG. La vitalité de son moteur emporte l'adhésion.												
C 63 S AMG E PERFORMANCE	680 ch	2 175 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
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. Trop clinique à notre goût, toutefois.												
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 coup à revendre, des vitesses de passage en courbe bluffantes et une efficacité inespérée au regard de la masse à déplacer. C'est épatant, mais pas au point de faire oublier le précédent V8.												
AMG GT 63 4MATIC +	585 ch	1 950 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	320 km/h *	3"2	20"8	319	199 750 €	60 000 €	★★★★☆	N° 744/750
La lourde AMG GT 63 est une routière hors pair, c'est acté. Nous l'attendions moins à son affaire sur la piste. A tort. Agilité insoupçonnée, grip phénoménal, chronos enviables, pour résumer.												
AMG GT 63 S E PERFORMANCE	816 ch	2 195 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 982 cm ³	320 km/h *	2"8 *	-	188	229 050 €	40 468 €	★★★★★	N° 752
	ATHLÈTE HYBRIDÉ Mais pas bridée, contre toute attente au vu du poids pris en flagrant délit d'inflation. L'engin fait preuve d'une rigueur que ne renierait pas une Porsche, c'est dire, et ne saurait donc se réduire à son seul côté catapulte. Impressionnant.										↑ Forme olympique. Motricité sans faille. Antiroulis efficace.	↓ Trop de modes de conduite.
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.												
SL 63 AMG S E PERFORMANCE	816 ch	2 195 kg	V8 biturbo + 1 élec.	3 982 cm ³	317 km/h *	2"9 *	-	175	230 650 €	14 325 €	★★★★☆	N° 753
Des performances de dragster... Le cabriolet SL fait sien le module hybride rechargeable de l'AMG GT, et c'est logique. La tenue de route perfectible, toute raison gardée, l'est d'autant moins.												
MAYBACH S 680	612 ch	2 432 kg	V12 biturbo	5 980 cm ³	250 km/h *	4"5 *	-	304	250 350 €	60 000 €	★★★★★	N° 746
La S 680 est un coussin d'air en lévitation et son V12 ultra-feutré réduit les distances de moitié. Sur la ouate sans se vautrer et un moteur inépuisable qui ne boude pas la zone rouge...												
MG www.mgmotor.fr												
MG4 XPOWER	435 ch	1 836 kg	2 électriques	-	200 km/h *	3"8 *	-	0	40 400 €	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.												



MARQUES/MODÈLES

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

Pagani www.pagani.com

	UTOPIA	864 ch	1 280 kg *	V12 biturbo	5 980 cm ³	350 km/h *	-	-	343	2 580 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 751
LA PART D'UTOPIA		L'équivalent d'une toile de maître dans l'univers automobile. La fougue du V12, le tsunami de couple, le guidage ultra-précis du train avant, l'agilité hors pair, l'habitacle fini avec un soin inégalé... La bien nommée Utopia est seule sur sa planète.								↑	Tempérament bestial. Justesse du châssis. Poids limité.	↓	Aucune fausse note.

HUAYRA R	850 ch	1 050 kg *	V12	6 000 cm ³	320 km/h *	-	-	NC	3 120 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 726/748
La piste et uniquement la piste pour cette ahurissante machine à rouler, qui laisse des souvenirs émus à ceux qui ont eu la bonne fortune d'en prendre le volant. Un puits sans fond de sensations.												
HUAYRA CODALUNGA	840 ch	1 280 kg *	V12 biturbo	5 980 cm ³	350 km/h *	3"0 *	-	NC	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.												

Porsche www.porsche.com/france

718 CAYMAN GT4 RS	500 ch	1 491 kg	6 à plat	3 996 cm ³	315 km/h	3"8	21"0	295	162 500 €	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 SPYDER RS	500 ch	1 410 kg *	6 à plat	3 996 cm ³	308 km/h *	3"4 *	-	288	162 500 €	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 4 GTS CABRIOLET	541 ch	1 595 kg *	6 à plat turbo + 1 élec.	3 598 cm ³	300 km/h *	3"1 *	-	295	197 400 €	60 000 €	★★★★★	N° 751
T-HYBRID, POUR QUOI FAIRE ?		La Carrera GTS de la génération 992 phase 2 est la première 911 à subir la greffe d'un électromoteur. C'est réussi, cette 911 à système T-Hybrid ne perd pas son équilibre et ça pulse fort. Reste à démontrer l'intérêt de l'opération, qui ne fait qu'une victime : le plaisir, en retrait.								↑	Prise de poids contenue. Equilibre préservé. Moteur tonitruant.	↓	Plaisir édulcoré. Malus toujours maxi

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 en mode Concorde : performances ahurissantes, homogénéité sans pareille, polyvalence à faire mourir de honte une Golf. Toujours aussi 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 norme et un grip absolu. Une concurrente à la hauteur ? Nous ne voyons pas.												
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
Une boîte mécanique pour exploiter les insondables dispositions du 6 à plat 4.0 version atmosphérique, c'est ce que propose la 911 S/T et c'est ce qui contribue à la rendre aussi addictive qu'exclusive.												
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 hardie plus importante tant elle est verrouillée au sol. Une sangsue indéboulonnable et un bel écran pour le flat 6 4.0 atmo.												
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, par essence. 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	495 000 €	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 *	-	NC	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° 743
Des accélérations cataclysmiques, une poussée sidérante à faire pâlir une McLaren Senna : c'est ça, la Model S Plaid trimoteur. Le châssis encaisse le déluge sans se désunir. Facile au quotidien.												

Toyota www.toyota.fr

	GR YARIS BVA	280 ch	1 300 kg *	3 en ligne turbo	1 618 cm ³	250 km/h *	5"2 *	-	215	48 800 €	60 000 €	★★★★★	N° 751
TYPAGE RALLYE		Le malus assassin est le prix à payer pour l'unique GTI « pur sucre » encore en vie, outil à utiliser sur son terrain de prédilection : le sinueux. Sens inné de la trajectoire, moteur tempétueux, freinage consistant et bonne boîte auto : merci Toyota.								↑	Châssis réactif. Moteur généreux. BVA8 dans le ton.	↓	Plastiques basiques.

Depuis 1962

Sport - Luxe - Compétition - Collection

Référent sur le marché de l'automobile de sport, de luxe, de compétition et de collection, Sport Auto Annonces offre aux professionnels reconnus un environnement privilégié et de qualité pour développer leur relation de confiance avec nos lecteurs passionnés, utilisateurs et collectionneurs.

A VOTRE SERVICE

Directrice de publicité : Julie Martinot 01 41 33 57 73 | Directeur de publicité adjoint : Fabrice Gauvin 01 41 33 29 46
| pub.sportauto@reworldmedia.com | sportauto.fr |

FRANCE SUPERCARS OUVRE UN SECOND SHOW-ROOM SUR LYON



■ Sous la direction de **Martial Hauvel**, avec plus de vingt-cinq ans d'expérience au sein de marques prestigieuses (Aston Martin, Porsche, Jaguar...), le **nouveau show-room de Lyon** vise à offrir une sélection inégalée de voitures, allant des marques emblématiques

aux modèles les plus recherchés. Martial, avec son expertise et son sens aigu du service client, a pour ambition de créer un espace où chaque amateur de voitures pourra trouver son bonheur.

En parallèle, le **show-room de Rennes**, dirigé par **Charles de Saint-Seine** et **Maxime Langlais**, continue de briller dans le secteur. Charles et Maxime, reconnus pour leur approche innovante et leur dévouement envers la satisfaction client, ont réussi à s'établir une solide réputation. Grâce à une sélection pointue de véhicules haut de gamme et à des services personnalisés, ils attirent une clientèle fidèle qui apprécie le sérieux et l'enthousiasme de l'équipe.

FRANCE SUPERCARS RENNES

7 rue Hedy Lamarr
35310 Mordelles
☎ 02 23 42 27 13

FRANCE SUPERCARS LYON

317 rue du Vauzel
69480 Amberieux d'Azergues
☎ 06 85 20 13 70

contact@francesupercars.com
francesupercars.com

Les deux points de vente, bien que situés à des km l'un de l'autre, partagent une vision commune : faire de l'acquisition d'une voiture chez France Supercars une expérience inoubliable. France Supercars incarne l'excellence et l'innovation, promettant de séduire les passionnés d'automobile à travers le pays en proposant tous les services : vente, dépôt-vente, leasing & prestations sur mesure.



MERCI

Merci à Patrizia et Marco d'avoir fait tout le chemin depuis la Suisse afin de nous offrir leur incroyable collection de 40 ans de Sport Auto !



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'émblématique 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](https://www.maserati.com).



MASERATI APPROVED

13 - Astrada

13290 - Aix en Provence
04 42 39 03 86

31 - Maserati Toulouse

31670 - Labège
05 62 71 11 11

33 - BPM Exclusive

33700 - Mérignac
05 57 92 40 90

34 - Maserati Montpellier

34070 - Montpellier
04 67 68 68 00

45 - BPM Group

45000 - Orléans
02 38 65 31 31

51 - Reims Ital Motore

51420 - Witry les Reims
03 26 97 97 77

59 - First Automobiles

59650 - Villeneuve d'Ascq
03 20 79 99 85

69 - SC by Delorme

69190 - Saint Fons
04 81 09 17 75

74 - Automotion by autosphere

74330 - Epagny Metz-Tessy
04 50 22 88 55

83 - Groupe Chopard Maserati

83480 - Puget sur Argens
04 93 33 26 33

85 - Trident

85000 - Mouilleron le Captif
02 51 24 43 85

92 - Schumacher Paris

92210 - Saint Cloud
01 83 77 32 72

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

Colombo Challenge
devient partenaire officiel

mp-rezeau



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

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



Maserati GranSport (4200)
12/2006, 86 900 km, 400 ch
Metallic Grigio Touring, cuir/tissu noir/gris
Prix sur demande



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



BMW M3 (E90) V8 BVM
01/2011, 83 730 km, 420 ch
Blanc, cuir Terracotta, Fr.
Prix sur demande



Porsche 996 4S BVM
01/2005, 119 190 km, 320 ch
Gris métallisé, cuir bleu, Fr.
Prix sur demande



Ferrari F430 Spider
07/2008, 36 220 km, 490 ch
Grigio Silverstone, int. Cuoio, Fr.
Prix sur demande



Ferrari 458 Italia
03/2011, 22 730 km, 570 ch
Grigio Silverstone, cuir Cartier
Prix sur demande



Ferrari FF
10/2011, 60 500 km, 660 ch
Grigio Silverstone, cuir noir
Prix sur demande

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

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

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

LOTUS EMEYA

A partir de 1 090€/mois*



*LOA 48 mois et 60 000km, apport de 13 800€ TTC suivi de 47 loyers de 1 090€ TTC.
Offre valable jusqu'au 31 décembre 2024, réservée aux particuliers – Conditions et détails sur [lotuscars.com](https://www.lotuscars.com)

EMEYA

LOTUS EMIRA

A partir de 890€/mois**



**LOA 48 mois et 60 000km, apport de 10 350€ TTC suivi de 47 loyers de 890€ TTC.
Offre valable jusqu'au 31 décembre 2024, réservée aux particuliers – Conditions et détails sur [lotuscars.com](https://www.lotuscars.com)

EMIRA

LOTUS ELETRE

A partir de 890€/mois***



***LOA 48 mois et 60 000km, apport de 14 900€ TTC suivi de 47 loyers de 890€ TTC.
Offre valable jusqu'au 31 décembre 2024, réservée aux particuliers – Conditions et détails sur [lotuscars.com](https://www.lotuscars.com)

ELETRE

Distributeur officiel Lotus dans les Hauts-de-France

VERBAERE
PASSION & SERVICES

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

RÉSEAUX

NOS VÉHICULES NEUFS

📍 Morgan Motor Orléans

Véhicule de direction



Prix : 109.900,00€

Morgan Plus Four
2 500 km | Boite automatique

Couleur : Vert métal
Moteur : 4 cylindres -
BMW twin-turbo
Type de carburant : Essence

📍 Morgan Motor Nantes

Véhicule de direction



Prix : 109.000,00€

Morgan Plus Four
1 500 km | Boite automatique

Couleur : Vert métal
Moteur : 4 cylindres -
BMW twin-turbo
Type de carburant : Essence

📍 Morgan Motor Monaco

Véhicule de direction



Prix : 127.000,00€

Morgan Plus Six
1000 km | Boite automatique

Couleur : Noir métal
Moteur : 6 cylindres -
BMW twin-turbo
Type de carburant : Essence

📍 Morgan Motor Bordeaux

Véhicule d'occasion



Prix : 89.900,00€

Morgan Plus Four
16 250 km | Boite automatique

Couleur : Dove Grey
Moteur : 4 cylindres -
BMW twin-turbo
Type de carburant : Essence

📍 Morgan Motor Toulouse

Véhicule de direction



Prix : 109.000,00€

Morgan Plus Four
2 000 km | Boite automatique

Couleur : Gris métal
Moteur : 4 cylindres -
BMW twin-turbo
Type de carburant : Essence

📍 Morgan Motor Paris

Véhicule de direction



Prix : 109.500,00€

Morgan Plus Four
900 km | Boite automatique

Couleur : Noir métal / Gris métal
Moteur : 4 cylindres -
BMW twin-turbo
Type de carburant : Essence

Rendez-vous dans nos showrooms MORGAN MOTOR !

ORLÉANS

10 Av. des Droits de l'Homme,
45000 ORLÉANS
02 38 65 31 31

BORDEAUX

40 Impasse du Forgeron,
33127 St Jean d'Illac
05 62 12 29 00

NANTES

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

TOULOUSE

26 avenue du Louron, ZA En Jacca
31770 COLOMIERS
05 62 12 29 00

MONACO

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

PARIS

6 rue de la Cavalerie,
75015 PARIS
01 53 86 72 72



www.morganmotor-bpm.fr



Aston Martin DB11 V8 Volante
10/20 – 47.700 km – 159.000 €



Aston Martin DB12 V8
01/24 – 3.700 km – 259.000 €



Bentley Continental GT V8
03/22 – 22.800 km – 219.000 €



Bentley Bentayga W12
12/17 – 61.980 km – 129.000 €



Aston Martin V8 Vantage
07/19 – 20.000 km – 143.000 €



Aston Martin V8 Vantage
09/22 – 28.600 km – 155.000 €



Bentley Continental GT W12 Speed
02/16 – 42.000 km – 109.000 €



Bentley Bentayga W12
05/18 – 45.980 km – 129.000 €



Aston Martin DBS Coupé V12 Superleggera
01/20 – 10.300 km – 245.000 €



Aston Martin DBS V12 Volante
01/11 – 31.000 km – 146.000 €



Bentley Continental GT V8
12/21 – 8.000 km – 199.000 €



Bentley Bentayga V8 Azure
07/23 – 1.650 km – 238.000 €



Aston Martin DBX V8
09/21 – 34.000 km – 169.000 €



Aston Martin DBX V8
08/22 – 23.700 km – 219.000 €



Bentley Bentayga W12
01/17 – 27.000 km – 130.000 €



Bentley Bentayga V8 First Edition
09/20 – 36.000 km – 205.000 €



Lamborghini Urus
07/20 – 52.600 km – 249.800 €



Dallara Stradale
08/18 – 6.100 km – 225.000 €



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



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



Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM



Ferrari 296 GTB
09/23 - 5.300 km - 339.000 €



Ferrari 296 GTS
06/23 - 5.000 km - 415.000 €



McLaren 675LT Spider
09/16 - 31.300 km - 265.000 €



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



Ferrari 488 Pista
05/19 - 20.100 km - 419.000 €



Ferrari 488 GTB
01/17 - 21.245 km - 229.000 €



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



Rolls-Royce Dawn
07/19 - 12.970 km - 355.000 €



Ferrari 812 GTS
10/20 - 16.000 km - 463.000 €



Ferrari 328 GTS
08/89 - 113.900 km - 95.000 €



McLaren Artura V6
11/22 - 10.650 km - 235.000 €



Rolls-Royce Ghost
06/23 - 2.100 km - 385.000 €



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



Ferrari F8 Tributo
05/21 - 8.920 km - 299.000 €



McLaren Artura Spider
05/24 - 100 km - 325.000 €



Morgan PlusSix
06/24 - 280 km - 127.000 €



Ferrari GTC4 Lusso V12
03/18 - 27.800 km - 239.000 €



Ferrari California
04/12 - 29.000 km - 134.000 €



McLaren 650S Spider
06/17 - 28.000 km - 173.000 €



Audi RS6 Avant V8 TFSI
08/20 - 38.220 km - 136.000 €

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

105



Mercedes-Benz AMG GT 4Portes 63 S 4Matic
06/19 – 18.000 km – 114.800 €



Mercedes-Benz AMG GT S
10/17 – 8.800 km – 119.000 €



Mercedes-Benz E63 AMG S 4Matic
04/18 – 54.000 km – 86.000 €



Mercedes-Benz GLC 63 AMG
01/19 – 40.600 km – 73.000 €



Mercedes-Benz GLA 45 AMG S
08/20 – 19.000 km – 64.500 €



Mercedes-Benz GLB 35 AMG
02/23 – 8.950 km – 62.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
05/21 – 3.500 km – 184.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
07/21 – 25.500 km – 179.000 €



Mercedes-Benz S63 S E Performance Limousine 4Matic
08/23 – 16.000 km – 227.000 €



Mercedes-Benz S63 AMG Coupé 4Matic
06/18 – 75.000 km – 99.000 €



Mercedes-Benz S63 AMG S 4Matic
05/20 – 32.000 km – 108.000 €



Mercedes-Benz S580e AMG Line Limousine
02/22 – 13.100 km – 113.000 €



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



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



Land-Rover Defender 90 5.0 P525
05/23 – 7.650 km – 119.000 €



Range Rover Sport P460e
02/24 – 8.500 km – 132.500 €



Porsche 911 Carrera 4S
10/21 – 22.900 km – 148.000 €



Porsche 718 Spyder PDK
03/23 – 2.300 km – 122.000 €



Porsche 911 Turbo S
11/21 – 13.400 km – 239.000 €



Maserati Levante V8 Trofeo
04/22 – 40.000 km – 119.500 €

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

BPM Exclusive

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



Temerario

YOU CAN'T HIDE WHO YOU ARE*



Le véhicule n'est pas encore proposé à la vente. Par conséquent, il n'est pas soumis à la directive 1999/94/CE. Consommation et émissions en phase d'homologation.

Avec son groupe motopropulseur hybride V8 biturbo de 920 CV, la Lamborghini Temerario établit de nouvelles références en matière de performance, de confort et de plaisir de conduite. En tant que deuxième modèle de la gamme Lamborghini High Performance Electrified Vehicle (HPEV), la Temerario allie un moteur V8 biturbo, développé entièrement à Sant'Agata Bolognese, à trois moteurs électriques. Cette combinaison offre une puissance impressionnante, avec une capacité d'atteindre 10 000 tr/min, une vitesse maximale de plus de 340 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en seulement 2,7 secondes.



LAMBORGHINI CANNES / LYON / MULHOUSE

Concessionnaires Officiels

CANNES

362 Avenue du Campon
06110 Le Cannet
Tel : +33 4 22 78 78 78
Mobile : +33 6 30 906 344
emerik.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

*You can't hide who you are : Vous ne pouvez pas cacher qui vous êtes.

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

PRENEZ LA ROUTE

AVEC PASSION



RÉSEAUX

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

27 CONCESSIONS
11 MARQUES
8 VILLES

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

PASSION
AUTOMOBILES
ACCES • PREMIUM • SPORT • PRESTIGE



www.passionautomobiles.fr

Flashez pour voir nos véhicules
neufs ou d'occasion



Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

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

Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



992 GT3 Pack Touring
08/22, 11 240 km, Gris Ardoise, Tout Cuir Noir, 257 900 €



992 Carrera 4 GTS Cabriolet
12/21, 20 080 km, Noir Intense Métallisé, Alcantara & Cuir Craie, 204 900 €



992 Carrera S
02/23, 24 900 km, Argent GT Métallisé, Tout Cuir Noir, 189 900 €



991 GT2 RS
08/24, 100 km, Argent GT Métallisé, Intérieur Tout Cuir Noir, 449 900 €



991 Turbo S
05/14, 76 400 km, Noir Basalte Métallisé, Int. Tout Cuir Noir/Beige Louxor, 129 900 €



991 Turbo S Cabriolet
06/17, 63 480 km, Noir Intense Métallisé, Tout Cuir Noir, 164 900 €



982 Cayman GT4
12/21, 12 840 km, Craie, Race-TEX Cuir Noir, 149 900 €



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 Fauçaille
66000 Perpignan
Tel : 04 68 811 911

982 Boxster GTS 4.0
07/20, 20 230 km, Gris Quartz Métallisé, Intérieur Cuir/Alcantara Noir, 119 900 €

981 Cayman GTS
11/14, 59 900 km, Argent Rhodium Métallisé, Pack GTS Argent Rhodium, 79 900 €

Taycan GTS
08/23, 4 900 km, Noir Intense Métallisé, Alcantara & Cuir Noir, 129 900 €

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

Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé
07/20, 44 900 km, Gris Quartzite Métallisé, Tout Cuir Club Brun, 139 900 €

Panamera 4S E-Hybrid
08/23, 8 900 km, Noir Intense Métallisé, Tout Cuir Noir, 144 900 €

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 612

Année : 2006
Km : 68 016
Couleur extérieure : Grigio titanio Metall
89 900 €



Ferrari 458 Spider

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



Ferrari SF90 Stradale

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



Ferrari 599 GTO

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



Ferrari 296 GTS

Année : 2023
Km : 12 667
Couleur extérieure : Rosso Imola
399 000 €

4 All. Pierre Georges Latécoère
64200 Biarritz
Tél. 05 59 85 65 63
biarritz.ferrariidealens.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 488 Pista Spider

Année : 2020
Km : 3 682
Couleur extérieure : Rosso Magma
684 900 €



Ferrari GTC4 Lusso T

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



Ferrari 296 GTB

Année : 2023
Km : 550
Couleur extérieure : Rosso Corsa
419 900 €



Ferrari F12

Année : 2015
Km : 27 553
Couleur extérieure : Grigio Titanio
264 900 €



Ferrari 599 GTB Fiorano

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



Ferrari 812 Superfast

Année : 2019
Km : 31 471
Couleur extérieure : Rosso Corsa
329 900 €



Ferrari 458 Speciale

Année : 2014
Km : 33 831
Couleur extérieure : Bianco Avus
369 900 €



Ferrari 488 Pista Spider

Année : 2020
Km : 1 511
Couleur extérieure : Grigio Silverstone
629 900 €



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 : 2021
Km : 28 795
Couleur extérieure : Giallo Modena
359 900 €



Ferrari California

Année : 2012
Km : 24 388
Couleur extérieure : Nero Daytona
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 Pista

Année : 2019
Km : 8 938
Couleur extérieure : Rosso Corsa
449 900 €



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.ferrari dealers.com



ferrariapproved.com

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

111



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, **84 900 €**



e-tron Sportback 503 ch
06/23, 7 800 km, cuir Valcona noir/gris, Pk Style Noir +, Pk Assist. Route/Ville, sgs AV. Sport +, Matrix LED, B&O, TO coul. pano., **119 900 €**



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, **41 900 €**



Q7 Competition 60 TFSI e quattro tiptronic
09/20, 52 000 km, cuir Valcona noir/gris, Pk Assist. Route/Ville, Pk Qualité de l'air, sgs AV. Sport S +, TO pano. verre, MMI, Matrix LED HD, Bose 3D, tête haute, phone box, **69 900 €**



S8 TFSI quattro 571 ch tiptronic
06/20, 82 800 km, Pk cuir étendu Valcona noir, Pk Style Noir, Pk Qualité de l'air, Pk Sécurité, Matrix LED, TO coul. pano., **104 900 €**



Audi Occasion :plus

Quand on veut une Audi, on va chez Audi.

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



Lemauviel Exclusive

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

www.lemauviel.com



PINSON
AUTOMOBILES

UN UNIVERS AUTOMOBILE MULTIMARQUE

1 rue des Pinsons, 45520 Cercottes



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



Porsche 911 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
11/16 - 36.400 km - 123.900 €
Bose, PDLs+, Pack Chrono, sièges chauffants



Porsche 911 Carrera 4 GTS Type 991
07/17 - 40.500 km - 134.900 €
Bose, Lift, caméra, sièges chauffants



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



Porsche Boxster S 3.4 L Type 987
11/10 - 50.000 km - 45.900 €
Régul., sièges chauffants, nav., volant 3 branches



Mercedes GLE 63 S AMG
01/17 - 78.600 km - 64.900 €
Caméra 360°, Bang & Olufsen, sièges ventilés, TO



Mercedes Classe S63 coupé AMG
05/15 - 77.000 km - 69.890 €
Pack carbone Ext., cam. 360°, toit Pano, JA 20' AMG



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



Bentley Continental GT First Edition W12
08/18 - 56.000 km - 169.900 €
Pk Mulliner, sièges Av chauffants ventilés, JA 22'



Range Rover Sport P400E Dynamic
11/19 - 83.000 km - 59.900 €
Cam. 360°, toit Pano, sièges Chauff. et Ventilés, JA 21



Land Rover Defender P400e X Dynamic HSE
05/24 - 2.500 km - 115.900 €
Clim 3 zones, black Pack, JA 22' Gloss Black

Beaumont

Automobile Paris

PADDOCK

PARIS



Achat | Vente | Dépôt Vente | Véhicules Sport & Collection

PADDOCK PARIS, conciergerie de véhicules de luxe et de prestige, votre nouvelle conciergerie idéalement située à Paris 15



@beaumont_automobile

Beaumont Automobile
contact@beaumontautomobile.com
Steven ☎ 06 12 69 25 61
www.beaumontautomobile.com

PADDOCK PARIS
contact@paddock33-paris.fr
Frank ☎ 07 75 79 58 98
www.paddock33-paris.fr



@paddock.paris

Suivez-nous !



@moteuretsens

Moteur & SENS®

WWW.MOTEURETSENS.COM

NOTRE
SHOWROOM
À 30 MIN
DE PARIS



Aston Martin DBS Superleggera Volante
02/20 – 9 900 km – 284 900 €
V12 biturbo 5.2 725 ch, 2+2, sgs Sport +,
Pk Dark Chrome Jewellery, diff. carbone



Bentley Continental GT Le Mans 1 of 48
10/23 – 800 km – 600 000 €
W12 659 ch, Cuir noir, Piano Black, pk
carbone ext., freins carbone céram.



Lamborghini Aventador SV LP 750-4
01/16 – 6 300 km – 449 900 €
Int. SV cuir/Alcantara, pack carbone int.,
Lift, carbone mat ext., jantes Diantus



Ferrari 599 SA Aperta
06/11 – 7 800 km – 1 690 000 €
V12 atmo. 6.0 670 ch, sgs Racing carbone,
cuir marron, inserts alu., radars AV/AR



McLaren 675LT Spider
10/21 – 6 800 km – 549 900 €
Cuir noir, Pack Carbone Int./Ext., Lift, échap.
Titanium, frein carbone/céram., extincteur



Mercedes AMG GT Black Series
12/21 – 8 500 km – 429 900 €
Cuir/Alcantara noir, sgs baquets carbone,
Pack Carbone Ext., keyless go, Burmester



Aston Martin Vantage GT12 Geneva 1/1
11/17 – 4 730 km – 384 900 €
V12 atmo. 6.0 600 ch, exemplaire unique
du Geneva Motor Show 2015, immat. FR



Ferrari SF90 Spider Assetto Fiorano
03/24 – 1 825 km – 640 000 €
V8 biturbo 4.0 1000 ch, pk Performance,
pk carbone int./ext., JBL Premium, CarPlay

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 covoyer #SeDéplacerMoinsPolluer

SPÉCIALISTES

113



Ferrari 550 Maranello
02/00, 485 ch, 58 200 km, BVM, 1^{ère} main, carnet, garantie, **150 000 €**



AC Cobra 427 5.0 Ford GT Backdraft Racing
07/03, 426 ch, 11 500 km, BVM, carnet, garantie, **125 000 €**



Jaguar XK 140 Roadster LHD
01/56, 190 ch, 56 000 km, BVM, carnet, **100 000 €**



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



Ferrari F355 Spider
04/98, 381 ch, 47 900 km, BVA, 2^{ème} main, garantie, **95 000 €**



Jaguar E-Type Roadster 4.2 Serie 1,5 Matching Numbers
02/68, 171 ch, 81 000 km, BVM, carnet, **119 000 €**

FRANCE SUPERCARS

FRANCE SUPERCARS RENNES

7 rue Hedy Lamarr
35310 Mordelles
☎ 02 23 42 27 13

FRANCE SUPERCARS LYON

317 rue du Vauzel
69480 Amberieux d'Azergues
☎ 06 85 20 13 70



Ferrari 430 Scuderia Spider 16M 4.3 V8 510 ch
08/09 - 26 900 km - 449 000 €
1 of 499, BVF1, Pk Carbone int./ext., sgs Racing



Ferrari 812 Superfast 6.5 L12 800 ch BV7
09/19 - 19 800 km - 359 900 €
Cuir/Alcan. noir, Pk Carbone int./ext., sgs Daytona



Porsche 992 Turbo S 3.8 6 cyl. biturbo 650 ch
11/21 - 6 390 km - 259 900 €
PDK8, Pk Sport Chrono, Bose, TO coul. verre



Audi RS6-R ABT/MTM 4.0 V8 biturbo 1001 ch
02/21 - 26 900 km - 239 900 €
Pk Dyn. RS +, frein céram., B&O, TO pano. verre



Lamborghini Huracán LP610-4 V10 5.2 610 ch
11/17 - 22 390 km - 217 900 €
Noir covering orange, Lift, caméra recul, GPS



Bentley Mulsanne 6.75 V8 biturbo 512 ch BV8
02/12 - 94 900 km - 99 000 €
Cuir noir, empat. court, susp. pneu, 5 places



Porsche 991.2 GTS 3.0 6 cyl. biturbo 450 ch BVM7
08/19 - 27 500 km - 139 900 €
90L, châssis Sport, Pk int. GTS, Lift, TO coul. verre



Porsche Cayman GT4 4.0 6 cyl. 420 ch BVM
07/20 - 11 900 km - 119 900 €
Pk Sport Chrono +, Pk Clubsport, ligne JCR titane



Mercedes G 400 CDI Cab. 4.0 V8 biturbo 250 ch
03/05 - 69 720 km - 98 500 €
BV5, Pk Exclusif, int. cuir noir, inserts ronce noyer



Porsche Cayman 981 GTS 3.4 6 cyl. 340 ch PDK7
07/14 - 60 900 km - 74 900 €
Pk Sport Chrono +, échap. Sport, sgs Sport +, VTS



Jaguar F-Type R Coupé V8 5.0 Compresseur 550 ch
03/17 - 65 500 km - 68 900 €
Black Pack Ext., sgs chauff., caméra recul, réglu.



Maserati Ghibli SQ4 3.0 V6 biturbo 410 ch BV8ZF
06/17 - 66 490 km - 62 900 €
Pack int. carbone, volant cuir Sport, CarPlay, TOE

L'ART DE L'AUTOMOBILE



Porsche Carrera GT 0438/1270 - 1 450 000 €, 11/04, 8 700 km, ori. Porsche Levallois, full XPEL, état irré., dossier



Porsche 992 GT3 Weissach - 429 000 € (TVA récup.), 12/23, 650 km, immat. Fr, 65k€ d'opt*, réservoir 90L, PPF



Ferrari 458 Speciale - 459 000 €, 05/16, 5 900 km, état exc., full PPF XPEL, jamais piste, full carbone int., GPS, tél.



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



Porsche 991 Speedster N°513/1948 - 385 000 €, 11/19, 4 600 km, 1^{ère} m. Fr, baquets 918, Lift, 90L, roues AR direct.



Lamborghini Huracán Evo Spyder - 329 900 €, 2022, 16 900 km, Lift, Sensorum, caméra, régl., int. Ad Personam



Ferrari Purosangue V12 - 789 000 €, 03/24, 5 500 km, TVA, 1^{ère} m. Fr., 140k€ d'opt*, full carbone int/ext, TO pano



Porsche 997 GT2 RS N°47/500 - 385 000 €, 10/10, 19 500 km, suivi Porsche FR complet, Piwi RAS, état exceptionnel



Ferrari 458 Speciale Aperta 1 of 499 - 810 000 €, 04/15, 7 800 km, 1^{ère} m., caméra recul, tél., nav., full carbone



Lamborghini Urus - 329 900 €, 02/22, 11 100 km, Pk int. Carbone, TO pano., B&O 3D, tête-haute, caméra 360°



McLaren 600LT MSO Clubsport Pro - 299 900 €, 07/19, 5 100 km, TVA, full carbone ext., sgs Senna, Lift, télémétrie



Ferrari 812 GTS - 519 000 €, 03/22, 3 900 km, Fr., full XPEL, int. carbone, display, Lift, CarPlay, sgs Daytona

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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

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

SPÉCIALISTES

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Vos annonces

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

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

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

* Offre réservée aux particuliers, professionnels nous consulter.

Vendez votre auto à partir de 29€*

Pour une parution dans le prochain numéro, vos annonces doivent nous parvenir **au plus tard le jeudi 14 novembre**



Ferrari Lusso T
11/18, 38.015 km, nero Daytona, toit Pano carbone, sièges Daytona, Lift • **199.900 €**



Ferrari 296 GTB
09/23, 2.054 km, Rosso F1 75, carbone, sièges racing, Lift • **349.900 €**



Ferrari FF
05/12, 65.311 km, grigio Silverstone, caméra Av et Arr, carbone, display, JA 20 • **155.900 €**



Ferrari 360 Modena BVM
10/04, 67.480 km, Rosso Corsa, écussons, carnet • **115.900 €**

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

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

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

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, Gtë 24 mois • **159.900 €**



Ferrari 812 GTS
08/21, 15.780 km, Grigio GTS, cuir nero, sièges Daytona, carbone, Lift • **469.900 €**



Ferrari 812 GTS
05/22, 7.301 km, Giallo Triplo Strato, full carbone Int/Ext Lift ... • **479.900 €**



Ferrari Roma
07/21, 6.111 km, blue Roma, cuir Daytona tortora, caméra 360°, carbone, Gtë 24 mois • **255.900 €**

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

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

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

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

ACCESSOIRES & SERVICES



Track Day + Endurance



Sprint et Rallye



Pour disques en carbone céramique



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

www.atomix-r.fr - Freinage compétition et hautes performances

04.94.26.09.36 - Distribution en France - info@atomix-r.fr



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 covoturer #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 360 Challenge

02/00, 33.159 km, argento Nurburgring, révision et restauration complète • **139.900 €**

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 400 i BVA

03/81, 73.637 km, bleu métal, 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 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



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 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



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



Maserati Levante SQ 4 GranSport

12/21, 47.253 km, gris mat, cuir noir, Pack Assistant Conducteur +, Harman-Kardon, JA 21 Anteo, TVA • **88.900 €**

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



Maserati GranTurismo 4.7 S BVR

05/09, 37.961 km, bianco, cuir / alcantara nero, Skyhook, JA 20 Neptuno • **64.900 €**

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 • **949.900 €**

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



BMW Z8

08/00, 59.145 km, gris clair métal, cuir rouge / noir, Hard Top, carnet • **226.900 €**

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

ACCESSOIRES & SERVICES

Spécialiste Rolls-Royce

Mécanique | Carrosserie | Après-Vente



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



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

AUTOHAUS 60

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



Lotus Emeya S

Véhicule de démonstration, peinture métallisée Gris Boreal, Signature Lotus noir, Toit vitré intelligent, volant alcantara et carbone, JA 21 5 branches Aéro noir brillant • **158.560 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com



Caterham 340 R

Neuve, châssis S3, peinture exclusive Detonator Yellow, plancher surbaissé, full Decal pack noir, arceau Track Day, coupe-batterie, JA Apollo back 13 • **66.490 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.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 • **287.000 €**

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



VW ID. Buzz PRO 150 kW

08/23, 1.100 km, argent mono métal, Pack Design, Pack Assistance, Pack Open & Close, inter style, JA 19, Gtie 08/26 • **45.900 €**

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



Mercedes A200 AMG Line 7G Tronic

10/22, 23.400 km, noir, cuir noir, Pack Premium et Sport Black • **31.900 €**

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



Dodge RAM TRX Launch Edition 712 cv 1/702 Ex

03/21, 5.117 km, 4 Pl, gris Anvil, cuir et alcantara noir/rouge, T.O, caméra, cache benne, Exo TVS • **149.000 €**

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



Caterham 340S

Neuve, châssis SV, peinture exclusive Viper Blue, plancher surbaissé, full Decal pack blanc, coupe batterie, black pack, JA Apollo black 13 • **65.990 €**

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



Lotus Eletre S

Véhicule de démonstration, caméras latérales, toit vitré intelligent, volant microfibre et carbone, pack carbone extérieur étendu, pack carbone intérieur, JA 23 noir brillant multibranches • **119.990 €**

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

ACCESSOIRES & SERVICES



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

PLATIN
★ ★ ★ WHEELS

Jantes homologuées TÜV jusqu'au 21"



P 118



P 119



ACCESSOIRES & SERVICES

DU 01/09/2024 AU 25/12/2024

JEU CONCOURS ANNIVERSAIRE



TENTEZ DE GAGNER*
UN JEU DE 4 JANTES ALU

x4
jantes
PLATIN
★ ★ ★ WHEELS

PLATIN
★ ★ ★ WHEELS



JOUEZ
EN FLASHANT CE QR CODE

EROL

*Jeu avec obligation d'achat. Règlement de l'opération et modalités de participation sur erol.fr. Visuels non contractuels. AdobeStock. Image générée par IA. kiweerouge

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



Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé Platinum V6 3.0 L 462 cv BVA 8
2023, 49.000 km, bleu Moonlight nacré, cuir bi-color gris galet, Bose, Chrono, PASM, options, Fr., Gar. Porsche 2025 • **89.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



Ferrari 296 GT5 3.0 L V6 830 cv Hybride
11/23, 510 km, rouge, cuir gris charcoal, nombreuses options
• **395.000 € (Poss. HT)**

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



Chevrolet Corvette C7 Grand Sport Cabriolet 6.2 L V8 466 cv BVA 8

02/18, 30.000 km, gris gun métal, cuir bi-ton fauve / noir, pk Perf. Grandsport, pot sport + valves, Malus compris • **84.900 €**
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 L 420 cv PDK

2017, 73.000 km, blanc Carrara, cuir noir, PSE, Bose, PASM, Nbres options • **107.900 €**
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 nuit Pozzi, cuir complet cuoio + bleu nuit, SEC Daytona, Magneride, options, carnet, factures révision Ferrari • **113.900 €**

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



Porsche Cayman 718 Clubsport GT4 4.0 L 420 cv BVM 6

2020, 14.600 km, bleu Miami, cuir / alcantara noir, PSE, Pack Sport Chrono +, S. Sports Challenge baquets, CGF • **121.900 €**

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



Ariel Atom 3

05/10, 8.869 Miles, noir, châssis 3.5 renforcé Ariel Atom, aileron avant / arrière carbone

• **67.500 €**

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



Lotus Exige 350 Sport

12/16, 9.400 km, metallic grey, Pack alcantara, boîte de vitesse ajourée, JA forgées, régulateur, climatisation, radar de recul • **84.500 €**

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



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 • **79 500 € TTC**

Bentley Lyon - Daniel Pruchnicki
daniel.pruchnicki@bentley-lyon.com
+33 6 17 39 91 57



Bentley Continental GT V8 S 550 ch
05/2024, 1 713 km, phase 3, Onyx, cuir Beluga, Garantie constructeur • **279 800 € TTC**

Bentley Lyon - Daniel Pruchnicki
daniel.pruchnicki@bentley-lyon.com
+33 6 17 39 91 57



Bentley Bentayga V8 S 550 ch
01/2024, 502 km, phase 2, Anthracite, cuir Beluga, Garantie constructeur • **269 800 € TTC**

Bentley Lyon - Daniel Pruchnicki
daniel.pruchnicki@bentley-lyon.com
+33 6 17 39 91 57



Bentley Bentayga 4.0 V8 550 ch BVA
06/2018, 134 489 km, phase 1, Onyx, cuir Beluga, Garantie Bentley 12 mois • **99 800 € TTC**

Bentley Lyon - Daniel Pruchnicki
daniel.pruchnicki@bentley-lyon.com
+33 6 17 39 91 57



Bentley Continental GT V8S 4.0 528 ch
05/2014, 55 178 km, immatriculation Française, Garantie VO 12 mois • **99 900 €**

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



Lamborghini Urus 4.0 V8 650 ch
08/2020, 24 025 km, Française, 1^{er} main, Garantie Selezione 12 mois • **PSD**

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



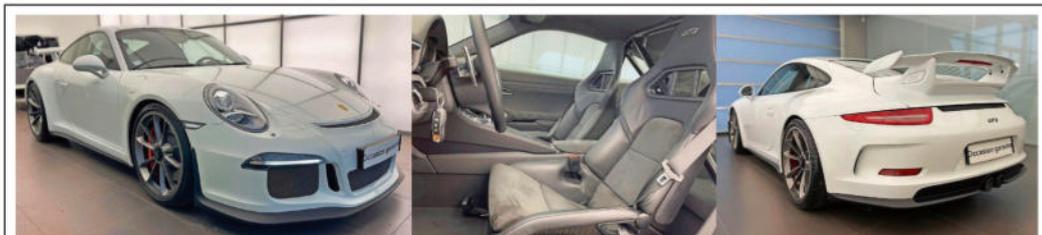
Lamborghini Huracán Sterrato 5.2 V10 610 4WD LDF7
09/2023, 1 283 km, Française, TVA, Garantie constructeur date fin 05/09/28 • **PSD** (malus payé)

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



Lamborghini Huracán Evo Coupé 5.2 V10 640-4
06/2019, 22 150 km, Arancio Xanto, Française, fortement optionnée, Garantie Selezione 12 mois • **279 900 €**

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



Porsche 991 GT3 3.8 475 ch Clubsport
08/14, seulement 22 000 km, nombreuses options, entretien exclusif Porsche à jour, nous contacter pour plus d'informations • **Prix sur demande**
Centre Audi Lemauiel Exclusive (14) - David Schwartz - 06 78 74 33 95



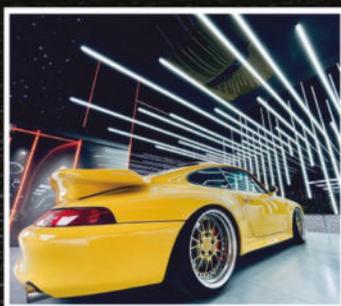
Land Rover Defender Eden Park TD4 Cabriolet
07/12, 242 000 km, 122 ch, BVM, 2 places, diesel, noir, full cuir noir, baquets Recaro, PRODUIT EXCLUSIF, garantie 3 mois, nous contacter pour plus d'infos • **Prix sur demande**
Centre Audi Lemauiel Exclusive (14)
David Schwartz - 06 78 74 33 95

ACCESSOIRES & SERVICES



INNOVA-BOX

AMÉNAGEMENT DE GARAGE SUR-MESURE



Renseignements au :



01.85.41.61.47 | 07.49.08.90.88

Sport Auto parle de nous !

 gmouret@innovabox.fr

INTERVENTION PARTOUT EN FRANCE
www.innova-box.net



ACCESSOIRES & SERVICES



Lamborghini Huracan EVO Spyder V 10 640 cv
2019, 11.500 km, Verde Selvans, cuir, SEC, Finition Q-Citura, Radar de recul, Xpel face avant. • **319.900 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr



Lamborghini Aventador SVJ V12 770 cv
2020, 7 200 km, Nero Helene, lift, sono sensonum, sièges sport, PK carbone Ext mat, Xpel av., Origine Lamborghini Bordeaux • **650.000 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr



Lamborghini Huracan STO V 10 640 cv
2022, 11.950 km, Grigio Titans Mat, Pack carbone Ext mat, pack carbone Int, Lift, Télémétrie, Xpel avant, 1^{er} main (Lamborghini Bordeaux) • **389.900 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr



Lamborghini Urus V8 650 cv
2020, 41.700 km, Nero Helene, SEC massants et ventilés, configuration 4 places, XPEL face avant • **269.900 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr



Lamborghini Urus V8 650 cv
2020, 41.200 km, Grigio Lynx, SEC, configuration 5 places, JA 23 Diamond Cut, 6 modes de conduite, 1^{er} main (Lamborghini Bordeaux) • **264.900 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr



Mercedes SL 63 AMG V8 585 cv
2022, 18.000 km, cuir Nappa, SEC massants et ventilés, Burmester, insert carbone, freins carbone / céramique, Pack sport black, JA AMG • **189.900 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr



Mercedes AMG GT Black Series V8 730 cv
2022, 4.500 km, sièges baquet, Pack carbone Int/Ext, caméra de recul, arceau, Xpel intégral, Fr. • **439.900 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.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^{er} main • **369.900 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr



Toyota GR Supra 2.0 Pack Premium 258 ch
09/21, 22 500 km, BVA, origine France, gris Moareki, int. cuir noir, audio JBL, affichage tête-haute, différentiel actif Sport, suspension active, bien équipée, garantie Toyota, état neuf • **49 900 €**

06 86 90 42 98 (dépt. 78)



4 disques Ferrari Scuderia
Vends 4 disques de frein Ferrari Scuderia carbone 2 AV+ 2 AR, valeur 17 000 €, 25 000 km, origine Ferrari • **5 000 €**

06 12 35 40 31 (dépt. 83)



Sculpture Automobile « GT3 »

Artiste Belzoni. Signée et numérotée, 50 cm, bronze poli noir, monté sur socle chêne d'Amazonie • **1.800 €**
claudchantal@gmail.com 0673777888

POUR UNE PARUTION DANS LE PROCHAIN NUMÉRO, VOS ANNONCES DOIVENT NOUS PARVENIR **AU PLUS TARD LE JEUDI 14 NOVEMBRE.**

VOTRE ANNONCE DANS *Sport* **auto**

PROFESSIONNELS

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

OFFRE SPECIALE

1 MOIS

29€

2 MOIS

+
3^e MOIS
OFFERT

49€



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

VOTRE ANNONCE PAR EMAIL

pub.sportauto@reworldmedia.com

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

VOTRE ANNONCE PAR COURRIER

Sport Auto "Petites Annonces"

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

Marque : _____ Modèle : _____

Année : _____ km : _____ Descriptif : _____

Nom / Prénom* : _____ Téléphone : _____

Adresse* : _____ Mail : _____

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

RÈGLEMENT

CB n° _____ Validité _____/_____/_____

Chèque à l'ordre de REWORLD MEDIA CONNECT

Signature obligatoire : _____

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



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Ma première moto !

Toujours plus de liberté !

Maison de famille !

Tarif Collection à partir de 9 ans !

Plus belle la vie !

Sans hésitation on y va !

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. ©Assurances Transeuropéennes S.A.S. - Sociétés de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysee - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350948446. N°ORIAS : 070700782 (www.orias.fr) - Création : designa.fr - Au 19/09/2023

ACCESSOIRES & SERVICES

LA PAUSE VINTAGE



À LA UNE

Le V6 PRV au sommet !

RIEN QUE POUR VOUS

La Ford GT 40

ON VOUS DIT TOUT

Sur l'Audi RS4

EN TÊTE À TÊTE

Avec Jérôme Fombelle et sa BMW 530i

EN VENTE ACTUELLEMENT

SPORT

140

COULISSES F1

Grand Prix
de Singapour

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

Motorsport-Images/LAT/Panoramic

134

Le problème de riche de McLaren

La tradition chez McLaren est de ne pas imposer de consignes à ses pilotes. Ron Dennis lui-même détestait nommer un "numéro 1". Et a connu des soucis lorsque les deux hommes ne se départageaient pas naturellement en course. Le duo Piastri-Norris est à la hauteur de l'Histoire : deux compétiteurs talentueux et peu désireux de se faire des politesses, quitte à gâcher de précieux points. On vous raconte comment l'équipe a dû trancher.



Laurent Villaron

128

STUDIO
Ligier JS 325 (LMP3)



Panoramic

144

ENQUÊTE F1
Retour en Afrique ?



Sylvain HENRY

148

REPORTAGE
Rallye Jeunes : toujours à l'affût





STUDIO Ligier JS P325 (LMP3, 2025)

FORMULE INITIATIQUE

Plus que jamais, l'Endurance constitue une vraie filière. Lancée il y a dix ans, la catégorie Le Mans Prototype 3 compose le premier étage de cette pyramide. Mue par un nouveau moteur, la troisième génération de LMP3 est dans les starting-blocks, et Ligier espère bien maintenir sa position dominante avec la nouvelle JS P325.

Par Alain Pernet Photos Laurent Villaron



Avec le nouveau moteur, les besoins de refroidissement ont augmenté et les pontons sont bien plus volumineux qu'avant.



Grâce aux catégories LMP1 – hier – et Hypercar – aujourd'hui –, l'Endurance a retrouvé le lustre qui était le sien dans les années 60 et au début des années 70. Pour soutenir ce développement, le législateur a peu à peu mis en place une véritable filière spécifique à cette discipline. Après la catégorie LMP2, l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) a ainsi établi – il y a dix ans maintenant – une catégorie LMP3 plus accessible.

Un lancement très pertinent selon son président Pierre Fillon :
« Pour assurer le futur de notre discipline, il fallait construire ses bases, fédérer de nouvelles recrues, faire émerger des talents, par le biais d'une formule de promotion qui permette aux candidats de découvrir l'Endurance, de s'adonner à la compétition, dans des conditions raisonnables. Créer le LMP3 devenait donc une évidence. Ces dernières années nous ont prouvé son bien-fondé. »

Désormais, de nombreux jeunes pilotes n'hésitent pas à bifurquer directement vers le LMP3, au lieu de s'engager en monoplace. Ça a notamment été le cas de Thomas Laurent, pour lequel le LMP3 a été une irremplaçable étape d'initiation en sport automobile :
« C'est la voiture qui a lancé ma carrière. Je sortais du Karting quand j'ai mené un premier test à Magny-Cours avec une LMP3. J'ai tout de suite adhéré. J'avais l'impression de me retrouver dans un gros karting, avec de l'aérodynamique. Ça prenait aux tripes. Il s'agit d'un super-outil de formation car cette machine, très sensible et sans assistance, permet d'apprendre nombre de choses, comme le freinage dégressif. Pour s'adapter à la gestion du trafic, elle est idéale



"LA JS P325 RESTE UNE VOITURE TRÈS FACILE ET SAINTE. ELLE EST VRAIMENT AGRÉABLE À PRENDRE EN MAIN ET DONC ACCESSIBLE À DES GENTLEMEN DRIVERS OU À DE JEUNES PILOTES. PLUS ENCORE QU'UNE GT, JE PENSE."

Olivier Pla, pilote d'essai

aussi puisque dans certaines compétitions, les LMP3 évoluent avec les LMP2, plus rapides, et les LMGTE, moins rapides. On apprend vraiment notre job. »

C'est par cette école également qu'est passé Malthe Jakobsen, qui sera pilote officiel Peugeot en Hypercar l'an prochain, en remplacement de Nico Müller. Le Danois a opté dès ses 17 ans pour le LMP3 et l'ELMS, dont il a remporté le titre en 2022 au sein du Cool Racing, avant de passer en LMP2. « Je garde un excellent souvenir de mes trois saisons au volant de la LMP3. C'est un outil parfait pour apprendre, même si ça fait peut-être une grosse marche à monter par rapport au Karting. Pour ma part, j'ai aimé courir en F4 en amont, mais pour des considérations budgétaires, il m'était impossible de continuer en monoplace. Le LMP3 était alors la meilleure option pour me rapprocher de mon objectif de devenir pilote professionnel et de disputer les 24 Heures du Mans. Avec le recul, je me rends compte que je n'avais pas encore participé à la moindre course de LMP2 lorsque Peugeot m'a convié à éprouver l'Hypercar au Rookie Test 2022 ! » L'essai s'est manifestement bien passé puisque le jeune Danois a été nommé dans la foulée pilote d'essai de l'équipe française.

Les voitures LMP3 peuvent courir dans différents championnats organisés par l'ACO ou en partenariat. Elles sont ainsi admises par exemple dans le peloton de l'European Le Mans Series et de l'Asian Le Mans Series, où elles évoluent parmi les LMP2 et les LMGTE3, ou bien en Le Mans Cup, où elles partagent la vedette avec les LMGTE3. Les nombreux spectateurs assistant aux 24 Heures du Mans ont, chaque année, l'occasion de les voir en action lors de la course Road to Le Mans, disputée en lever de rideau.

Formule d'accès, la catégorie LMP3 fait l'objet d'un cahier des charges très strict visant à contenir les coûts. Le prix des voitures est d'ailleurs encadré. Pour la génération suivante qui entrera en piste l'année prochaine, il s'élève à 299 000 €, dont 89 200 € pour le moteur. Pour ce qui est du seul châssis, c'est plus de deux fois moins cher qu'une LMP2, plafonnée à 483 000 €. Toujours dans la logique de maîtriser le budget, possibilité sera donnée aux concurrents d'adapter leur Génération 2, moyennant l'acquisition d'un kit valant 60 000 € et l'achat d'un moteur. A la suite d'un appel d'offres, quatre constructeurs sont habilités à fabriquer des LMP3 : Ligier, Duqueine, Ginetta et Adess (structure allemande désormais installée au Portugal avec comme actionnaire un certain... Carlos Tavares !). Ces quatre constructeurs ont été reconduits pour la Génération 3.

Un porte-drapeau

Tout comme Oreca occupe une position dominante, voire monopolistique, en LMP2, Ligier s'est imposé comme la référence en LMP3. Avec ses JS P3 et JS P320, le constructeur français a en effet déjà vendu 250 châssis et remporté 41 titres (série en cours) ! Il a donc particulièrement soigné la conception de sa nouvelle JS P325. « La catégorie LMP3 est un peu un porte-drapeau pour nous, confirme Franck Tiné, directeur de la compétition de Ligier Automotive. C'est un marché important dans lequel nous connaissons un grand succès, et nous sommes fiers de constater que toutes les équipes nous ont renouvelé leur confiance pour la JS P325, tout comme de nouveaux clients. Ce succès induit beaucoup de responsabilités, autant dans la préparation de la JS P325 que dans la qualité du suivi assuré sur les courses avec la présence de nos ingénieurs et d'un camion de pièces. »



Ce V6 Toyota à injection directe est bien plus moderne que l'ancien V8 Nissan atmosphérique. Il intègre les turbos à la culasse et l'échangeur eau/air sur le dessus du moteur. De quoi faciliter l'équité sportive en évitant aux équipes d'intervenir dans l'étanchéité du circuit de suralimentation.



TECHNIQUE

Moteur : **V6 biturbo à 60° (Toyota V35A)** Cylindrée : **3 500 cm³**

Position : **centrale arrière, semi-porteur**

Puissance : **470 ch à 6 250 tr/mn** Couple : **56 mkg de 3 250 à 5 759 tr/mn**

Injection directe : **200 bar** Boîtier de gestion : **Marelli**

Boîte de vitesses : **Xtrac 1152 séquentielle semi-automatique à 6 rapports avec carter en aluminium et commande par palettes au volant pneumatique**

Châssis : **monocoque aux normes ACO 2025, coque et carrosserie en carbone HP composites avec panneaux de Zylon latéraux, support latéral pour le pilote**

Freins : **étriers 6 pistons et disques Brembo avant et arrière 14 pouces, système antipatinage**

Suspension : **double triangulation, poussoirs et trois combinés ressort/amortisseur, Ohlins 4 voies à tige traversante, barres antiroulis ajustables** Direction : **assistée hydraulique**

Pneus : **Michelin** Jantes : **magnésium 18", OZ Racing (largeur AV/AR : 12,5/13 pouces)**

Réservoir : **100 l L - l - h : 4 605 - 1900 - 1180 mm**

Empattement : **2 680 mm** Poids minimal : **1 000 kg**



"PLUS QU'UNE ÉVOLUTION, CETTE NOUVELLE GÉNÉRATION DE LMP3 EST UNE ADAPTATION À L'ARRIVÉE DU MOTEUR V6 BITURBO."

Richard Tur, directeur des opérations de Ligier Automotive

Comme ses concurrentes, la Ligier sera équipée d'un nouveau moteur toujours préparé par Oreca. Le V8 Nissan 5,6 l atmosphérique qui propulsait depuis cinq ans les LMP3 laisse désormais place à un V6 3,5 l biturbo d'origine Toyota. Directeur de projet technique d'Oreca à Magny-Cours, Loïc Combemale nous explique les raisons de ce changement : « Dans le cadre du LMP3, il est impératif de partir d'un moteur de série pour respecter le plafond budgétaire imposé. Le Nissan VK56 est un moteur dont la production est en train d'être arrêtée, ce qui aurait posé des problèmes d'approvisionnement à terme. Pour le remplacer, nous souhaitions opter pour un moteur plus moderne à injection directe. Avec ses turbos intégrés à la culasse et son échangeur eau/air, le Toyota V35A nous est apparu comme une excellente base car il garantit une bonne étanchéité du circuit de suralimentation. Il est présent sur certaines Lexus au Japon et est déjà éprouvé en compétition sur le Hilux du Dakar. Toyota a un peu modifié les turbos pour permettre d'offrir une courbe de puissance semblable au moteur précédent. En effet, l'idée n'est pas de gagner en puissance. Il nous fallait conserver une puissance similaire compatible avec les boîtes de vitesses actuelles. » Développé à Magny-Cours sous la houlette de Serge Meyer, le directeur du département moteur d'Oreca, ce moteur affiche 470 ch.

Un grand remaniement

Ce V6 constitue la principale nouveauté de cette génération 3, comme nous le confirme Richard Tur, directeur des opérations de Ligier Automotive : « Plus qu'une évolution, cette nouvelle génération de LMP3 est une adaptation à l'arrivée du moteur V6 biturbo. » Les coques sont inchangées par rapport à la Génération 2. Le nouveau moteur implique un grand remaniement de la partie arrière : « Ce V6 biturbo exige un refroidissement supérieur au V8 atmosphérique, la chaleur à dissiper étant plus importante, poursuit l'ingénieur français. Cela a donc nécessité de profondes modifications sur le circuit de refroidissement en eau, qui assure en plus celui du circuit d'air turbocompressé. C'est un travail que nous avons déjà réalisé sur la Ligier JS PX, équipée d'un V6 biturbo, et sur la Lamborghini SC63, dotée d'un moteur V8 biturbo. » Si l'échangeur eau/air est intégré sur le dessus du moteur, ce V6 requiert en complément d'imposants échangeurs air/eau dans

les pontons. Cela a d'ailleurs un gros impact sur le plan aérodynamique : fini les échancrures autour des roues arrière ! Les voitures LMP3 affichent maintenant des pontons massifs qui ne sont pas sans rappeler les Groupe C d'antan. En conséquence, le poids minimal en LMP3 va être remonté de 950 à 1 000 kg, ce qui pourrait induire une petite perte au niveau du chrono.

Toutes ces nouveautés ont nécessité une phase de mise au point menée au volant par Olivier Pla, qui avait déjà participé au développement des Ligier JS P2, JS P3 et JS P320. Après avoir parcouru près de 6 500 km répartis sur une quinzaine de journées d'essais, le pilote toulousain est le mieux placé pour apprécier les changements : « Le moteur demeure ultra-souple à exploiter. Même avec des réglages agressifs, il fournit une puissance linéaire. Comme sur la JS P330, il n'y a pas vraiment besoin d'antipatinage. La JS P325 reste une voiture très facile et saine. Elle est vraiment agréable à prendre en main et donc accessible à des gentlemen drivers ou à de jeunes pilotes. Plus encore qu'une GT, je pense. Mais elle est également impressionnante dans la recherche de performance pure, grâce notamment à un bon niveau de charge aérodynamique. Nous avons beaucoup roulé en Espagne, en conditions chaudes, pour valider toutes les problématiques liées au refroidissement, et les résultats sur ce point sont très satisfaisants. »

L'an prochain, une nouvelle classe sera ajoutée : « Afin de renforcer les opportunités pour les jeunes professionnels, il a été décidé d'autoriser les combinaisons de pilotes Silver-Silver ou Silver-Gold à participer à la Michelin Le Mans Cup pour la première fois, tout en maintenant l'occasion unique pour les pilotes bronze de courir dans leur propre catégorie sur certains des meilleurs circuits d'Europe, y compris le circuit complet de 13 km du Mans en juin », explique Frédéric Lequien, directeur de LMEM, la société responsable des championnats WEC et ELMS.

Ligier espère bien conforter sa position sur le marché des LMP3. Cette année, sur les 10 autos présentes en ELMS, 8 sont des Ligier. Plus fort encore : sur les 26 voitures engagées en Michelin Le Mans Cup, 24 sont des Ligier ! Toutefois, dans cette catégorie, un quatrième titre consécutif n'est pas acquis. A l'approche de la finale, c'était en effet une autre auto française qui menait au classement général :

la Duqueine M30-D08 fabriquée à Alès est le challenger en LMP3.

Pas de doute : les Français sont en pointe ! ●



McLaren

choisit son (futur) roi

Avec Lando Norris et Oscar Piastri, l'équipe McLaren perpétue une tradition entamée par Ron Dennis, qui a souvent associé deux pilotes de très gros calibre. **A son tour, Zak Brown, le directeur général de McLaren, fait face à ce "problème" de riche.**



Andrea Stella et Zak Brown ont le sourire. Les deux responsables de l'équipe McLaren risquent de le perdre au soir du Grand Prix d'Abu Dhabi, faute d'avoir désigné un pilote numéro 1 plus tôt au cours de la saison.

McLaren

Pour l'équipe McLaren, la genèse de ce « problème » est passée assez inaperçue du grand public. C'était lors du Grand Prix du Qatar en 2023, où Oscar Piastri avait signé la « petite » pole position de la course sprint la veille et précédé (déjà) Norris. Le jeune Australien s'était vu offrir une première consigne en sa faveur pour préserver sa deuxième place, derrière Verstappen mais devant son coéquipier anglais, qui n'avait pas vraiment apprécié alors que l'enjeu était vraiment mineur. Norris n'avait pas manqué de faire comprendre qu'il aurait préféré une stratégie allant dans son sens, sans qu'elle soit réellement justifiée. « *Je ne pense pas que j'aurais doublé Oscar, car plus je m'en rapprochais, plus je subissais de turbulences. Mon rythme était supérieur, mais il a fait du bon boulot. Il (Piastri) mérite ce résultat.* »

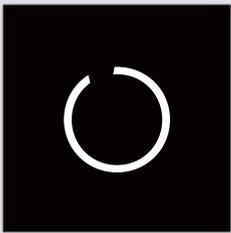
Ce ne fut qu'une petite alerte pour l'équipe de Woking au cours d'une saison globalement dominée par Lando Norris face à son jeune coéquipier qui, il faut le rappeler, faisait ses débuts de titulaire en F1. Depuis, les choses ont changé, et Piastri se montre de plus en plus entreprenant et brillant. La situation s'est donc compliquée pour Andrea Stella, obligé de ménager les ego de deux pilotes très haut de gamme avec le risque de les voir se neutraliser et éparpiller de précieux points. On reviendra sur la saison en cours, mais un petit rappel historique s'impose pour mieux cerner l'ADN de cette équipe McLaren qui s'est toujours efforcée d'aligner deux pilotes de gros calibre. Une politique conquérante lancée par Ron Dennis.

Historiquement, des duos prestigieux

Lorsque celui-ci a pris les rênes de McLaren à la fin de l'année 1980, l'équipe créée par Bruce McLaren était en lambeaux. Minutieux, pour ne pas dire maniaque, celui qui fut mécanicien avant de devenir un patron respecté et craint s'est attelé à mettre de l'ordre dans la maison, écartant ceux dont il jugeait l'implication insuffisante face aux exigences d'une F1 en pleine mutation. Toujours avec un grand soin du détail et un choix méticuleux des hommes clés, Dennis a de la sorte redynamisé et modernisé les départements techniques. Il s'est chargé personnellement de chasser des sponsors (Philip Morris, entre autres) et des partenaires prestigieux prêts à s'engager sur le long terme. Il s'est ainsi associé au milliardaire saoudien Mansour Ojeh, qui allait financer le développement du moteur Porsche. Une fois l'équipe remise à niveau, Ron Dennis s'est penché sur le dossier des pilotes.

A la fin de l'année 1981, le patron britannique fut l'un des rares à croire à un retour crédible de Niki Lauda à la compétition. Alors consultant occasionnel pour une télé autrichienne, Lauda accepte de remettre le casque, à l'âge de 33 ans, ce que beaucoup jugent comme

●●●



ui, il est question d'un problème de riche, car avec deux pilotes qui ont le potentiel de devenir champions du monde et donc susceptibles de gagner au volant d'une monoplace également candidate à la victoire sur tous les circuits, on se demande très vite lequel favoriser pour ne pas éparpiller les points face à la concurrence. C'est à ce casse-tête que se sont retrouvés confrontés les responsables

de l'écurie McLaren cette saison. Zak Brown, le directeur général de McLaren Racing, et Andrea Stella, le Team Principal, ont ainsi été contraints de trancher entre Lando Norris, le petit génie et chouchou de l'équipe depuis six saisons, et le prometteur et tout aussi ambitieux Oscar Piastri. Une décision douloureuse prise après Monza, sans doute trop tard pour changer l'issue probable du championnat des pilotes.

LES CONSIGNES ONT TARDÉ À VENIR, NOTAMMENT PARCE QU'IL ÉTAIT DIFFICILE DE DEMANDER AU JEUNE ET TALENTUEUX PIASTRI DE SE SACRIFIER.

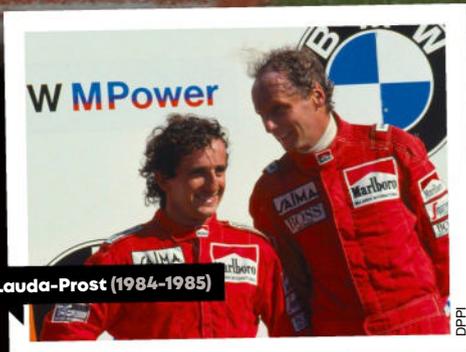


McLaren





Alonso-Hamilton (2007)



Lauda-Prost (1984-1985)



Prost-Rosberg (1986)



Prost-Senna (1988-1989)



Senna-Berger (1990-1992)



Häkkinen-Coulthard (1996-2004)



Montoya-Räikkönen (2005-2006)

LES DUOS STARS DE McLAREN

La politique de l'écurie McLaren, lancée par Ron Dennis à partir des années 80, a toujours été d'aligner les meilleurs pilotes possible. Certaines associations furent des réussites, à l'instar de celles ayant réuni Niki Lauda et Alain Prost, ce dernier à Keke Rosberg, Senna à Gerhard Berger ou encore Mika Häkkinen à David Coulthard. D'autres duos ont causé quelques maux de tête à Ron Dennis mais ont réjoui les amateurs de spectacle, tels que le duel historique entre Alain Prost et Ayrton Senna, les joutes entre Juan Pablo Montoya et Kimi Räikkönen ou, plus récemment, en 2007, le clash qui a opposé Fernando Alonso à Lewis Hamilton. Dans laquelle de ces catégories se glissera le duo entre Lando Norris et Oscar Piastri ?





IL A FALLU LE "COUAC" DE MONZA POUR QUE LES PATRONS DE L'ÉCURIE SE DÉCIDENT, À CONTRECŒUR, À ÉTABLIR UNE HIÉRARCHIE ENTRE NORRIS ET PIASTRI.

McLaren



DPP1

Ron Dennis a rendu tout son prestige et son lustre à l'écurie McLaren créée en 1966 par Bruce McLaren. Le très rigide patron britannique a toujours rechigné à imposer des consignes d'équipe à ses pilotes.

une juteuse opération financière pour l'ancien champion du monde. Ron Dennis voit bien plus loin, et lorsqu'à la fin de l'année 1983, Alain Prost se retrouve sur le marché, il n'hésite pas à lier « l'ordinateur » au « professeur ». Si Lauda redevient champion du monde pour un demi-point en 1984, les deux championnats suivants sont pour Prost. Dennis a donc vu juste et surtout, il pense à l'avenir. L'Autrichien avouera avoir souffert du favoritisme assumé de Dennis pour Prost, lequel sera frappé du même syndrome quand il sera associé à Ayrton Senna, de cinq ans son cadet. Mais entre-temps, Dennis n'a pas manqué de mettre un autre champion du monde dans les jambes du petit Français après le départ à la retraite définitive de Lauda. Ce fut le très rapide Keke Rosberg, que l'on croyait mauvais coucheur. A la surprise générale, le Finlandais fut un coéquipier exemplaire pour Prost et déterminant dans la conquête du titre du Français lors de la dernière course de la saison 1986. Mais Ron Dennis a toujours été un visionnaire. Dans son esprit, il ne faisait aucun doute qu'il fallait constituer le duo de la décennie en laissant entrer un certain Ayrton Senna dans la maison qu'Alain Prost pensait être sienne.

Si 1988 fut à peu près calme et presque sans escarmouche entre ces deux-là, la belle harmonie entre Prost et Senna se désintégra en 1989, et Dennis n'y fut pas pour rien accusé d'avoir un penchant pour le Brésilien. Mais jamais il ne fut question de consignes d'équipe.

Plus tard, elles ne furent pas vraiment nécessaires une fois Ayrton Senna parti, lorsque Ron Dennis fit du très rapide Mika Häkkinen son fer de lance. Il n'y eut pas plus de consignes lorsque le Finlandais fut associé au solide mais loyal David Coulthard. Ce fut plus compliqué lorsque Ron Dennis eut la riche idée, pour l'intérêt du spectacle, de rassembler le placide Kimi Räikkönen et le volcanique Juan Pablo Montoya. Plus fier que jamais d'aligner deux sprinters, Dennis s'interdit à nouveau de faciliter la tâche d'un de ses pilotes. Montoya, triple vainqueur en 2005, n'apprécia pas et fut moins docile, au point de multiplier les prises de bec avec son patron dès le début de la saison 2006. L'accrochage avec son coéquipier Kimi Räikkönen au départ du Grand Prix des Etats-Unis scella son sort. Quelques jours plus tard, le Colombien ne faisait plus partie de l'équipe McLaren-Mercedes et quittait la F1. Une péripétie dans l'esprit de Ron Dennis, véritable père la rigueur, pas mécontent de se débarrasser de ce pilote super-rapide mais trop dilettante à ses yeux.

Des stratégies incohérentes

Il avait déjà son plan de reconquête, Fernando Alonso ayant annoncé son arrivée à Woking pour 2007. Dennis prévoyait de l'associer au prometteur mais débutant Lewis Hamilton, mais surprise, dès la première course, en Australie, Hamilton se montra au niveau de son glorieux aîné, et les ennuis commencèrent pour le patron de l'équipe de Woking, qui allaient même se transformer en catastrophe.

A Monaco, 5^e course de la saison, Lewis Hamilton, du haut de ses 22 ans, peste à la radio contre la stratégie, qui lui est défavorable. Malgré les messages de modération de Ron Dennis, il ne se prive pas de mettre la pression sur Fernando Alonso, en tête de la course. Le doublé Alonso-Hamilton met les deux hommes à égalité au championnat. Quinze jours passent et l'Anglais remporte son premier grand prix, au Canada, récidivant une semaine plus tard à Indianapolis, à la grande colère d'Alonso cette fois, jugeant que la stratégie et l'absence de consignes lui ont coûté cher. Le pire est à venir. Outre la tension croissante dans la coulisse entre le rigide patron de McLaren et le têtard taureau des Asturies, les deux pilotes McLaren-Mercedes continuent de se partager les victoires et les points pour finir le championnat à égalité, mais à une unité du nouveau champion du monde Kimi Räikkönen, le pilote Ferrari sacré au soir de la dernière course. Jetons un voile pudique sur la trahison de Fernando Alonso, lequel dénonça son équipe à la FIA au sujet d'une obscure histoire d'espionnage qui ne fut jamais vraiment avérée et qui valut la bagatelle de 100 millions de dollars d'amende à McLaren ainsi

LA NOUVELLE STRATÉGIE DE McLAREN EST
FIXÉE JUSQU'À LA FIN DE LA SAISON :
**PERMETTRE À NORRIS, LE MIEUX CLASSÉ
DES DEUX PILOTES, D'ENGRANGER
UN MAXIMUM DE POINTS.**





DPP1



Andrea Stella a (trop) longtemps laissé la bride sur le cou d'Oscar Piastri (à gauche) et de Lando Norris (à droite), mais la voix de la raison l'a emporté après un Grand Prix d'Italie un peu trop tendu entre les deux.

que l'humiliation d'un déclassement au championnat des constructeurs. Mais jamais Ron Dennis n'exprima le moindre regret de n'avoir pas imposé de consignes à ses pilotes.

Près de 17 saisons ont passé depuis ce coûteux fiasco, Ron Dennis a été écarté du groupe McLaren début 2017, et le fonds souverain du Bahreïn Mumtalakat en détient le contrôle total. Désormais responsables de la formation anglaise basée à Woking, Andrea Stella et Zak Brown connaissent tout de son histoire. Moins orgueilleux que Ron Dennis, ou plus clairvoyants, ils ont donc décidé d'appliquer – à contrecœur, semble-t-il – les fameuses consignes afin de favoriser leur pilote le mieux placé au championnat et susceptible d'aller taquiner Max Verstappen en cette fin de saison 2024. Tant pis pour le spectacle, la raison l'a emporté. Mais il a fallu le « couac » de Monza, où Piastri a attaqué Norris de manière virile lors du premier tour et l'a privé de la deuxième place et peut-être de la victoire. C'est sans doute au cours du Grand Prix de Hongrie que les stratèges de McLaren auraient dû prendre la décision, douloureuse certes, de faire gagner Norris plutôt que Piastri. Mais comment demander à un jeune pilote de sacrifier son premier succès en F1 ?

Retour à la raison

C'est ainsi à la suite d'un Grand Prix d'Italie musclé qu'Andrea Stella a pris toutes les précautions d'usage pour annoncer la « nouvelle » politique de l'équipe McLaren : « *Privilégier le soutien de Lando (Norris), mais sans trop compromettre nos principes, qui sont que l'intérêt de l'équipe passe toujours en premier. Et puis nous voulons être justes envers les deux pilotes.* » Oscar Piastri n'eut pas d'autre choix que de s'y soumettre. Comme beaucoup d'observateurs dans le paddock, Juan Pablo Montoya, l'ancien pilote McLaren dont nous avons rappelé les exploits, a jugé cette sage décision tardive. « *McLaren aurait dû décider plus tôt lequel de ses pilotes allait être son numéro un. C'est une leçon pour toutes les écuries. Elles devraient se dire qu'à la mi-saison, celui qui est le mieux classé devient le numéro un. La question est aussi de savoir si le championnat des constructeurs est plus important pour McLaren. Peut-être qu'ils ont analysé ça (plus tôt dans la saison, NDLR) et pensé que les chances de remporter le titre pilotes étaient trop faibles, alors ils ont décidé de se concentrer sur celui des constructeurs.* »

Pour répondre aux critiques, Zak Brown estime qu'il s'agit là d'une vision un peu réductrice : « *C'est facile de prendre une bière, de se jeter dans un canapé, d'allumer la télé et de diriger une équipe de F1. Il y a tellement plus que ce que l'on voit qui motive les décisions. Parfois, on se trompe. Nous avons laissé des points sur la table ici et là... Nous aurions pu faire les choses différemment. Mais cela ne changera rien. C'est passé, il faut aller de l'avant.* » ●



FORMULE 1

Dans les coulisses des grands prix



GP de Singapour

CIRCUIT DE MARINA BAY

20 - 22 SEPTEMBRE 2024



McLaren

Lando Norris a survolé le Grand Prix de Singapour. Numéro 1 en qualification et en course, il n'a toutefois pas réussi à faire le break sur Max Verstappen, dont la Red Bull semble avoir retrouvé de son efficacité. Ce n'est pas une bonne nouvelle pour l'Anglais, mais le pilote McLaren se dit prêt à durcir le jeu lors du dernier quart de la saison.

Par nos envoyés spéciaux Lionel Froissart & Joe Saward



Williams



DPPI

01 Franco Colapinto est la révélation de cette fin de saison. Remplaçant de Logan Sargeant chez Williams, l'Argentin a déjà marqué les esprits et quatre fois plus de points que son prédécesseur. S'il confirme d'ici Abu Dhabi, il pourrait intéresser Audi.

02 L'Espagnol Carlos Sainz, vainqueur à Singapour l'année dernière, a connu une édition 2024 plus compliquée. Victime d'un crash en qualification, synonyme d'une lointaine 10^e place sur la grille, il a en outre écopé d'une amende de 25 000 dollars pour avoir traversé la piste à pied.

GP de Singapour

JEUDI 19 SEPTEMBRE

Pas de décoration spéciale pour Red Bull Question de poids

L'écurie autrichienne avait prévu une décoration particulière pour Singapour et Austin au Texas. Mais, confrontés à des problèmes d'équilibre et de corrélation, les techniciens de Milton Keynes ont préféré s'abstenir de cette fantaisie, comme l'a expliqué Helmut Marko auprès de la presse : « On craignait que cette décoration ne coûte un poids supplémentaire d'environ 1 kg, ce qui se traduit sur la piste par quelques dixièmes de seconde. » A éviter lorsqu'on risque de perdre sa couronne.

VENDREDI 20 SEPTEMBRE

L'aileron de McLaren Le "mini-DRS" a vécu

Par trois fois, Horner et Red Bull ont sollicité la FIA pour lui demander de regarder de plus près les ailerons de la monoplace de Woking. Une fois les ailerons avant jugés conformes et ayant passé les tests de flexibilité, c'est vers la partie arrière que les regards se sont tournés. Certaines photos prises par les photographes espions, auxquels ont recours toutes les équipes, laissent apparaître une déformation à haute vitesse qui écarte certains éléments de quelques millimètres. Ce détail est

aussitôt surnommé « le mini-DRS » de McLaren et pourrait expliquer les incroyables vitesses de pointe des voitures orange à Monza et Bakou. A Singapour, les commissaires de la FIA ont encore une fois déclaré l'aileron arrière de la McLaren MCL38 en conformité. Mais selon une indiscretion, la FIA avait demandé à McLaren de ne plus utiliser ces ailerons, pour éviter d'encourager d'éventuelles réclamations. Andrea Stella n'en faisait pas une affaire, jugeant que l'aileron controversé ne serait plus vraiment d'une grande utilité d'ici la fin de la saison, sauf peut-être sur le Strip de Las Vegas.

01 Les points de Colapinto Quatre fois mieux que Sargeant

Une statistique cruelle apparaît sur les écrans alors que les caméras de la FOM suivent l'Argentin Franco Colapinto en action sur la piste. Les chiffres indiquent que le nouveau venu a marqué plus de points en l'espace de deux courses que son prédécesseur Logan Sargeant en 36 grands prix. En fait, l'Argentin en a marqué quatre d'un coup en Azerbaïdjan en se classant 8^e, Sargeant n'ayant glané qu'un seul petit point, avec pour maigre consolation de l'avoir obtenu devant son public, à Austin, en 2023.

SAMEDI 21 SEPTEMBRE

Buemi l'infatigable sauveur Il carbure au Red Bull

Ce n'est ne pas le plus exposé ni le plus connu des pilotes Red Bull, mais Sébastien Buemi,

Felipe Massa est dans le paddock de Singapour. Une sorte de retour sur les lieux du crime. Mais sans le "cerveau" Briatore, qui, lui, n'est pas le bienvenu.

quadruple vainqueur des 24 Heures du Mans et champion du monde d'Endurance, reste un élément essentiel de l'écurie autrichienne. Il est pilote de développement depuis plus de quinze ans et souvent sollicité pour s'installer dans le simulateur de Milton Keynes lors d'un week-end de grand prix pour prolonger, en mode virtuel, les essais effectués par Verstappen et Pérez « in vivo ». Ainsi, alors que les pilotes titulaires regagnaient leur chambre d'hôtel à Singapour, Sébastien commençait à balayer une série de réglages pour rendre la vraie RB20 plus docile. Il a tenu jusqu'au bout de la nuit grâce à une cargaison de canettes de Red Bull, a plaisanté Christian Horner.

Verstappen heureux... Mais toujours contrarié

Grâce au travail effectué à Milton Keynes dans le simulateur de l'usine, Verstappen a retrouvé une monoplace « conduisible » avec laquelle il a signé le 2^e chrono. Mais il reste contrarié d'avoir été pénalisé pour avoir utilisé un mot grossier lors de la conférence du jeudi. Il boude et assure le service minimum, et précise qu'il en dira plus en dehors de la salle de conférence : « Bien sûr, je trouve ridicule ce qui se passe. A ce stade de ma carrière je ne veux pas être confronté à ce genre de chose stupide, c'est vraiment fatigant. »

02 Accident et amende Double peine pour Sainz

Petite faute et grande conséquence pour Carlos Sainz au début de la Q3 avec une sortie de piste à haute vitesse. La séance étant stoppée, l'Espagnol décide de traverser la piste pour rejoindre les stands tout proches. La sanction de la FIA est immédiate : 25 000 \$ d'amende, dont la moitié avec sursis.

DIMANCHE 22 SEPTEMBRE

Massa sur les lieux du crime Mauvais souvenir

Le Brésilien Felipe Massa a perdu son rôle d'ambassadeur pour la F1 depuis qu'il a intenté une action en justice pour tenter de faire annuler le résultat du Grand Prix de Singapour 2008 (gagné par Alonso après le crash volontaire de son coéquipier Nelson Piquet Jr.), et donc récupérer sur tapis vert un titre de champion du monde. L'ancien pilote Ferrari a même été, un temps, privé de passe pour accéder au paddock. Nous sommes donc surpris de le voir déambuler dans celui de Singapour, ce qui ressemble à un retour sur les lieux du crime. Sans croiser toutefois le « cerveau », alias Flavio Briatore, qui n'est pas le bienvenu dans la cité-Etat.

LE POINT

Quatuor majeur

Sur le papier et les calculettes, au soir du Grand Prix de

Singapour, quatre équipes pouvaient encore prétendre s'imposer au classement des constructeurs : Red Bull, McLaren, Ferrari et aussi Mercedes. Mais c'est bien McLaren qui s'avanceit comme la favorite pour contrer les ambitions de Red Bull et Ferrari, en embuscade. De manière plus anecdotique, côté pilotes, de Verstappen leader au classement à Russell septième, le titre mondial était encore mathématiquement jouable avec six grands Prix et trois courses Sprint à disputer. Mais en étant plus réaliste, le seul véritable challenger du Néerlandais restait Lando

Norris, à condition qu'il réalise un quasi-sans-faute jusqu'à Abu Dhabi en espérant que Max Verstappen n'apparaisse plus trop souvent sur le podium. Pour le jeune Anglais, le scénario idéal tenait en un nombre contre un chiffre: 26 et 0. Soit pour Norris une victoire avec le point bonus du meilleur tour (qui lui a été subtilisé par Ricciardo à Singapour) et un abandon ou classement hors des points pour Verstappen. Ce cas de figure lui permettant d'effectuer un véritable « rapproché » au classement et mettrait suffisamment de pression sur Red Bull et son pilote vedette, que l'ont sait capable d'une certaine nervosité lorsqu'il se retrouve dos au mur.

CHAMPIONNAT DU MONDE

Au 15 octobre

TOP 10. ÉCURIES

Ecurie	Points
1 McLaren	516 pts
2 Red Bull	475 pts
3 Ferrari	441 pts
4 Mercedes	329 pts
5 Aston Martin	86 pts
6 Racing Bulls	34 pts
7 Haas	31 pts
8 Williams	16 pts
9 Alpine	13 pts
10 Sauber Stake	-

TOP 10. PILOTES

Pilote	Points
1 Max Verstappen	331 pts
2 Lando Norris	279 pts
3 Charles Leclerc	245 pts
4 Oscar Piastri	237 pts
5 Carlos Sainz	190 pts
6 Lewis Hamilton	174 pts
7 George Russell	155 pts
8 Sergio Pérez	144 pts
9 Fernando Alonso	62 pts
10 Nico Hülkenberg	24 pts

JEUDI 26 SEPTEMBRE

01 Ricciardo s'en va
Lawson arrive

Depuis l'émouvante déclaration d'après-course de Daniel Ricciardo dans la nuit de Singapour, on attendait l'officialisation de sa mise à l'écart. C'est sous la forme d'un simple communiqué que l'équipe Racing Bulls a confirmé que Liam Lawson le remplacerait pour la fin de 2024. Au début de la saison déjà, Helmut Marko, le responsable de la filière des pilotes Red Bull, avait affirmé que Lawson serait dans la voiture pour quelques courses en 2024, afin de poursuivre son évaluation en vue de 2025. Lawson est prévenu : il a six courses pour convaincre Horner et Marko qu'il mérite une titularisation. Ce test grandeur nature pourrait même le propulser dans le baquet de la Red Bull dès la saison prochaine, l'équipe ne faisant plus mystère de sa lassitude face aux contre-performances de Sergio Pérez.

LUNDI 30 SEPTEMBRE

02 Viry, c'est fini
Au moins pour la F1

Comme on pouvait s'y attendre, la rencontre des syndicats avec Luca de Meo, le P.-D.G. du Groupe Renault, n'y a rien changé. La F1 à Viry, c'est fini. Lucas de Meo a décidé de transformer ce site historique en « Hypertech Alpine », un nouveau centre d'ingénierie de pointe... Mais qui enterre l'activité F1. Une cellule de veille devrait toutefois être constituée, qui « visera à conserver la connaissance et les compétences des collaborateurs sur cette discipline sportive, et à se maintenir à la pointe de l'innovation. »

Steiner, consultant de choc Et langue bien pendue
Günther Steiner, désormais consultant pour plusieurs télévisions, est un véritable sniper. C'est ainsi qu'il a dégommé Stroll fils dans le podcast The Red Flag : « Lance (Stroll)



01

Red Bull

Daniel Ricciardo savait depuis plusieurs semaines que son baquet allait revenir au jeune Liam Lawson. C'est finalement dans la nuit de Singapour que l'Australien a probablement disputé le dernier grand prix de sa carrière. Avec le meilleur tour pour seul lot de consolation.



02

Alpine

Pour le moteur V6 Renault de F1, la saison prochaine sera celle du chant du cygne. Luca de Meo a tranché, l'usine de Viry-Châtillon ne développera plus d'unité de puissance destinée à la Formule 1. Une décision stratégique et économique, selon le P.-D.G. du groupe Renault.



03

Mercedes

L'horizon de la F1 est bouché, même pour un talentueux pilote de la filière Mercedes. Le Danois Frederik Vesti reste pilote de réserve, mais devrait s'exiler aux Etats-Unis pour courir des épreuves d'Endurance chez Cadillac.

« passe complètement inaperçu. On ne parle jamais de lui en bien ou en mal, il est tout simplement inexistant. Si vous n'aviez pas parlé de lui, je n'aurais même pas su qu'il avait couru (à Singapour). Il n'a jamais été jeune, il ne sera jamais vieux. Il est juste là, tout simplement. »

JEUDI 10 OCTOBRE

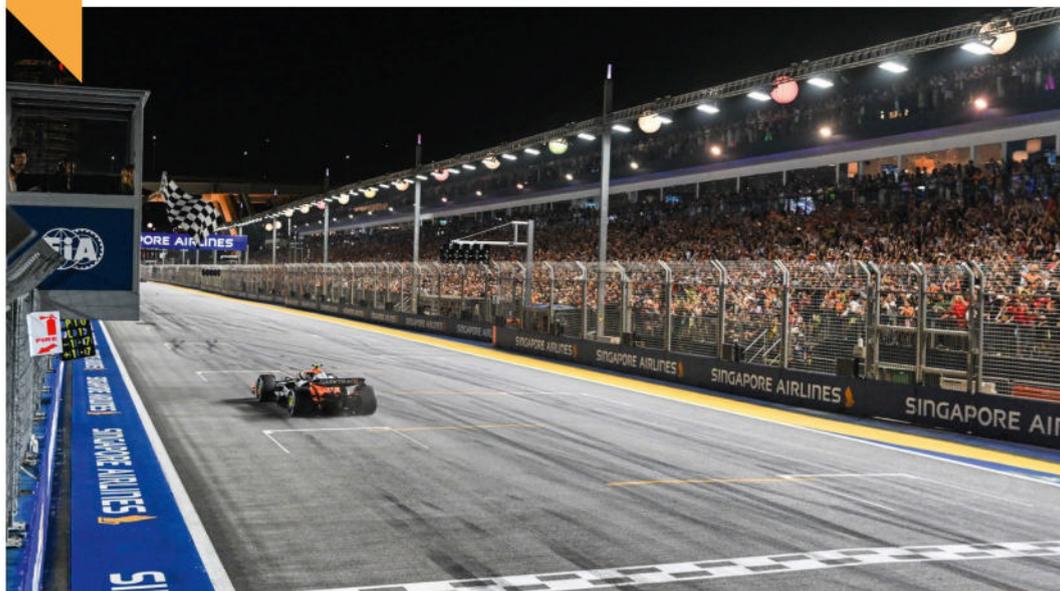
Supportrice prestigieuse... Mais très occupée !
Kamala Harris, la candidate démocrate à la présidence des Etats-Unis, a déclaré être fan de F1, mais elle a admis que le timing de la campagne la rendait moins assidue... Avant d'ajouter qu'elle soutient Lewis Hamilton.

DIMANCHE 13 OCTOBRE

03 L'avenir de Vesti Un Danois en Amérique

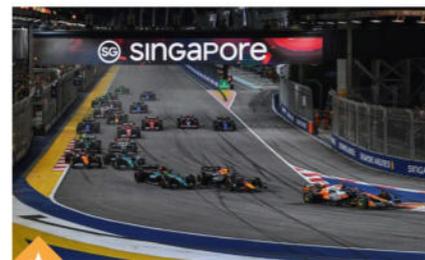
Frederik Vesti court sa première épreuve en IMSA ce week-end. Le pilote danois est censé poursuivre sa mission de pilote de réserve pour Mercedes en F1. Mais il semble que sa carrière va plutôt s'orienter vers les Etats-Unis. Les rumeurs le concernant font état d'une possible titularisation auprès de l'écurie Cadillac comme troisième pilote lors des épreuves d'Endurance. S'il s'y montre performant, il aura aussi l'occasion d'attirer le regard des propriétaires d'écuries d'IndyCar. ●

GP de Singapour



Motorsport-images/Sutton/Panoramic

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



Motorsport-images/Sutton/Panoramic

Norris enfin

Pour une fois, Lando Norris concrétise sa pole position, tandis que Lewis Hamilton perd le pari d'être parti en pneus tendres pour essayer de prendre l'avantage sur Verstappen. Revenu à la hauteur du Néerlandais dans le premier virage, l'Anglais est obligé de céder.



DPPi

Ricciardo aux ordres ?

Daniel Ricciardo, alors dernier, s'arrête à deux tours de l'arrivée pour chauffer des pneus tendres et claquer le meilleur tour. Ce qui prive Norris de ce point supplémentaire qu'il détenait jusque-là. Un bonus pour Verstappen.

McLaren vers un nouveau sacre

Le principal enseignement du Grand Prix de Singapour est qu'il sera difficile de déloger Max Verstappen au classement des pilotes, et ce, malgré la récente baisse de rythme de sa Red Bull. Il semblait tout aussi improbable de priver l'équipe McLaren, qui a doublé son avance à cette occasion, d'un neuvième titre constructeurs. Toutefois, Red Bull peut compter sur Verstappen (Sergio Pérez demeure aux abonnés absents) pour défendre ses chances jusqu'au dernier

tour de la saison à Abu Dhabi. D'autant que sa monoplace a retrouvé de son efficacité et qu'un important package de développement était annoncé pour le Grand Prix d'Austin, après une mini-trêve de presque un mois. Très prudent, le directeur technique Pierre Waché se disait même soulagé et quasi optimiste pour la fin de saison. Reste que la McLaren a impressionné depuis le début de l'été. Sur les circuits à vive allure comme sur ceux en ville, dans les virages moyens comme dans les courbes rapides,

les monoplaces de Norris et Piastri avalent les obstacles avec une facilité déconcertante. Dans les rues de Singapour, Verstappen n'a sans doute pas forcé son talent, mais les 20" concédées à l'arrivée donnent une image assez claire de la supériorité actuelle de la monoplace de Woking. En appliquant les bonnes stratégies et en exploitant les qualités respectives de ses deux pilotes (bien que Norris soit censé avoir la priorité), l'équipe McLaren peut encore entretenir les espoirs les plus fous. Au point de jouer sur les deux tableaux ?

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Lando Norris	4	McLaren MCL38 (Mercedes)	1h 40'52"571
2 Max Verstappen	1	Red Bull RB20 (Honda)	à 20"945
3 Oscar Piastri	81	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 41"823
4 George Russell	63	Mercedes W15 (Mercedes)	à 1'01"040
5 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 1'02"430
6 Lewis Hamilton	44	Mercedes W15 (Mercedes)	à 1'25"248
7 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 1'36"039
8 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR24 (Mercedes)	à 1 tour
9 Nico Hülkenberg	27	Haas VF-24 (Ferrari)	à 1 tour
10 Sergio Pérez	11	Red Bull RB20 (Honda)	à 1 tour

POLE POSITION

1'29"525

Lando Norris
(McLaren)

MEILLEUR TOUR

1'34"486

Daniel Ricciardo
(Racing Bulls)



Motorsport-images/Lat/Panoramic

Ni drapeau jaune ni safety car

L'habituel feu d'artifice salue le vainqueur Lando Norris. En revanche, pour la première fois de l'histoire du Grand Prix de Singapour, il n'y a eu ni voiture de sécurité ni drapeau jaune pour interrompre ou ralentir la ronde lors de cette 15^e édition.

"J'étais conscient qu'il s'agissait peut-être de ma dernière course, alors j'ai essayé d'en profiter. Je suis un peu plus en paix et je suis fier de ma carrière."

Daniel Ricciardo, retraité de la F1 et désigné pilote du jour



UNE COURSE POUR LA COURSE

L'action simultanée de quelques pays africains et de Lewis Hamilton a fait récemment surgir une perspective inattendue : l'organisation, à terme, d'un grand prix de Formule 1 sur le continent africain. Simple idée en l'air ou projet réaliste ?

Par Joe Saward



Stefano Domenicali avec Paul Kagame, président du Rwanda

S

elon la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique, la population du continent a désormais dépassé 1,5 milliard d'habitants. On estime qu'elle atteindra 2,5 milliards d'ici à 2050. A cette échéance, une personne sur quatre sur terre sera Africaine. Et grâce à cette croissance démographique, la classe moyenne africaine devrait se développer.

Au cours des dernières semaines, Lewis

Hamilton a donc demandé à la Formule 1 d'organiser un grand prix en Afrique. La dernière course de F1 sur le continent remonte à 1993, il y a plus de 30 ans. « Nous ne pouvons pas ajouter des courses dans d'autres endroits et continuer à ignorer l'Afrique, que le reste du monde ne fait qu'exploiter, a déclaré Lewis Hamilton. Beaucoup de gens qui n'y sont pas allés ne réalisent pas à quel point ce continent est beau, à quel point il est vaste. L'organisation d'un grand prix dans cette région permettra de mettre en valeur la beauté de l'endroit et d'attirer le tourisme et toute sorte d'autres choses. »

Hamilton estime que la F1 devrait commencer par se rendre à Kyalami, en Afrique du Sud, et inscrire l'Afrique au calendrier, puis travailler à la construction d'autres choses. Mais cela ne fonctionne pas tout à fait comme ça. Si l'on peut comprendre qu'Hamilton souhaite vivement que sa discipline se développe, la F1 ne veut pas se précipiter dans une voie encore risquée. L'objectif de Formula One Group (FOG), le propriétaire des droits commerciaux de la F1, n'est pas vraiment de rendre le monde meilleur, mais de gagner de l'argent. Si l'organisation d'un grand prix aide à améliorer la situation d'un pays, tant mieux. Mais ce n'est pas leur sujet.

Le Rwanda sur les rangs

Quoi qu'il en soit, cela fait déjà deux ans que Stefano Domenicali, P.-D.G. de la Formule 1, a rencontré le président du Rwanda, Paul Kagame, à Singapour. Ils ont discuté de la volonté de la F1 d'être présente en Afrique et du souhait de Kagame de voir le Rwanda accueillir un grand prix, afin d'aider à transformer son pays en une économie compétitive basée sur le savoir, avec un niveau de vie élevé pour tout le monde. Kagame est l'homme politique le plus puissant de son pays depuis la guerre civile rwandaise et le génocide de 1994, bien qu'il ne soit président « que » depuis 24 ans. Il appelle le Rwanda le Singapour de l'Afrique, parce qu'il voit des parallèles entre les deux pays, notamment une population nombreuse et dense et peu de ressources naturelles. Il a observé la transformation opérée à Singapour par Lee Kuan Yew et a adopté de nombreuses politiques singapouriennes pour développer l'économie, la planification ●●●

EN ÉCHO À L'ARGUMENT TOURISTIQUE DE LEWIS HAMILTON, LE RWANDA, CANDIDAT PRAGMATIQUE, APPUIE SA STRATÉGIE SUR UN NOUVEL AÉROPORT INTERNATIONAL.



Les arguments de Paul Kagame pour convaincre la Formule 1 : la stabilité du Rwanda et son potentiel comme plaque tournante aérienne.



Stefano Domenicali avec Gayton McKenzie, ministre des Sports d'Afrique du Sud

urbaine et des transports, l'éducation, la santé et les technologies de l'information. Le pays est sûr, ordonné et exempt de corruption. En 2016, le centre de convention de Kigali a ouvert ses portes et a depuis lors accueilli des événements internationaux majeurs. Le tourisme se développe rapidement, principalement en raison de la faune (notamment les gorilles) et de la flore du pays, mais M. Kagame estime que le pays peut encore se développer davantage, en jouant un rôle de plaque tournante aérienne pour l'Afrique avec des connexions dans le monde entier. Il a étudié la croissance du trafic aérien à Dubaï et à Doha et a sollicité l'aide de Qatar Airways pour la construction d'un nouvel aéroport international à Bugesera, à 25 km au sud de la capitale, Kigali. Qatar Airlines a également acquis la moitié des parts de Rwandair, la compagnie aérienne nationale. Cet investissement comprendra des hôtels et des infrastructures.

Le plan de Kagame est de construire un circuit de course près de l'aéroport (suivant la stratégie utilisée en Malaisie dans les années 1990). Qatar Airways étant un partenaire mondial de la F1, le potentiel est important. L'aéroport devrait être achevé d'ici 2028 et la F1 est enthousiasmée par les possibilités offertes. Après le dernier Grand Prix d'Italie, un groupe de dirigeants de la Formule 1 s'est donc envolé pour le Rwanda afin de visiter le pays et discuter de l'organisation d'un grand prix sur place.

La nouvelle n'a pas été bien accueillie en Afrique du Sud, où le circuit de Kyalami est actuellement certifié par la Fédération internationale de l'automobile (FIA) comme une piste de niveau 2. Des travaux de modernisation seraient donc



Kyalami fait valoir l'argument historique. L'Afrique du Sud y avait régulièrement accueilli la Formule 1 de 1967 à 1985. Écarté en 1986 en raison des sanctions contre la politique d'apartheid, le circuit avait été rénové et avait réintégré le calendrier en 1992 et 1993 avant d'en être retiré, faute de solidité financière de ses promoteurs. Pour accueillir à nouveau la F1, il faudra passer par un développement coûteux de ses infrastructures.

LES ENTREPRISES PRIVÉES SUD-AFRICAINES N'ONT PAS RÉUSSI JUSQU'À PRÉSENT À RÉUNIR LES FONDS NÉCESSAIRES POUR FINANCER UN GRAND PRIX.

nécessaires pour atteindre le niveau requis pour accueillir un grand prix. Mais le gouvernement sud-africain souhaite relancer le Grand Prix d'Afrique du Sud depuis l'arrivée au pouvoir du président Cyril Ramaphosa, en 2018. Celui-ci a assisté à la dernière course en 1993 et est depuis longtemps un fan de F1, comprenant ce qu'elle peut apporter à un pays.

L'Afrique du Sud veut revenir

Problème : il lui est impossible de financer un grand prix avec l'argent public. On peut comprendre aisément que les dépenses publiques soient consacrées à d'autres priorités, telles que la réduction du chômage, l'amélioration des infrastructures et la lutte contre la criminalité et la corruption. Les entreprises privées sud-africaines, elles, n'ont pas jusqu'à présent réussi à réunir les fonds nécessaires. Pourtant, ces derniers mois, Ramaphosa a opéré une transformation de la scène politique du pays en mettant en place une coalition avec de nouveaux visages et de nouvelles idées. Son gouvernement « d'unité nationale » pourrait être en mesure de réussir davantage de réalisations, même si les problèmes fondamentaux du pays n'ont pas disparu comme par enchantement. Quoi qu'il en soit, le nouveau ministre des Sports, Gayton McKenzie, s'est rendu récemment à Bakou pour rencontrer Stefano Domenicali et tenter de trouver un accord avec la Formule 1.

La course pour obtenir une course est donc lancée en Afrique...

Reste à savoir si Lewis Hamilton sera encore sur la grille lorsque la F1 y posera réellement ses roues. ●





Les sélections de Rallye Jeunes ont débuté mi-octobre, à Nancy, là où tout a commencé pour Sébastien Loeb il y a vingt-neuf ans.

Toujours à l'affût

L'opération de détection de la FFSA qui a révélé Sébastien Loeb et Sébastien Ogier fête ses 30 ans cette année. Elle poursuit sa quête des champions de demain et n'hésite pas, pour cela, à donner aussi leur chance aux gamers accros du virtuel. **Vous avez moins de 26 ans et 20 € en poche ? Il est encore temps de le tenter !**

Par Alain Pernet Photos FFSA/Sylvain Henry



ix-sept titres de champion du monde ! Voilà un bilan qui claque et que de nombreux pays nous envient. Entre Sébastien Loeb et Sébastien Ogier, l'Opération Rallye Jeunes peut effectivement se targuer d'avoir eu la main heureuse. Certes, les puristes rappelleront que Sébastien Loeb n'a pas remporté Rallye Jeunes, mais il reconnaît lui-même que ses prestations finales ont été un déclic déterminant pour la suite de son parcours (*voir encadré p. 152*). Quant à Sébastien Ogier, il est clair et net : « Sans Rallye Jeunes, je pense que je n'aurais clairement pas eu de carrière ! Je suis d'un milieu relativement modeste. Je misais tout sur cette fameuse sélection et il est vrai que je suis infiniment reconnaissant de l'opportunité que m'ont offerte la FFSA et Rallye Jeunes. »

Avec des succès aussi retentissants, la Fédération française de sport automobile aurait pu relâcher ses efforts. A part en 2010, 2014 et 2015, elle a toujours maintenu son opération de détection malgré le désistement des constructeurs français aujourd'hui pallié par Yacco, le partenaire titre. En tout, Rallye Jeunes a permis à 59 lauréats de faire leurs premiers pas en compétition. Treize d'entre eux sont devenus professionnels. Et, dans l'ombre des deux Sébastien, c'est vrai, certains d'entre eux ont d'ailleurs réalisé un parcours intéressant à l'instar de Nicolas Bernardi (lauréat en 1995), Alexandre Bengué (1998), Bryan Bouffier (1999), Quentin Gilbert (2009) ou encore Eric Camilli (2012). D'ailleurs, les deux pilotes français actuellement les plus en vue sur la scène internationale ont eux aussi été lauréats de Rallye Jeunes. Si Adrien Fourmaux a délaissé les bancs ●●●



En attendant de prendre le volant, les candidats peuvent se défier une première fois dans une simulation de changement de roue (ci-dessus). Ils peuvent aussi tenter leur chance dans un simulateur (page de droite).





"NOUS ALLONS NOUS APPUYER SUR LA FFSA ACADEMY POUR DÉVELOPPER LA FILIÈRE RALLYE. RALLYE JEUNES EST LA PREMIÈRE ÉTAPE DE CETTE NOUVELLE FILIÈRE."

Pierre Gosselin, président de la FFSA

de la fac de médecine pour le volant, c'est en effet grâce à – ou à cause de ! – Rallye Jeunes... « Mon frère aîné Maxime a disputé la sélection Rallye Jeunes en 2012, rappelle le Nordiste. Il est même allé en finale et je me suis dit que je m'inscrirais à mon tour lorsque j'aurais le permis. Ce moment venu, j'étais en première année de médecine et j'en ai conclu que c'était plus raisonnable d'attendre l'année suivante. Malheureusement, l'opération a alors été suspendue pendant trois ans ! Je me suis donc inscrit en 2016 alors que j'étais en quatrième année de médecine. J'y suis allé la fleur au fusil, sans aucune préparation. Juste pour voir ce que ça pouvait donner. »

On connaît la suite, le jeune Adrien, alors âgé de 21 ans, remporte la finale et gagne un ticket pour une saison en championnat de France junior 2017 qu'il dispute avec son frère comme copilote, en parallèle de ses études. Enfin, ça, c'était le plan initial. Très vite, il s'est rendu compte que poursuivre les études en même temps n'était pas réaliste. Il a par conséquent accordé au Rallye sa priorité. Un bon choix ! Il est aujourd'hui le pilier de l'équipe de Malcolm Wilson pour laquelle il a signé quatre podiums cette saison sur des terrains aussi variés que la Suède, le Kenya, la Pologne ou la Finlande !

Lauréat en 2013, Yohan Rossel est, lui, en lice pour le titre mondial en WRC2. A deux épreuves de la fin, il concède seulement 12 points à Oliver Solberg, le leader. Il bénéficie du soutien de Citroën Racing, mais le retrait de la marque française du WRC et le peu de constructeurs engagés à ce niveau n'aident pas vraiment son accession en Rally1. Pour ses 30 ans, l'Opération Rallye Jeunes fait peau neuve sous l'impulsion du nouveau président de la FFSA. Pierre Gosselin tient à remodeler la filière Rallye : « Nous avons l'intention de nous appuyer sur la structure de la FFSA Academy, qui a déjà fait ses preuves en circuit, pour développer la filière Rallye. L'Opération Rallye Jeunes constitue la première étape de cette nouvelle filière. J'espère que, pour les 30 ans de l'opération, l'édition 2024 attirera beaucoup de candidats. Si nous pouvions en réunir plus de 5 000, ce serait formidable. Par la suite, les lauréats seront encadrés et formés par la FFSA Academy, où ils bénéficieront des mêmes installations et de la même rigueur de travail que les pilotes de circuit. »

Dès cette année, toute l'opération de sélection a été pilotée directement par la FFSA Academy, sous la houlette de Christophe Lollier, son directeur, et de Sébastien Ménard, responsable pédagogique et coordinateur du pôle France. Comme d'habitude, plusieurs sessions sont programmées à travers l'Hexagone (voir encadré p. 153). Le processus a commencé mi-octobre à Nancy, sous une météo clémente. Ces deux premières journées ont attiré pas moins de 850 candidats ! « Nous ne nous attendions pas à avoir autant de monde sur cette première sélection », se réjouit Christophe Lollier. Il faut dire que les frais de participation sont pour le moins modiques (20 €), et les conditions sont assez ouvertes : il convient d'être de nationalité française et d'avoir moins de 26 ans et son permis de conduire.

Le verdict du chrono

Tous les candidats ont pu prendre le volant d'une Peugeot 208 pour démontrer leur dextérité sur un slalom tracé sur une surface dégagée, sous le verdict du chrono et en évitant soigneusement de toucher les quilles. Demandez à Sébastien Loeb, il vous le confirmera : c'est éliminatoire ! Pour franchir ce premier obstacle, il convient de réaliser un chrono qui ne soit pas à moins de 10 % du temps de référence établi par Sébastien Ménard, vingt ans de Rallye et sept victoires en Coupe de France des Slaloms. C'est lui qui supervise les opérations et met en confiance les candidats les plus stressés.

Le parcours de second degré, plus corsé, emprunte un autre tracé que les candidats peuvent reconnaître à pied. A l'issue de cette étape, les cinq candidats les plus rapides sont retenus, dont au moins trois qui ne sont pas déjà titulaires d'une licence FFSA. Ils participeront ensuite à la finale qui aura lieu à Nîmes le 8 décembre.

Si certains n'ont encore jamais pris le volant d'une voiture de Rallye, d'autres viennent retenter leur chance à Rallye Jeunes après un premier essai infructueux. C'est le cas notamment d'Antoine Jarraud, 21 ans, le plus rapide du premier jour de détection : « J'ai tout donné pour accéder à la finale, car l'année dernière, j'ai terminé troisième derrière les deux lauréats. » Certains candidats font preuve



LA FFSA A RECRÉÉ
UN VOLANT FEMININ.
MESDEMOISELLES,
À VOUS DE JOUER !

SÉBASTIEN LOEB, LE PRESQUE LAURÉAT DE RALLYE JEUNES

C'est presque par hasard que Sébastien Loeb, qui faisait jusque-là des courses de mobylettes, s'est inscrit en 1995 à Rallye Jeunes : « J'en ai entendu parler comme ça, dans la rue. Je suis allé m'inscrire dans la concession Peugeot de Haguenau en me disant : "C'est la seule compétition que je peux me payer, je vais y aller !" J'ai gagné les sélections régionales et signé les meilleurs temps. Et puis il y a eu une histoire qui ne m'a pas avantagé. J'y suis quand même retourné l'année suivante, en 1996. Rebelote : en tête de la finale nationale, mais là, c'est moi qui ai fait une erreur à la fin... Après ça, Dominique Heintz s'est dit : "Si ce gars-là est devant 15 000 personnes deux fois d'affilée, ce n'est pas

un hasard. Je vais l'aider." » On connaît la suite... Ce que l'on sait moins, c'est que Sébastien Loeb a participé une troisième fois à Rallye Jeunes en 1997, après sa première saison en Volant Peugeot : « J'ai regagné les sélections régionales pour la troisième fois. J'étais d'ailleurs descendu à Nîmes avec ma voiture pour la finale nationale. Et la veille, comme convenu, j'ai appelé Dominique Heintz, qui venait de trouver un accord pour que je dispute le Trophée Saxo Kit Car la saison suivante. Du coup, je suis rentré chez moi. Je ne suis pas allé à la finale, où ils m'ont attendu un moment, d'ailleurs, parce que ça faisait quand même deux fois que je dominais le truc. Ils se disaient tous : "Cette fois-ci, il faut qu'il gagne." »



Les candidats ont pu reconnaître le deuxième parcours en compagnie de Sébastien Ménard, le responsable pédagogique de la FFSA Academy. Les plus rapides ont gagné leur ticket pour la finale.



Le programme des sélections 2024

12-13 octobre : Nancy
23-27 octobre : Paris Games Week
9-11 novembre : La Réunion
16-17 novembre : Dreux
30 novembre-1^{er} décembre : Lyon
7-8 décembre : Nîmes
 (finale nationale).

d'une détermination moins extrême ; notamment Kévin Mauconduit, dont la philosophie sonne comme un touchant hommage au regretté Michel Blanc : « *Fonce, oublie que tu n'as aucune chance. Sur un malentendu, ça peut marcher !* »

Une sélection féminine

A ces cinq candidats quotidiens s'ajoute une candidate. En effet, dans le cadre de son plan de féminisation du sport automobile, la FFSA a réinstauré un Volant Féminin. Mesdemoiselles, à vous de jouer ! Christophe Lollier nous en dit plus : « *Après avoir engagé deux autos pour des équipages féminins en championnat ADAC Opel Electric Rally Cup l'an dernier et cette année, nous avons décidé d'établir ce nouveau dispositif qui vise à faciliter la pratique féminine du sport auto.* » Léna Boilletot, 20 ans, n'a pas manqué de saisir cette aubaine : « *C'est mon père qui m'a fait la surprise de m'inscrire ! Il a couru en Rallye et je fais du Karting depuis que je suis petite. En revanche, je n'ai jamais piloté de voiture de course. C'est la première fois que je tire un frein à main. Au début, je me suis dit que je venais pour le plaisir, et puis dans la file d'attente pour enfileur mon casque, je me suis rendu compte que j'avais quand même bien envie d'aller en finale. J'ai commencé à avoir une petite boule au ventre. Le plus stressant a été le moment du feu vert...* » Cela n'a pas dû trop la perturber puisqu'elle a signé le meilleur chrono féminin ! « *Je suis les traces de mon père et je sais que je le rends fier !* »

Les candidats présents sur les slaloms peuvent également tenter leur chance sur un simulateur, et le plus rapide d'entre eux, à l'issue de chaque week-end de sélection, gagne lui aussi un ticket pour la finale. De quoi offrir une seconde chance appréciable en cas de quille renversée dans le slalom. Cette année, la FFSA innove. L'accès à la finale ne sera pas

réservé aux seuls candidat(e)s sélectionné(e)s volant en main. En effet, six adeptes des simulateurs d'eSport pourront eux aussi participer au dernier stade de la compétition sans avoir tourné la clé de contact. Pour la première fois, deux sélections sur simulateur ont en effet été programmées. La première a eu lieu sur l'Anneau du Rhin, le 28 septembre, à l'occasion du show Red Bull Loeb Célébration fêtant les 50 ans du nonuple champion du monde.

Au moment où vous lisez ces lignes, une seconde sélection sur simulateur aura commencé dans le cadre de la Paris Games Week, le Salon français du jeu vidéo organisé à la porte de Versailles. Les candidats seront départagés par leurs performances sur Célébration, le jeu officiel du WRC. Cette passerelle vers l'eSport est loin d'être accessoire à une époque où la pratique du SimRacing – financièrement accessible – est désormais très populaire. Et le passage entre virtuel et réel peut réserver quelques surprises... L'an dernier, par exemple, Quentin Vialatte, l'un des deux lauréats de Rallye Jeunes, était à la base un gamer ! « *Il a démontré un vrai potentiel pour quelqu'un qui n'avait jamais roulé*, affirme Christophe Lollier. *Il faut juste l'aider à le canaliser.* »

Ceci dit, les six lauréats sélectionnés en virtuel devront tout de même se soumettre à une séance d'évaluation et de tests pratiques avant d'être définitivement acceptés en finale. En tout, une soixantaine de candidats s'affronteront donc lors de la finale nationale, et seuls deux ou trois lauréats seront intégrés dans un programme fédéral composé de rallyes nationaux. Ils bénéficieront par ailleurs d'un suivi pédagogique dans le cadre de la FFSA Academy. Une jolie dotation pour une mise de fonds de 20 €, non ? Et que ceux qui ne gagnent pas se rassurent :

Sébastien Ogier a triomphé à sa deuxième tentative seulement alors que Sébastien Loeb n'a jamais remporté Rallye Jeunes ! ●

ÉDITEUR
ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD 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 Riflade**
Secrétariat de rédaction **Vediteam**
Rédactrice photo **Soraya Bollini**
Responsable des prises de vue **Philippe Tissier**
Photos **Greg & Laurent Villarou**
Convoyage **Sylvain Cambier** (responsable)
Assistante **Karine Roumestand** (01.41.33.55.94)
Ont participé à ce numéro **Leonardo de Sá,**
Jacqueline Voyant

DIRECTION ÉDITION
Directeur exécutif **Stéphane Haïtaïan**
Editeur **Tommaso Albinati**

PUBLICITÉ
Directrice générale **Eloïdie Brétaudeau Fontelles**
Directeur pôle automobile **Franck Graisset**
Directrice adjointe pôle automobile **Anne Buré-Emmel**
(01.41.33.29.21)
Directrice de la publicité **Manon Merlet**
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**

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 **Métanie 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 numéros) : **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

 
AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL
Origine du papier : **Finlande**
Taux de fibres recyclées : **0 %**
Impact sur l'eau **Ptot 0,005 kg/tonne**

Date du dépôt légal **octobre 2024**
Prix de vente **6,95 €**
Date de parution **25 octobre 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.



Dérives

Par **Laurent Chevalier**

Sur Instagram, il y a des mordus qui partagent leur passion sans arrière-pensées, des gens qui en font leur métier avec talent et d'autres qui font des collaborations commerciales avec une crédibilité d'arracheurs de dents. Sans oublier les pépites de ceux qui dépassent l'entendement. C'est le cas d'un certain Jack Doherty, la vingtaine, qui vient d'accidenter sa McLaren sous une pluie diluvienne. Rien de grave, rassurez-vous. Juste pathétique, lorsqu'on revoit l'accident, filmé, bien évidemment. Le contraire aurait été surprenant, puisque notre champion s'est fait greffer son téléphone dans la main. Pas très pratique pour tenir le volant sur une autoroute à la limite de l'aquaplaning, mais plutôt mourir que de perdre le fil de son Snapchat. Et il arriva ce qu'il devait arriver. Un coup de gaz inopiné et le train arrière de la 570 S veut passer devant, avant d'être rattrapé par le train avant qui termine sa course,



APRÈS AVOIR RACCOURCI SA McLAREN, NOTRE CHAMPION DES RÉSEAUX SE DESINCARCÈRE EN SELFIE, SANS SE SOUCIER DE SON POTE ENSANGLANTÉ.

incrusté sous le rail de sécurité. Pas de quoi décourager notre vainqueur, qui continue sa vidéo en selfie tout en se désincarcérant. C'est toujours plus intéressant que de s'occuper de son pote à la tête ensanglantée sur le siège passager. Il s'agit de bien rester concentré sur la récolte de pouces levés, en montrant l'étendue des dégâts de sa voiture, sans se soucier du bouchon créé sur l'autoroute et de l'éventuel risque de suraccident que cela pourrait provoquer. Comme dirait Sylvain, je vais encore me faire des amis, mais vous ne m'enlèverez pas de l'idée qu'on tient un bon champion.



Travail d'équipe

Par **Sylvain Vétaux**

Comme beaucoup, j'ai vu, revu, et rerevu tous les épisodes de Top Gear et de The Grand Tour. Le trio Clarkson, May et Hammond a révolutionné le divertissement autour de l'automobile avec un concept simplissime : il faut que l'émission soit... divertissante. Cela fait plus de vingt ans que les trois Anglais sillonnent les routes du globe, s'attirent les foudres des autochtones, se foutent du code la route, font fi de toute bonne foi. C'était politiquement incorrect, irrévérencieux. Mais ce fut surtout bien filmé, novateur, haletant, sans cesse renouvelé. Clarkson, May et Hammond raccrochent les gants. Le dernier épisode de The Grand Tour est, sans surprise, fidèle à la lignée de ceux qui l'ont précédé : une ode à la voiture, une déclaration d'amour à notre belle planète, un petit bijou de « chambritude ». Le tout, évidemment, saupoudré d'un nuage lourd de nostalgie. Avec ces trois-là, la voiture n'a jamais été un vilain petit canard. Juste cet outil, plus au moins joli, rapide ou pratique qui n'avait qu'une vocation : nous procurer du plaisir.



AVEC CES TROIS-LÀ, LA VOITURE N'A JAMAIS ÉTÉ UN VILAIN PETIT CANARD, ELLE N'AVAIT QU'UNE VOCATION : NOUS PROCURER DU PLAISIR.

Les bien-pensants s'offusqueront que les présentateurs aient brûlé des litres de sans-plomb au milieu de l'Afrique sauvage, se soient désaltérés au goulot d'une bouteille de bière alors que le thé matcha, c'est quand même vachement plus sain. Je laisse ces gens qui réfléchissent mieux que moi construire ce monde idéal où nous nous déplacerons tous à vélo, boycotterons l'avion parce qu'il est tellement plus écologique d'aller visiter la Turquie en famille à dos de mule, ou poireauterons deux heures avant de commencer à charger notre véhicule qui sera à court de batteries dans trois cents bornes... Comme Jeremy Clarkson, James May et Richard Hammond l'ont fait : il serait judicieux que nous apprenions à bosser en équipe.



MERCEDES-BENZ SL 63 AMG V8 BITURBO 4MATIC+ - 10/22 - 6.311 KM - 165.000 €



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



FERRARI 296 GTB
HYBRID 830
Année : 06/23
Kilométrage : 910 km
315.000 €



BENTLEY CONTINENTAL
GT III FIRST EDITION
Année : 07/18
Kilométrage : 22.900 km
195.000 €



AUDI RS4 AVANT V6
PACK 25 YEARS RS
Année : 12/20
Kilométrage : 26.000 km
95.000 €



LAND ROVER DEFENDER
P525 V8 CARPATHIAN
Année : 07/21
Kilométrage : 21.833 km
125.000 €



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





ANGE BARDE
g e n è v e