

SEP M
TOP
ventes

Sport

N° 755 Décembre 2024

auto

R 1 3 5 7
4 4 4
2 4 6



A110 Roadster



A310 Grand Tourer



FORMULE 1

Colapinto,
Antonelli,
Bearman...

Qui sont les futures
stars de la F1?

Quel avenir pour Alpine ?

A110 Coupé

Tous les futurs
modèles,
jusqu'en 2028 !



ESSAI

Aston Martin Vanquish

Le ramage vaut le plumage



ESSAI

Alpine
A290 GTS
Un joujou extra !



BEL: 760C - ESP: 760C
GR: 760C - DOM S: 760C
ITA: 760C - LUX: 760C
PORT CONT: 760C
CAN: 11.500CAN
MAR: 820M - TON S: 950CFF
CH: 107S - TUN: 180TU

L 15764-755 - F: 6,95 € - RD



Le port du casque n'est toujours pas obligatoire.

NOUVELLE PORSCHE 911 GT3.

Design aérodynamique et moteur flat 6 issus du sport automobile.



PORSCHE



911 GT3 [12/11/2024] - Valeurs WLTP: Conso. combinée : de 13,7 à 13,8 l/100 km.
Plus d'informations sur le site www.porsche.fr. Porsche France S.A.S. RCS Nanterre B348 567 504



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



SOMMAIRE

N° 755 Décembre 2024

8



32



42



58



62



50



GAZ

- 32 GRAND FORMAT
Mercedes-AMG
SL 63 S E Performance
- 42 ESSAI
Aston Martin Vanquish
- 50 SUPERTEST
Porsche Taycan Turbo GT
- 58 ESSAI
Alpine A290 GTS
- 62 ESSAI
Audi RS 3 Sportback
- 68 À LA LOUPE
La transmission intégrale
de l'Audi RS 3
- 70 REPORTAGE
Goodwood en Jaguar Mk II
& XJ220
- 76 SHOPPING
Tentations de Noël

ACTUS

- 6 ÉDITO
- 8 NOUVEAUTÉS
L'avenir d'Alpine
- 16 ACTUS
Caterham, Mini,
Porsche...
- 20 À VOIR, À LIRE
Senna, Ferrari,
Fast & Furious...r
- 21 CLUB SPORT AUTO
Les dates à retenir
- 24 DOSSIER HORLOGERIE
Le tour des cadrans
- 28 HISTOIRES D'AUTOS
Kevin Estre,
champion du monde
d'Endurance 2024

EN VRAI

- 80 C'EST LA MIENNE !
Lamborghini
Huracán Sterrato
- 82 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois,
vos photos
- 84 ACHETER
UNE OCCASION
Toyota GR86
- 88 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
- 94 PETITES ANNONCES

SPORT

- 126 STUDIO
DS E-Tense FE25
Gen. 3 (Formule E)
- 132 REPORTAGE F1
Les jeunes en 2025
- 136 COULISSES F1
GP des Etats-Unis,
de Mexico City
& de São Paulo
- 146 ENQUÊTE F1
Andretti en F1 :
la justice s'en mêle
- 150 WEC
Bilan de la saison 2024
- 154 BLOG
Le blog des essayeurs



Crédits photos
couverture
Kiosques :
**PR Designs, DR,
& Laurent Villaron**
Abonnés :
PR Designs

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



ABONNEZ-VOUS Voir page 149



Laurent Villaron

Laurent Villaron



AKILLIS

JOAILLERIE PARIS

COLLECTION CAPTURE ME - À DÉCOUVRIR SUR AKILLIS.COM



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

Vivement demain ?



**ù allons-nous ? Quelles
voitures nous feront encore
rêver dans cinq ou dix ans ?**

Au gré de vos courriers,
mais aussi en examinant

les stratégies des constructeurs pour les prochaines années, ces questions viennent à l'esprit. Avec, dans la foulée, l'irruption d'idées sombres.

Et puis, je me suis souvenu avoir déjà assisté à l'extinction d'une espèce. Le privilège de l'âge. C'était à la fin des années 70, début 80. A l'époque, l'arrivée des GTi, à la fois sportives, accessibles et polyvalentes, a tué les petites sportives traditionnelles.

Les roadsters anglais, un monument du plaisir automobile pourtant, ont été balayés. Même chose pour les coupés sportifs relativement accessibles. Qu'ils se soient appelés Alfa, Matra, Fiat ou... Alpine, cela n'a plus été pour ces autos typées qu'une longue descente aux enfers, aboutissant à une mort inéluctable.

Les GTi étaient à la mode, en dépit de leur silhouette de citadine banale. A peine sorti de la crise pétrolière de 1973, qui avait ravagé les rangs des sportives les plus démonstratives, le « jeune cadre dynamique » de l'époque se délectait de sa Golf ou de sa 205 GTi en signe de réussite, sans devoir faire de compromis sur l'usage quotidien. Aujourd'hui, porté par un élan

nostalgique et la vague des youngtimers, nous encensons ces bombinettes qui ont pourtant éliminé de la route des silhouettes bien plus authentiques.

Personne à l'époque ne s'en était ému.

Cependant, en contraste avec notre temps, cette disparition d'une espèce ne relevait d'aucune injonction officielle.

Si les GTi avaient tout balayé sur leur passage, c'est que les clients l'avaient décidé.

Comme ils décident actuellement que le SUV est la forme indépassable de la voiture du quotidien. Le client a toujours raison...

En fait, l'inconfort de la situation présente tient à ce que nous connaissons

(et chérissons) ce que nous risquons de perdre. Mais que, jusqu'à présent, rien de ce qui nous est promis pour le monde d'après ne nous fascine. Dans cet entre-deux, nous nous raccrochons à ce que nous avons, pas vraiment convaincus par ce que l'on nous promet.

Alors, il est peut-être temps de commencer à faire confiance à la créativité de quelques ingénieurs marginaux, plus passionnés que les autres, qui réfléchiraient aux sportives du futur dont eux auraient envie. C'est ainsi par exemple, dans le contexte dramatique de l'immédiat après-guerre, qu'est née la marque Porsche, avec la 356. Voilà qui redonne de l'espoir, non ? ●

**RIEN DE CE QUI NOUS EST PROMIS NE NOUS FASCINE.
IL EST PEUT-ÊTRE TEMPS DE FAIRE CONFIANCE AUX
MARGINAUX QUI RÉFLÉCHIRAIENT AUX SPORTIVES
DU FUTUR DONT EUX AURAIENT ENVIE.**





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
MAISON FONDÉE EN 1820

ALPINE

OSTER COLLECTION
DESIGNER JEWELRY

HECHTER
PARIS

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





NOUVEAUTÉS L'avenir d'Alpine

À PILE OU FACE

La carrière de l'A110 commence à s'étioler, tandis qu'arrivent les nouveaux modèles électriques. La stratégie est assumée. **Mais à l'avenir, entre cette nouvelle vision d'Alpine et les passionnés, le courant passera-t-il ? Sovany Ang, la directrice Performance produit d'Alpine, décrypte avec nous les raisons et les conséquences de ces choix décisifs.**

Par Jean-Eric Raoul
Illustrations PR Designs
Photos Alpine Media



A310 Grand Tourer (2023)

Développée sur la même plateforme que l'A110, l'A310 sera la GT de la famille, en format 2 + 2.



Longtemps, la renaissance d'Alpine a été un serpent de mer chez Renault. Et puis, sous l'ère Ghosn, une opération commando guidée par Bernard Ollivier a réussi l'exploit d'aboutir, en 2017, à l'A110 que

nous connaissons. Nous l'avons rapidement reconnue comme le chef-d'œuvre qu'elle est, à contre-courant des tendances de son époque, par le choix de se focaliser sur la légèreté et l'agilité. Mais ensuite ? L'arrivée de Luca de Meo à la tête de Renault allait-elle avoir raison de la petite marque de Dieppe ? Rapidement, le nouveau patron a affirmé l'inverse. Mieux, il en a fait un pilier de sa stratégie « Renaulution » de redressement du groupe, et a confirmé cette ambition en rebadgeant du A fléché l'écurie F1 de la maison.

Dans cette nouvelle perspective, Alpine devait devenir le pôle premium du groupe, avec à

la clé l'espoir de marges plus confortables, et la possibilité d'aller piquer des clients aux cadors allemands. Voilà pour l'objectif. Comment y parvenir ? C'est là qu'arrive l'annonce d'un « Dream Garage », soit le déploiement d'une gamme complète, inédite... et électrique. Le gros mot est lâché ! Lors de notre rencontre, Sovany Ang, la directrice Performance produit d'Alpine, saisit la balle au bond : « Nous, chez Alpine, on s'emploie à développer des voitures sportives avant que ce ne soient des électriques. L'électricité, c'est un moyen de déployer la sportivité que l'on recherche. »

Un avenir sur trois axes

Ce garage de rêve selon Alpine, nous commençons juste à en découvrir les premiers occupants. Vous lirez dans ce numéro notre essai de l'A290 (p. 58). Sans vouloir divulguer, le courant est plutôt bien passé. Lors du Mondial de l'auto à Paris, ●●●

***“L'électricité est un moyen
de développer la sportivité
que l'on recherche.”***

Sovany Ang





**"La légèreté chez
Alpine, c'est aussi
ce contrôle instinctif,
cette sensation
de conduire la voiture
avec son corps."**

Sovany Ang

Directrice Performance produit Alpine





NOUVEAUTÉS L'avenir d'Alpine



A110 Coupé (2026)

L' inédite plateforme APP, en cours de développement, équipera les Alpine les plus sportives, dont la remplaçante de l'actuelle A110. Le niveau du plaisir ressenti à son volant sera déterminant pour la viabilité de la suite de l'aventure.

Alpine a révélé le concept annonciateur du deuxième étage de la fusée, l'A390_β. Là, le sourire se crispe : une silhouette de SUV coupé (un « crossover GT », selon Alpine...) tout électrique. Quelles que soient ses qualités, est-ce vraiment l'avenir que l'on souhaite pour Alpine ? Sovany Ang tente de déminer le terrain : « Notre stratégie va se décliner sur trois axes. Le premier concerne la compétition, avec la F1, l'Endurance et les disciplines "juniors", dont je n'ai pas la charge. Ensuite, il y a ce que l'on appelle les "voitures iconiques", nos pures voitures de sport. C'est là que se place aujourd'hui l'A110. Le troisième axe, c'est celui des voitures polyvalentes. Ce sont toujours des voitures performantes et sportives, mais d'usage moins restreint. On y retrouve l'A290, la petite citadine sportive. Et, en 2025, il y aura donc l'A390, une cinq places au gabarit plus important. »

Légèreté perçue...

Alpine ayant fait de la légèreté son mantra existentiel, on ne voit pas comment l'A390 pourrait rester fidèle aux valeurs de la marque avec un SUV électrique, basé sur la plateforme du Renault Scénic qui dépasse

déjà les 1 900 kg. « Quand on dit légèreté chez Alpine, reprend Sovany Ang, cela recouvre plusieurs sens. Il y a le sens littéral, lié à la masse du véhicule. Mais il y a aussi un sens plus philosophique, une approche de l'agilité, une légèreté perçue. C'est quoi ? C'est ce contrôle instinctif, cette sensation de conduire la voiture avec son corps. On est en passe, je crois, de réussir cette dimension, que vous avez déjà pu appréhender au volant de l'A290, cette réponse instantanée au doigt et à l'œil. Avec l'A390, nous serons encore un gros cran plus haut, grâce à la technologie. Nos ingénieurs ont ce savoir-faire pour obtenir un contrôle instinctif, une légèreté perçue, pour procurer un plaisir de conduire digne d'Alpine. »

La technologie en question, ce sera pour l'A390 de série l'utilisation de trois moteurs électriques : un à l'avant et deux sur les roues arrière. On parle d'une puissance totale d'environ 360 ch pour une voiture longue d'environ 4,60 m, que l'on pourra sans doute mettre en face du nouveau Porsche Macan. Parmi les concurrents potentiels, on regardera également ce que sait faire le Nissan Ariya Nismo (367 ou 435 ch). Il peut sembler une référence exotique. Sauf qu'il partage sa ●●●



A390_β (2025)

La version définitive du "Crossover GT", attendue l'année prochaine, sera très proche du style extérieur de ce concept. Côté technique, trois moteurs électriques pour environ 360 ch.



A110 Roadster (2027)

A la différence de l'actuelle A110 thermique, la future A110 électrique a été pensée d'emblée pour accueillir une version roadster. Celle-ci arrivera un an après le coupé.



NOUVEAUTÉS
L'avenir d'Alpine



plateforme et, peut-être, ses moteurs avec le futur Alpine.

Le français sera dynamisé par une forte dose de torque vectoring, la gestion active du couple, roue par roue. « Ça, on ne peut le faire qu'avec de l'électrique, reprend Sovany Ang. Vous voyez bien que cette technologie, elle apporte du positif ! Grâce à elle, sur une voiture de cette taille, on peut déployer la même agilité que sur une A110. On ne pourrait pas parvenir à cette agilité sur un modèle thermique de cette taille. Je le dis en confiance, parce que j'ai pu prendre le volant de prototypes de développement de l'A390. C'est vraiment une sensation incroyable de ne pas ressentir la masse. »

Echéances implacables

L'étape suivante nous emmène fin 2026, pour le lancement de la remplaçante de l'A110. Son inédite plateforme APP (Alpine Performance Platform) sera une création interne, et restera réservée aux modèles les plus sportifs. Dans son cas, plus question d'une architecture « skateboard », avec une couche de batteries sous le plancher. Il s'agit de réaliser un ensemble bas et compact de vraie sportive. Dans ce cas, la structure s'appuiera sur un châssis en aluminium, avec des batteries placées derrière les passagers et, probablement, dans le tunnel central, pour assurer une bonne répartition des masses. « Sur cette plateforme, poursuit Sovany Ang, il y aura le coupé A110, mais aussi un roadster. Puis, ensuite, viendra une autre voiture de sport, une 2 + 2 un peu plus grande. » Cette dernière

"Grâce au torque vectoring, on pourra déployer sur l'A390 la même agilité que sur une A110."

devrait reprendre l'appellation A310, pour une révélation prévue en 2028. Ce programme ne se fera pas sans drame : l'A110 thermique tirera sa révérence fin 2026. A 9 ans de l'interdiction de vente en Europe des voitures thermiques, cela nous semble très anticipé. « Sauf qu'avant ça, se défend Sovany Ang, il y a des échéances réglementaires bien difficiles, qui nous demanderaient des adaptations coûteuses. Il y a un moment où on ne peut plus continuer. » De fait, depuis le milieu de l'été dernier, la production de l'A110 a dû être volontairement réduite, pour passer dans la catégorie « petite série », qui lui octroie des dérogations sur certaines normes. Dans ce cas, pourquoi ne pas avoir développé une nouvelle A110 thermique qui se serait vendue jusqu'en 2035 ? « Je crois que, commercialement, si on laisse le choix entre une électrique et une thermique, le client aura tendance, par facilité, par habitude, à plutôt favoriser le thermique.

Là, nous embrassons une génération de clients qui sont prêts à passer à l'électrique, mais qui n'ont pas d'offre équivalente aujourd'hui en termes de sportivité. On le voit dans nos enquêtes. Les électriques aujourd'hui, c'est une sportivité qui se limite à de l'accélération en ligne droite. On s'amuse deux fois et après, on arrête, ce n'est pas très intéressant. Nous, nous sommes vraiment en train de déployer cette pure sportivité, dans laquelle nos metteurs au point, nos ingénieurs mettent tout leur cœur pour que l'on ait ce plaisir au volant. »

Enfin, dans la stratégie d'expansion à l'international, deux nouveaux SUV de grandes dimensions viendront compléter la gamme, à l'horizon 2027-2028, dans l'objectif de se lancer sur les marchés américain et asiatique. « On ne va pas aller non plus chercher des volumes démentiels, tempère Sovany Ang. Nous resterons une marque spécialiste, un challenger, capable d'offrir une alternative à ce qui existe. » ●



NOTRE AVIS

Nous ne discutons pas la sincérité de la démarche d'Alpine, marque animée par des passionnés. Mais le virage du tout-électrique est un défi majeur pour tout constructeur sportif, encore plus pour une marque embryonnaire. L'A110 de 2026 constituera un test décisif, quel que soit le succès qu'aura pu rencontrer auparavant l'A390.

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



NOUVEAUTÉS
L'avenir d'Alpine



L'heure H



u' Alpine se lance dans la construction d'un concept d'hypercar, personne

ne l'avait vu venir. Que celle-ci abrite une technologie ultra-marginale encore moins. L'Alpenglowl, dont la première version a été révélée au Mondial parisien de 2022, se veut tout à la fois un manifeste du futur style de la marque, mais aussi un démonstrateur technologique. Pour le style, la face avant et la philosophie globale, en rupture avec la veine néo-rétro de l'A110, semblent en effet annoncer ce à quoi les futurs modèles vont ressembler. L'A390_β le confirme. Côté motorisation, l'Alpenglowl s'engage sur une voie très peu explorée : l'hydrogène carburant. A la différence de l'utilisation classique d'hydrogène dans une voiture, qui fait appel à une pile à combustible qui produit de l'électricité dans le véhicule pour alimenter un moteur électrique, il s'agit dans ce cas d'alimenter un moteur thermique spécialement adapté à cette tâche. Le faible rendement de cette technologie l'a longtemps écartée des hypothèses pour les motorisations grand public. Mais, pour les passionnés, elle présente l'immense

intérêt de préserver le son et le caractère d'un moteur classique, en ne rejetant que de la vapeur d'eau.

En mai 2024, une version dite Hy4 de l'Alpenglowl, équipée d'un 4 cylindres de 340 ch alimenté à l'hydrogène, devait effectuer une démonstration sur le circuit de Spa... mais a refusé de démarrer au moment opportun. Cette nouvelle Alpenglowl, plus réaliste et basée sur un châssis Ligier de LMP3, s'éloignait déjà de la maquette de 2022. L'affront de Spa a été lavé lors des 24 Heures du Mans 2024 avec, en passager prestigieux lors de la démonstration, rien moins que Zinedine Zidane.

Enfin, au Mondial de 2024, a été révélée une troisième version de l'Alpenglowl, la Hy6. Cette fois, il est question d'un V6 biturbo, carburant toujours à l'hydrogène, mais fort désormais de 740 ch. Selon Alpine, cette Hy6 « présente une nouvelle voie pour la décarbonation des automobiles sportives. » Si l'application à la course peut sembler naturelle, le fait de parler d'« automobiles sportives » dessine donc l'espoir d'un avenir où la voiture électrique « à pile » ne constituerait pas l'unique horizon.



Alpenglowl Concept

Sur un format de proto d'Endurance, l'Alpenglowl explore une direction marginale, celle de l'hydrogène combustible. Cela permet de conserver un moteur à pistons, plein de son et de caractère.



du 8 au 12 mai 2025
BILBAO
et Pics d'Europe

et 7 rallyes
à découvrir

drive-escape.com

Tél: 06 49 73 73 70



VOYAGEZ
PILOTEZ
DECOUVREZ
PROFITEZ



Caterham Seven CSR Twenty, 485 Final Edition et 485 CSR FE

600 kg de bonheur

La célèbre Seven se décline en séries limitées avant de laisser les feux de la rampe au coupé électrique en milieu d'année prochaine. **Profitions-en... pendant qu'il est encore possible de s'offrir une sportive de 600 kg, à l'heure où la moindre BMW M4 pèse trois fois plus lourd.**



Vous vous souvenez du projet d'électrification de la Seven ?

« Il est sur pause, nous confie le porte-parole de Caterham.

On ne pense pas que la demande

soit là pour le moment. » Ouf ! En revanche, le Project V se concrétise selon un récent communiqué de la marque. « Nous sommes heureux d'annoncer que Yamaha Motor se joint à nous en tant que partenaire de développement pour le nouveau coupé sport électrique (...). Yamaha fournira son groupe motopropulseur électrique et son expertise en matière de contrôle de mouvements. Notre prototype est développé par Tokyo R&D, une société d'ingénierie spécialisée dans le développement de véhicules de production, et devrait être achevé d'ici mi-2025. » Et Caterham de rassurer ses paroissiens : « Nous resterons fidèles à notre ADN : léger, simple et fun à conduire. » Quoi de mieux que de dévoiler de nouvelles séries spéciales de la Seven pour l'illustrer ? Ainsi, la version limitée CRS Twenty célèbre les 20 ans de la série éponyme avec le 2 litres Ford Duratec porté à 213 ch. Son châssis large (le seul proposé) reçoit les suspensions inboard à l'avant et les doubles triangles arrière pour « offrir un contact direct avec la route tout en se pliant à une utilisation sur longues distances ». C'est la raison pour laquelle



l'habitacle bénéficie d'un soin particulier, même s'il conserve sa simplicité. Le tableau de bord est ainsi revêtu de fibre de carbone satinée tandis que le tunnel central est habillé de cuir Muirhead et d'Alcantara. Bel objet ! Le hic, c'est que les 20 exemplaires seulement sont réservés au marché britannique. Notre côté de la Manche n'est pas en reste puisque deux autres nouveautés sont proposées en séries limitées. La 485 Final Edition produite à 60 exemplaires et la 485 CSR Final Edition produite à 25 exemplaires. L'une comme l'autre reçoivent également le 4 cylindres atmosphérique Ford Duratec de 2 litres, capable de grimper à 8 500 tr/mn et de propulser leur poids plume (entre 560 et 605 kg annoncés selon



EN BREF CSR Twenty

Moteur : **4 cyl. atmo, 1 999 cm³, 213 ch, 20,3 mkg**

Transmission : **roues AR, 5 rapports manuels**

Poids : **620 kg** 0 à 100 km/h : **3"9 V. max. : 218 km/h**

Prix : **non importée en France**

les modèles !) de 0 à 100 km/h en 4"1. En ce qui concerne les gabarits, la 485 FE est disponible avec le châssis classique ou large, tandis que le 485 CSR FE n'est disponible qu'avec le châssis large et les suspensions inboard. « Un morceau de l'histoire de Caterham » à s'offrir avant qu'il ne disparaisse.

A partir de 80 990 €. ●

Par Laurent Chevalier



EN BREF 485 Final Edition & 485 CSR FE

Moteur : **4 cyl. atmo, 1 999 cm³, 228 ch, 20,9 mkg**

Transmission : **roues AR, 5 rapports manuels** Poids : **entre 560 et 605 kg**

0 à 100 km/h : **4"1 V. max. : 224 km/h** Prix : **à partir de 80 990 €**

B.R.M.
"Chronographes"

FF39-40
LIGHT BRONZE



DÉCOUVREZ NOS MONTRES
FABRIQUÉES EN FRANCE
sur brm-chronographes.com



Mini John Cooper Works

A

Attention : spoiler alert ! C'est le cas de le dire, puisque sans vouloir divulguer la fin de l'épisode, la nouvelle Mini John Cooper Works mise davantage sur des détails cosmétiques que sur de vraies évolutions

Pas de réelles nouveautés sous le capot, où l'on retrouve le 4 cylindres de 2 litres, turbocompressé. La seule différence avec le modèle précédent provient d'un pic de couple à 38,7 mkg au lieu de 32,6 mkg. Pas de rab pour la puissance, en revanche, qui stagne à 231 ch depuis dix ans. La masse totale ayant augmenté d'une bonne cinquantaine de kilos pendant la même période si l'on en croit les valeurs revendiquées par le constructeur. L'autre mauvaise nouvelle, c'est qu'il n'y a plus de boîte mécanique disponible puisque ce terme a été rayé du catalogue Mini depuis l'an dernier. Le couple passe donc obligatoirement aux roues avant par l'intermédiaire d'une boîte double embrayage à 7 rapports. L'un dans l'autre, c'est le statu quo sur le terrain des performances annoncées. Mini prévoit 6"1 pour passer de 0 à 100 km/h et 250 km/h en vitesse de pointe. Contre 6"4 et 245 km/h pour la version cabriolet alourdie par les renforts de caisse

et légèrement ralentie par une aérodynamique moins favorable. Cette dernière version conserve la toile électrique escamotable jusqu'à 30 km/h et dont la fonction toit ouvrant permet une ouverture de 40 cm à tout moment. Même motif et même punition pour ce qui est des liaisons au sol : aucune véritable nouveauté n'est à noter puisque Mini préfère concentrer ses efforts sur les assistances comme le contrôle automatique de la vitesse et de la distance ou encore le système de navigation en 3D. Sans parler de l'essentiel, c'est-à-dire un écran plus rond et plus grand ou bien des projecteurs à LED avec des feux de jour horizontaux. C'est beau, le progrès. Plus sérieusement, on déplore que l'aspect mécanique soit délaissé au profit de l'équipement et de la cosmétique de détail. Sans compter qu'à 39 850 € en tarif de base, la Mini JCW s'approche de celui de la Toyota Yaris GR (46 300 €) une fois passée par les sempiternelles options. Le point positif, c'est que contrairement à la japonaise qui doit malheureusement s'affranchir du malus maximal de 60 000 €, la JCW limite la casse aux environs de 3 000 €. ●

Par Laurent Chevalier



EN BREF

Moteur : **4 cyl., turbo, 1 998 cm³, 231 ch, 38,7 mkg**

Transmission : **roues AV,**

7 rapports à double embrayage

Poids : **1 330 kg** 0 à 100 km/h : **6"1**

V. max. : **250 km/h** Prix : **à partir de 39 850 €**
(44 850 € en cabriolet)



Porsche 911 Carrera T

L' incontournable ! En reconduisant la version T, ici agrémentée d'une poignée de chevaux supplémentaires, c'est-à-dire 394 ch au lieu de 385, Porsche pourrait bien servir l'une des meilleures recettes de 911 actuellement disponibles sur le marché. Pourquoi ? Tout simplement parce qu'elle cumule toutes les qualités inhérentes à notre Porsche préférée, en délaissant une surenchère plus imposée par un marketing bien huilé que par une réelle nécessité. On chasse donc le superflu en se concentrant

sur l'essentiel : le flat 6 sans hybridation accouplé à une boîte mécanique de série, au même titre que les roues arrière directrices, la suspension PASM Sport abaissée de 10 mm, l'échappement Sport et Porsche Torque Vectoring pour ne rien gâcher. Tout ce qu'il faut là où il faut, donc, sans tomber dans les travers d'une hybridation forcée ni d'une puissance qui finit par ne plus être exploitable sur route ouverte. Ça sent l'équilibre parfait. Une pépite, on vous dit ! ●

Par Laurent Chevalier



EN BREF

Moteur : **flat 6, turbo, 2 981 cm³, 394 ch, 45,8 mkg**

Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels de série**

(PDK en option) Poids : **1 490 kg** 0 à 100 km/h : **4"5**

V. max. : **295 km/h** Prix : **145 100 €**

Offrez-vous le *frisson* !



La Bible des Ferrari :
tous les modèles
de 1947 à 2024.



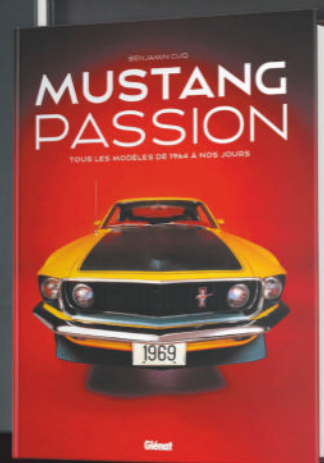
Quand automobile
de luxe rime avec
démesure.



Les modèles de
légende de l'histoire
de l'automobile.



Plus de 400 photos
rares ou inédites.
Puissance, performance
et perfection.



Une soif de liberté
qui ne connaît
aucune limite.

Glénat
www.glenat.com



Manque de réalisme

- Ayrton Senna, *histoires d'un mythe*
- Par Papazoglakis, Paquet & Froissart
- 56 pages ■ 14,50 € ■ Editions Glénat

Cette BD est un recueil de saynètes qui, à coups de flash-backs, nous font revivre l'ascension du pilote brésilien. On découvre les débuts en karting, l'épopée Williams et McLaren, la rivalité avec Prost... La trame narrative est intéressante, bien rythmée. Hélas, les dessins ne suivent pas cette voie. Certaines cases sont totalement illisibles, les visages des protagonistes sont peu réalistes et varient d'une planche à l'autre. L'ouvrage se rattrape à la fin, avec huit pages (témoignages et photos) réalisées par notre collaborateur Lionel Froissart.



Sur les deux tableaux

- Ferrari et les montres, *mécaniques à hautes performances*
- Par Remy Solnon ■ 224 pages ■ 45 €
- Sophia Editions

Horlogerie et automobile sont souvent associées, aussi est-il étonnant qu'il n'y ait pas davantage d'ouvrages faisant le parallèle entre les deux univers. Ce mal est en partie réparé avec ce livre qui se propose de revenir sur le lien entre la firme italienne et quelques-unes des grandes manufactures. On retrouve le premier partenariat avec Heuer (de 1971 à 1979), celui avec Girard-Perregaux (de 1994 à 2004) ou, plus récemment, celui avec Richard Mille. Bien des montres mises en avant sont aujourd'hui tombées dans l'oubli, aussi est-il agréable de les redécouvrir (l'annexe finale en donne toutes les infos techniques). La plupart des photos de Ferrari sont peu communes mais la mise en page, comme souvent chez cet éditeur, manque d'audace.



Pour les fêrus

- Fast & Furious, *la saga et les voitures stars*
- Par Arnaud Briand ■ 144 pages
- 18,90 € ■ Casa Editions

Quelle drôle d'idée, pour illustrer la couverture (trop souple) d'un livre dédié à la franchise de voitures modifiées, d'avoir choisi une Charger R/T noire sur fond noir. Quelle drôle d'idée aussi d'avoir opté pour ce papier très granuleux ayant tendance à boire les contrastes et amplifier les ombres. Quelle drôle d'idée, enfin, de mettre en valeur, sur une pleine page, des images pixelisées. Cela fait beaucoup de griefs, vous l'aurez remarqué, pour un livre qui reste une mine impressionnante d'informations et anecdotes sur la saga Fast & Furious. Le portrait de tous les acteurs y est dressé, ainsi que celui des voitures, mais les textes sont trop courts à notre goût.

Bonnes feuilles d'automne

L'édition automobile ne se repose pas sur ses lauriers. **Voici quelques livres qui nous ont interpellés.**

Par Sylvain Vétaux



A la première personne

- Enzo Ferrari, *le vertige de la vitesse, Mémoires*
- Par Enzo Ferrari (traduit par Stéphane Kramer) ■ 224 pages ■ 21 € ■ Séguier Editions

Il s'était juré de ne pas écrire ses mémoires, mais le décès de son fils Dino a changé la donne. Il voulait être chanteur ou commentateur sportif. Il sera à la tête de la firme la plus emblématique du monde automobile. Cet ouvrage autobiographique n'a pas pour prétention de retracer l'intégralité de la carrière du Commendatore, mais cette réédition (le livre était

indisponible depuis quasiment soixante ans !) s'avère indispensable pour tout ferrariste. Le style d'Enzo est à l'image de l'homme : sans fioritures. Certains propos sont bruts (« si l'accident survient, c'est la faute du pilote », « les femmes sont douces mais manquent d'énergie ») mais l'Italien n'omet rien de ses succès ou échecs, qu'ils soient professionnels ou personnels.



Bastons

- Formule 1, *affrontements au sommet*
- Par Tony Dodgins
- 232 pages ■ 49 € ■ Sophia Editions

Comme dans tout sport, il y a les fortes têtes, les hargneux, les talentueux, les impulsifs, les réfléchis, les gentlemen... La F1 est une compétition âpre dans laquelle les places sont chères, dans tous les sens du terme. Les rivalités y sont donc poussées à l'extrême. Un brin trop onéreux à notre goût, ce livre aborde les principaux duels dans la discipline reine. Il y a évidemment l'affrontement Senna/Prost ou Hamilton/Verstappen mais on (re)découvre l'animosité entre Jones et Piquet, Moss et Hawthorn, Vettel et Webber ou bien encore Villeneuve et Pironi. Le livre alterne intelligemment textes et photos, dans une mise en page rendant sa lecture reposante.



CLUB SPORT AUTO



Ambiance sur la piste !

La saison 2024 s'achève, il est temps de faire un clin d'œil à notre dernière sortie de l'automne, avant de mettre les voitures au chaud et de les **préparer pour une année 2025 qui s'annonce déjà bien remplie.**

L'ambiance était fantastique pour ce premier track day organisé par le Club Sport Auto sur le circuit des Ecuyers, fin septembre (un grand merci à Julien pour son accueil et sa gentillesse). Pas moins de 30 sportives de toutes marques et toutes générations se sont succédé sur l'asphalte, ce qui laissait la possibilité à chacun de s'exprimer en toute liberté. La journée a été ponctuée par des sessions « à l'aveugle », « jeunes conducteurs » et « Pénélope », mais elle s'est surtout caractérisée par un superbe esprit de convivialité, tant

sur la piste qu'en dehors. Merci à tous les passionnés... et un clin d'œil spécial à Thierry et ses tête-à-queue mémorables au volant de sa Cobra ! Comme promis, nous remettons ça le 14 septembre prochain sur le circuit de Lurcy-Lévis !

Nous profitons de ce dernier article de l'année pour vous souhaiter d'excellentes fêtes. Rendez-vous en 2025 pour un programme encore plus fou, avec les journalistes de Sport Auto et nos animateurs épatants en région (Riviera, vallée du Rhône, Perche, Paris).

Par Jérôme Kuehn



ET AUSSI...

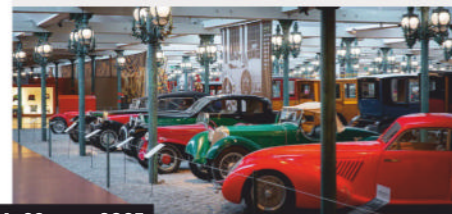
A ne pas louper en 2025



16 - 20 mars 2025

The Italian Job

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



26 - 29 mars 2025

Nach Stuttgart

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



1^{er} - 3 mai 2025

In Cantal we Trust

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



28 - 31 mai 2025

In Aligot we Trust

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



Info via **jerome**
@sportauto.club
ou flashez le
QR Code.



RALF TECH

S P A C E M I L L E N I U M

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

Fabriqu é en France



C'est l'heure des cadeaux !

À Noël, la recherche du cadeau parfait est souvent au centre des préoccupations. Offrir une montre reste toujours une bonne idée, car on peut facilement la choisir en fonction du caractère de la personne à qui on la destine. Sportif, voyageur, classique, dandy, aventurier, plongeur ou original... Voici une petite sélection de nouveaux modèles triés sur le volet de l'excellence horlogère.

Par **Chloé Redler** et **Frank Declerck**



ROLEX

Étanche à 100 mètres, cette montre de voyageur de 40 mm, façonnée en Oystersteel, possède un cadran noir où évolue une aiguille GMT de couleur verte. Il est rehaussé d'une lunette tournante bidirectionnelle avec disque en Cerachrom bicolore, graduée sur 24 heures. Certifié Chronomètre Superlatif (COSC + certification Rolex), un calibre automatique doté d'un second fuseau horaire et d'environ 70 heures de réserve de marche fait battre le cœur de l'Oyster Perpetual GMT-Master II.

11 200 euros - www.rolex.com



CHOPARD

Sponsor mondial et chronométrateur officiel de la 1000 Miglia italienne depuis 1988, Chopard dévoile chaque année une édition spéciale dédiée à cette course emblématique. En Lucent Steel™, acier exclusif à la manufacture, la Mille Miglia Classic Chronograph de 40,5 mm bat au rythme d'un calibre automatique certifié chronomètre par le très sérieux COSC (Contrôle Officiel Suisse des Chronomètres).

10 100 euros - www.chopard.com



TAG HEUER

Limitée à 500 exemplaires, la TAG Heuer Carrera Extreme Sport Chronograph Tourbillon x Senna fait revivre le mythique pilote de Formule 1, Ayrton Senna. L'ADN automobile coule dans les rouages de cet instrument de 44 mm usiné en titane grade 2.

Équipé d'une lunette tachymétrique en carbone forgé, le boîtier étanche à 100 mètres abrite un calibre automatique de haute volée qui anime un tourbillon volant. Situé à 6 h, il évolue sur un cadran entièrement squeletté ponctué d'éléments de couleur, rappelant celles du drapeau brésilien : jaune pour l'aiguille des secondes et du logo Senna, bleu pour le rehaut muni d'une échelle de 60 secondes, vert pour le pourtour et blanc pour les aiguilles.

La montre affirme son caractère sportif avec un bracelet intégré en caoutchouc bleu, confortable et doux au toucher. Ultime détail : le fond en saphir arbore la tête du pilote avec son casque.

37 300 euros - www.tagheuer.com



IWC SCHAFFHAUSEN

Inhérente à la manufacture IWC Schaffhausen, la position verticale des compteurs du chronographe - minutes à midi et petite seconde à 6 heures - est mise en valeur par la couleur bleu clair du cadran, baptisée Horizon Blue. Coordonné à un bracelet en cuir de veau de Santoni, cette Portugieser Chronographe possède un boîtier en or gris poli et brossé de 41 mm de diamètre.

21 200 euros - www.iwc.com



LONGINES

Étanchéité jusqu'à 300 mètres, rehaut tournant bidirectionnel interne, couronnes et fond vissés, aiguilles et index recouverts de Super-LumiNova®, tous les attributs sont réunis pour faire de la Legend Diver de Longines une vraie montre de plongée. De 39 mm de diamètre, cette déclinaison en acier affiche un cadran gris anthracite, disponible également dans deux autres coloris, vert et terracotta.

3 750 euros - www.longines.com



BREGUET

De 42 mm, la Breguet Type XX Chronographe joue la carte des contrastes avec une livrée en or rose 18 carats et un cadran bleu profond soleillé. Étanche à 100 mètres, le chronographe à la fonction flyback (« retour en vol ») laisse entrevoir, à travers un fond en saphir, les rouages de son calibre automatique doté d'une masse oscillante en or noir reprenant la forme d'une aile d'avion, référence aux origines aéronautiques de la collection.

Prix sur demande - www.breguet.com



HERBELIN

Fidèle aux codes esthétiques de la collection Newport, la Carbone Titane Squelette possède – comme son nom l'indique – un boîtier de 43 mm en carbone forgé et en titane traité DLC (Diamond Like Carbon). Étanchéité à 200 mètres, couronne vissée, aiguilles et index luminescents, bracelet jaune vif en élastomère ultra-résistant, ces attributs confèrent à l'instrument automatique une robustesse et une fiabilité à toute épreuve.

3 300 euros - www.herbelin.com



PATEK PHILIPPE

En cette fin d'année, Patek Philippe agite la sphère horlogère avec l'arrivée de sa nouvelle collection baptisée Cubitus. Décrite par certains, déjà adulée par d'autres, elle est pourtant en passe de devenir une montre iconique de la manufacture aux côtés de la cultissime Nautilus. Dans sa version acier, elle présente un cadran vert olive soleillé au motif frappé à l'horizontale. Le boîtier de forme carrée, aux angles arrondis, abrite un calibre automatique de très belle facture, fidèle à l'exigence de la maison.

40 900 euros - www.patek.com



BLANCPAIN

Tenue camouflage exigée pour l'une des montres phares de Blancpain : l'Air Command. De 42,5 mm de diamètre, ce chronographe automatique en titane est équipé de la fonction Flyback (« retour en vol »). Montre de pilote par excellence, la pièce présente une lunette tournante « compte à rebours » associée à une échelle tachymétrique qui ponctue un cadran kaki, résolument vintage.

23 650 euros - www.blancpain.com

AUDEMARS PIGUET

La manufacture du Brassus dévoile un nouveau carbone forgé en couleur. Exclusif et inédit, il habille la Royal Oak Concept Chronographe Rattrapante GMT Grande Date de 43 mm.

Ayant nécessité cinq ans de recherche et de développement, ce matériau high-tech, léger et ultra-résistant, est réalisé grâce au processus de Chroma Forged Technology (CFT). Innovant à plus d'un titre, il permet de colorer les fibres de carbone – ici en bleu – préalablement découpées et de les déposer à la main dans un moule pour obtenir l'effet désiré. La carrure est ensuite agrémentée de pigments fluorescents bleus, coordonnés au bracelet en caoutchouc ainsi qu'au cadran squeletté. Chronographe atypique au style des plus futuristes, ce bijou d'ingénierie embarque un mouvement automatique qui combine les fonctions Flyback, rattrapante et GMT. Une pure merveille de haute horlogerie.

Prix sur demande - www.audemarspiguet.com





ZENITH

Fruit d'une collaboration entre Zenith et la maison Porter, la Pilot Big Date Flyback Chronographe Porter Edition s'affiche aux couleurs de la marque japonaise de sacs minimalistes et fonctionnels. Au total look kaki, le modèle de 42,5 mm en céramique abrite un cadran aux rainures horizontales ponctué d'éléments orange, à l'instar des aiguilles luminescentes. Pour parfaire l'ensemble, il est coordonné à un bracelet en nylon avec fermeture en Velcro. Cette édition embarque le célèbre mouvement El Primero doté d'environ 60 heures de réserve de marche.

16 200 euros - www.zenith-watches.com



CARTIER

Lire l'heure simultanément où l'on est et d'où l'on vient, voici le mantra de Santos de Cartier Dual Time en acier. À 6 heures, le second fuseau horaire, coiffé d'un indicateur jour/nuit, côtoie, sur un cadran gris anthracite satiné soleillé, des aiguilles glaive luminescentes, des chiffres romains avec signature secrète et un guichet de date à 3 heures. Cette version grand modèle est accompagnée d'un bracelet interchangeable équipé du système SmartLink pour une mise à la taille rapide, facile et sans outil.

9 900 euros - www.cartier.com



OMEGA

Inspirée de la Seamaster Diver 300M 007 Edition portée par James Bond dans le film No Time to Die, la nouvelle Seamaster Diver 300M en acier de 42 mm se pare d'une lunette en aluminium noir. Ce matériau habille également le cadran décoré de vagues gravées au laser, d'aiguilles squelette et d'index luminescents. Plongeuse dans l'âme, elle embarque un calibre Co-Axial Master Chronometer, précis, performant et amagnétique.

7 100 euros - www.omega.com



RICHARD MILLE

Quatrième proposition issue de la collaboration, initiée en 2016, entre la maison horlogère aux instruments atypiques Richard Mille et le constructeur britannique McLaren, la RM 65-01 Automatique Chronographe à rattrapante McLaren W1, est une « bête de course ».

À l'instar de la supercar McLaren W1 dont elle s'inspire, la montre présente un boîtier usiné en carbone TPT®, un composite exclusif. Un matériau que l'on retrouve sur la lunette renforcée par du titane grade 5. Associée à un bracelet en caoutchouc noir perforé d'esprit « racing », cette édition limitée à 500 exemplaires est entraînée par le mouvement chronographe automatique le plus compliqué jamais créé au sein de la manufacture : le RMAC4.

Doté d'environ 60 heures de réserve de marche, ce moteur puissant et performant oscille à 5Hz, soit l'équivalent de 36 000 alternances par heure. Une fréquence qui lui permet ainsi de mesurer des temps au 1/10^e de seconde.

Prix sur demande - www.richardmille.com



TUDOR

En collaboration avec la Marine nationale, la Pelagos FXD GMT « Zulu Time » affiche simultanément l'heure de trois fuseaux horaires dont le célèbre Zulu Time. Autrement dit l'appellation militaire de l'UTC (Universal Time Coordinated), l'heure de référence utilisée en mission. Le boîtier de 42 mm de diamètre est usiné en titane grade 2 et associé à un bracelet en tissu vert kaki brodé de la cocarde aéronavale.

4 690 euros - www.tudorwatch.com

LOUIS VUITTON

Multipliant les références au savoir-faire de malletier de Louis Vuitton, la montre Escale en or rose se distingue par un cadran protégé par un verre saphir bombé qui se fond parfaitement à la lunette. De couleur bleue, sa surface grainée s'inspire de la texture de l'émblématique toile de Monogram, finition obtenue grâce à l'utilisation d'un outil de frappe créé spécifiquement.

Marquant les quarts d'heure, les index en or poli fixent le cadran à la minuterie extérieure. Elle est ponctuée de clous en or, échos à ceux placés sur les malles de la maison pour maintenir la lozine. Premier mouvement à trois aiguilles développé par la Fabrique du Temps Louis Vuitton et le Cercle des Horlogers, le calibre automatique LFT023 fait battre le cœur de cette élégante édition livrée sur un bracelet en cuir de veau bleu.

Certifié chronomètre par l'Observatoire chronométrique de Genève, il affiche la beauté de ses rouages à travers un fond en saphir.

29 000 euros - www.louisvuitton.com



JAEGER-LECOULTRE

Dotée d'un second fuseau horaire, la Polaris Geographic est la montre des globe-trotteurs de Jaeger-LeCoultre. Cette version en acier de 42 mm se distingue par un cadran laqué gris océan à l'effet légèrement dégradé, ponctué d'un indicateur jour/nuit et d'un guichet indiquant le nom de la ville principale de chacun des 24 fuseaux horaires.

17 400 euros - www.jaeger-lecoultre.com



FREDERIQUE CONSTANT

En or blanc, la montre Classic Tourbillon Manufacture de 39 mm de diamètre, limitée à 36 pièces, met en lumière un tourbillon situé à 6 heures sur un cadran façonné en aventurine. Animée par un calibre automatique, la reine des complications est ainsi sublimée par les reflets de la matière dont les multiples scintillements rappellent un ciel émaillé d'étoiles.

39 995 euros - www.frederiqueconstant.com



EBEL

Limité à 200 exemplaires, le modèle Ebel Sport Classic Skeleton en acier de 42 mm se livre à cœur ouvert grâce à un cadran noir entièrement ajouré qui offre une vue imprenable sur un mouvement automatique traité en ruthénium noir. Le bracelet est en acier muni de maillons en forme de vagues, signature historique des montres de la marque.

3 850 euros - www.ebel.com



PANERAI

Boîtier coussin, cadran sandwich à deux plaques superposées, protège-couronne proéminent breveté en forme de pont assurant l'étanchéité de la couronne, ces éléments distinctifs des montres Panerai se retrouvent sur la Luminor Quaranta Carbotech™. D'esprit militaire, le modèle automatique revêt sa couleur kaki du cadran jusqu'au bracelet en caoutchouc, mise en valeur dans l'obscurité par le Super-LumiNova X1 qui émet une couleur également verte.

13 500 euros - www.panerai.com



Propos recueillis par Alain Pernot
Portrait Laurent Villaron

Kévin Estre

Champion du monde d'Endurance 2024

Fighting Spirit

La détermination et le sens de l'attaque qui animent en permanence Kévin Estre ont fini par payer. **Avec ses équipiers André Lotterer et Laurens Vanthoor, le Lyonnais a remporté le championnat du monde d'Endurance au volant de leur Porsche 963 du Team Penske.**



"Après Le Mans, la course des 24 Heures du Nürburgring est celle qui me tient le plus à cœur. Je n'ai pas encore trouvé l'équivalent sur le plan de l'adrénaline."



Quel est votre premier souvenir automobile ?

C'est de regarder tous les grands prix de F1 à la télévision avec mon père et mon grand-père, le dimanche. Je devais avoir 3 ou 4 ans. C'était l'époque du duel Prost-Senna. On était plutôt pour Senna. Mon grand-père et mon père ont longtemps pratiqué le Karting. Mon oncle aussi. Il est toujours préparateur. Mon père a essayé de faire

une carrière en tant que pilote, mais il s'est arrêté en Formule Ford. Il a ensuite créé son écurie. Mon grand-père a continué comme mécano et préparateur de moteurs. Il a été le mécano de Nico Rosberg quand il a gagné le championnat de France. J'ai grandi sur les circuits pour accompagner mon père, mon oncle ou mon grand-père. J'ai eu un kart à mes 4 ans. J'ai commencé à courir en Karting à mon tour et à faire des résultats.

Vous êtes-vous tout de suite projeté en sport auto ?

Oui, tout de suite, mon rêve a été de courir en Formule 1. Je suis passé en Formule Campus en 2006. J'ai été champion, mais de justesse ! Ça a été très chaud avec Tristan Vautier. Nous étions ex æquo et avons été départagés au nombre de victoires. Pour moi, c'était essentiel car ça m'a permis d'obtenir une bourse FFSA plus importante pour courir en Formule Renault l'année suivante. Je pense que cette saison 2007 a sûrement été la pire de ma carrière ! A la fin de cette saison, il a fallu que je change mon fusil d'épaule. Je n'avais pas le choix : je n'avais pas les moyens de continuer en monoplace.

Comment avez-vous rebondi ?

L'équipe Graff Racing pour laquelle je roulais courait aussi en Carrera Cup avec Patrick Pilet. En 2007, Patrick a remporté la Carrera Cup dès sa première saison, ce qui était vraiment incroyable, et il a été promu pilote officiel Porsche dans la foulée. Il restait une saison de budget à son manager, Christian Bouas. J'ai été choisi. A partir de ce moment, j'ai complètement changé mon état d'esprit. Je me suis dit : « Maintenant, il va falloir essayer de vivre de ma passion et devenir professionnel. »

L'adaptation à la Carrera Cup a-t-elle été simple au volant d'une voiture très différente d'une monoplace ?

C'était très différent en tout. La Porsche faisait deux fois le poids et la puissance d'une Formule Renault. Lorsque j'ai commencé, c'était encore la version 997, une super-voiture mais il fallait freiner du pied droit, débrayer, faire le talon-pointe, ce que je ne faisais plus en monoplace. C'était vraiment une discipline de spécialistes avec un gros niveau. J'ai terminé ma première saison sur une victoire. Par la suite, nous sommes passés à la Porsche 991, avec changement de vitesses par palettes au volant, plus d'aéro. Il était de nouveau possible de freiner du pied gauche. J'ai été champion en 2011. En parallèle, j'ai couru en Supercup. Ma carrière internationale a commencé à ce moment-là. La deuxième saison, en 2012, je suis vice-champion en Supercup. A partir de là, je n'avais plus à apporter de budget. Je suis passé professionnel, même si je gagnais juste ma vie. En 2013, j'ai remporté la Carrera Cup allemande, une grande étape.

Cela vous permet-il de devenir pilote d'usine ?

Dès 2012, Porsche m'avait proposé de faire quelques courses pour eux. Ils m'ont fait participer aux 24 Heures de Daytona, ma première course d'Endurance. Et puis, fin 2013, Hexis Racing m'offre de disputer la finale du championnat du monde GT à Bakou sur une McLaren et un circuit en ville que je ne connaissais pas. A l'issue d'une jolie remontée, nous avons terminé sur le podium. Et le lundi matin, le patron du programme GT de McLaren m'appelle pour me proposer de devenir un de leurs pilotes officiels. Pour moi, c'était une belle reconnaissance et une délivrance. Jusque-là,

j'avais des contrats très précaires avec des teams privés.

Là, ça m'offrait une sécurité appréciable. Et puis j'étais fier d'avoir la confiance d'un constructeur.

Aviez-vous abordé cette course de Bakou avec l'intuition que cela pourrait déboucher sur quelque chose ?

Non, pas spécialement. A cette époque, j'abordais chaque course en me disant qu'elle pouvait être décisive pour ma carrière. A ce niveau, il y a toujours un constructeur ou un gros sponsor qui peut la regarder et qui va être soit impressionné, soit déçu par ce que tu fais. J'envisageais toutes les courses comme ça.

Vous dites « à cette époque-là », mais on a le sentiment que cet état d'esprit est encore d'actualité...

Oui, c'est mon état d'esprit mais, à ce moment-là, il fallait vraiment que je prouve que j'étais assez bon pour être pro et pilote officiel. Maintenant, je n'ai plus besoin de le faire. Mais c'est sûr que je donne tout ce que je peux chaque fois que je monte dans la voiture, et même en dehors, parce que j'ai la chance de faire ce qui me passionne. Et puis j'aime trop gagner et je n'ai pas envie d'avoir de regrets. Je ne veux pas avoir sur la conscience une place perdue en course ou au championnat, donc je m'investis beaucoup. J'ai ce caractère de battant depuis que je suis tout petit. J'ai compris assez tôt dans ma vie qu'il fallait vraiment tout donner, ne rien laisser au hasard, sinon on n'arrivait à rien, surtout dans le sport automobile qui est un milieu qui coûte beaucoup d'argent. Je suis loin de venir d'une famille aisée. Mes parents ont beaucoup sacrifié pour moi.

En 2015, vous découvrez les 24 Heures du Mans.

Une expérience conforme à vos attentes ?

C'était un objectif pour moi mais, lors de mes discussions avec les équipes, on me disait : « Oui, tu es rapide, mais tu n'as jamais fait Le Mans. On préfère un pilote d'expérience. » Et puis Philippe Dumas, l'ex-Team Manager d'Hexis Racing, m'a proposé de courir en LMP2 chez Oak Racing. J'ai commencé avec Laurens Vanthoor, qui est toujours mon équipier aujourd'hui ! J'ai trouvé que tout était beaucoup plus grand que ce que j'imaginais. La parade, la pression, l'attention des spectateurs, la difficulté de gérer le trafic sur une telle durée et dans les deux sens... En tout cas, c'était une bonne façon de débiter au Mans. Cette année-là, Porsche m'a contacté pour devenir pilote d'usine à partir de 2016. Pour eux, c'était une sécurité de savoir que j'avais déjà fait cette course. Ils m'ont d'ailleurs aligné au Mans dès 2016 sur une RSR officielle.

A l'époque, la catégorie GTE Pro était extrêmement relevée. Comment avez-vous vécu ces années-là ?

Il y a eu bien sûr des moments frustrants comme dans toute carrière, surtout quand il y a un petit peu de politique qui entre en jeu. Après, ça reste de très, très belles années. Je suis extrêmement fier et content d'avoir pu les vivre. Il y a eu deux-trois magnifiques années autour de 2018 avec 5 constructeurs et 17 voitures au Mans. Des autos extraordinaires. La RSR 2017, avec son échappement central sans silencieux, était incroyable. Je retiens bien sûr la victoire en GTE Pro au Mans en 2018. En plus, c'était le 70^e anniversaire de Porsche.

La livrée Cochon Rose de votre Porsche vous a-t-elle inspiré ?

Ce look nous a été proposé en février tandis que nous étions à Tenerife pour un stage de préparation physique. Porsche nous a alors présenté le projet de recourir à des décorations historiques et ils nous ont demandé de choisir. Mes équipiers ont tout de suite souhaité la Cochon Rose. Je les ai regardés : « Vous êtes sûrs ? La Rothmans est quand même plus jolie, non ? » Et puis finalement, ça a été la bonne décision. Nous avons la performance, et la réussite a été avec nous. Tout s'est mis en place. Ça a été une victoire incroyable. Jusque-là, je n'avais jamais fini une course d'Endurance de plus de six heures sans avoir un problème. Je n'y ai cru qu'une fois la ligne d'arrivée franchie.

Ça a débouqué mon compteur et ça nous a aussi permis de prendre la tête au championnat des pilotes, que nous avons gagné.

24 Heures du Mans 2018 (911 RSR GTE Pro)



24 Heures du Nürburgring 2021 (911 GT3 R)



Champion du monde d'Endurance 2024 (Porsche 963)



DPPI

DPPI

Depuis, vous avez remporté le classement général des 24 Heures de Spa en 2019 et des 24 Heures du Nürburgring en 2021...

Ce sont des courses très différentes. Par exemple, aux 24 Heures de Spa, il y a beaucoup de safety cars. Il y a un côté « course d'attente » où il faut rester dans le tour du leader. Les 24 Heures du Nürburgring, c'est l'opposé : une course avec beaucoup de rythme, parce qu'il n'y a pas de safety car. C'est vraiment un sprint sur vingt-quatre heures, mais sur le circuit le plus difficile du monde, avec 170 autres voitures sur piste, de la grêle, du brouillard, de la pluie, etc. Cette course, on peut l'aimer et la détester sur un même tour. Les émotions fluctuent énormément parce qu'il y a tellement de variables, dont la météo et le trafic, et des autos qui sont très, très différentes avec parfois des écarts de vitesse de 130 km/h. De temps à autre, on a envie de se téléporter sur son canapé et de ne pas avoir à composer avec tout ça. Mais malgré tout, je souhaite vraiment faire cette course chaque année ! Après Le Mans, c'est celle qui me tient le plus à cœur. Je n'ai pas encore trouvé l'équivalent sur le plan de l'adrénaline. Je pense que ça doit être semblable à un Rallye de Finlande à 180 km/h entre les arbres ou à Pikes Peak. Sauf que ça dure vingt-quatre heures.

On imagine que courir dans la nouvelle catégorie Hypercar était un objectif pour vous...

Oui. Dès qu'il y a eu les premières rumeurs d'une venue de Porsche, j'ai pris mon destin en main. Je suis allé voir les responsables du programme en leur exprimant mon envie de participer à cette aventure.

L'équipage s'est-il trouvé rapidement ?

Oui. Je connaissais déjà très bien Laurens (Vanthoor) mais pas bien André (Lotterer). Il a fallu qu'on apprenne à travailler ensemble, mais ça a été très facile. Notre approche du sport auto et de l'Endurance à tous les trois est très similaire. En revanche, en dehors des circuits, Laurens est à des années-lumière d'André et moi. Il est un peu extrême en ce qui concerne le sport et la diététique. Donc c'est un calvaire d'aller au resto avec lui ! Mais on a instauré une règle tous les trois : c'est chacun à son tour pour choisir le restaurant.

Après une première saison difficile, avez-vous douté de la faculté de Porsche et de Penske à faire de la 963 une voiture victorieuse ?

Nous avons eu des doutes, oui, bien sûr, parce qu'on était quand même très loin en début d'année dernière. Et puis sur la seconde partie de saison, on a vu un peu de lumière au bout du tunnel. L'hiver a été assez compliqué. Nos deux ingénieurs ont changé. Je les connaissais depuis 2017... Et en fait ça s'est très bien passé avec les nouveaux. Nous avons beaucoup travaillé et sommes arrivés à la première course de l'année, au Qatar, sans savoir vraiment où nous situer. Après deux heures de course, on a compris que ça sentait bon. Cette victoire a été un soulagement pour tout le monde.

"A une époque, j'abordais chaque course en me disant qu'elle pouvait être décisive pour ma carrière."

Vainqueur en GTE Pro au Mans puis aux 24 Heures du Nürburgring, Kévin Estre est devenu une référence de l'Endurance, avec ses équipiers André Lotterer et Laurens Vanthoor.

Par la suite, vous avez enchaîné les performances. Selon vous, quels ont été les moments clés de votre saison ?

En ce qui me concerne, le moment de pilotage de l'année, je dirais Imola, lors de la deuxième course, sous la pluie. Durant les deux derniers relais, il pleuvait des trombes d'eau et il y a une safety car et un restart en pneus slicks. Ça a été très chaud. Une course mentalement éprouvante sur un circuit à l'ancienne où il est très facile de se mettre dans le mur. Ensuite, je pense que ma pole des 24 Heures du Mans est un autre temps fort. Ça a été sûrement le meilleur tour de ma carrière. La voiture était très rapide mais assez difficile à conduire. Parvenir à finir ce tour sans erreur, sans dépassement de track limits, sans bloquer une roue, tout en étant à la limite, n'a pas été facile ! Je me sentais bien. Parfois, on arrive à surpasser un petit peu la performance de l'auto. En tout cas, cette fois-là, je pense que c'est ce qui s'est passé.

A quel moment de la saison avez-vous commencé à songer au championnat du monde ?

Avant Le Mans, on ne pensait qu'à remporter les 24 Heures, ce qui n'est pas arrivé. Grosse déception. A partir de São Paulo, on s'est concentré sur le championnat du monde. La course de Fuji, sur le terrain de Toyota, nous a mis dans une très bonne position. J'estime que, ce jour-là, nous avons fait une course parfaite. En arrivant à Bahreïn, tout le monde nous disait : « De toute façon, vous êtes déjà champions ! » C'est vrai qu'il ne nous manquait que quelques points mais rien n'était joué. Il suffisait d'un problème technique ou de la moindre chose pour que les autres gagnent. Ce fut une course difficile. On n'avait pas le même niveau de performance que d'habitude et, en plus, tout s'est très mal enchaîné dès le départ. Laurens s'est retrouvé dernier à la sortie du virage 4 ! C'était le scénario catastrophe pendant les deux premières heures. Heureusement, nos concurrents principaux ont fait une course encore plus calamiteuse et nous avons tout de même été titrés.

Que représente ce titre pour vous ?

Ça représente des années et des années de travail, de joie, de frustration... Etre champion du monde d'Endurance en Hypercar, après l'avoir été en GT, c'est le plus gros titre qu'on peut avoir dans l'univers de l'Endurance, face à une concurrence énorme, en plus. Donc c'est une très grande fierté. Il ne me reste plus qu'à remporter le classement général des 24 Heures du Mans !

Votre petit frère Dylan court en Formule 4. Le coachez-vous ?

Je lui prodigue le plus de conseils possible mais, cette année, je ne suis allé le voir que sur deux courses. On s'appelle très régulièrement et il m'envoie ses caméras embarquées et ses acquisitions de données.

A l'inverse de moi, il n'a presque pas couru en Karting. Donc il a une petite phase d'apprentissage : gestion du stress, de l'attaque, etc. Il a fait une belle fin de saison. ●

**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...

Andy Morgan/Aston Martin

42

Aston Martin Vanquish

Le nouveau vaisseau amiral de Gaydon est bien plus
qu'une œuvre d'art. Jamais une GT Aston Martin n'avait
été aboutie à ce point.

ET AUSSI...

Audi RS 3 Sportback
Goodwood en Jaguar
Mk II & XJ220



32 Mercedes-AMG
SL 63 S E Performance

Laurent Villaron



50 Porsche
Taycan Turbo GT

Laurent Villaron



58 Alpine
A290 GTS

Laurent Villaron



GRAND FORMAT Mercedes-AMG SL 63 S E Performance

Troubles de la personnalité

Une puissance de 816 ch, une vitesse maxi de 317 km/h
et un prix dépassant largement les 230 000 € : le tout nouveau
SL 63 S E Performance ne fait pas les choses à moitié !
**Mais que vaut-il dans la vraie vie ? Éléments de réponse après
un road trip de 800 km dans le Grand Nord (de la France).**



Par Vincent Desmonts
Photos Laurent Villaron



IL FAUT RECONNAÎTRE QU'IL EN IMPOSE,
AVEC SON LONG CAPOT NERVURÉ,
SES OPTIQUES ACÉRÉES ET SON POSTÉRIEUR
REBONDI... **QUI N'EST PAS SANS
ÉVOQUER CELUI D'UNE PORSCHE 911.**



GRAND FORMAT Mercedes-AMG SL 63 S E Performance



Entre les friches industrielles du port de Dunkerque et les façades hispano-flamandes d'Arras, le Nord est une terre de contrastes ! Un peu à l'image du SL 63 S E Performance, capable de faire patte de velours sur les pavés urbains comme de plisser le bitume des départementales.

AVEC PRÈS DE 145 MKG EN PIC LORSQUE LES DEUX
TURBOS SOUFFLENT DANS LES BRONCHES DU V8 ET QUE
LA BATTERIE ENVOIE TOUT CE QU'ELLE PEUT
AU MOTEUR ÉLECTRIQUE, **LE SL 63 S E PERFORMANCE**
EST UNE FORCE DE LA NATURE.





Malgré ses roues arrière directrices, le SL braque assez mal. Eau et gaz à tous les étages : épaulé par le moteur électrique, le V8 répond instantanément et "bombarde" méchamment ! Ses lignes de squalle auront dévissé bien des têtes au cours de ce road trip...



"L

es gens du Nord / Ont dans le cœur le soleil / Qu'ils n'ont pas dehors », chantait Enrico Macias. Pourtant, en cette fin septembre où toute la France est occupée par une monstrueuse dépression atmosphérique, le soleil fait de la résistance dans le Nord et illumine beffrois, terroirs et maisons en brique rouge. Ou du moins, c'est ce que nous promet Météo-France ! Avec l'ami Laurent, nous décidons

donc de faire fi des quolibets de nos amis (« *Aller chercher le soleil dans le Nord, quelle idée !* ») et choisissons de nous rendre en pays ch'ti. Mais il faut d'abord ranger armes, bagages et matériel photo, et ce n'est pas gagné, parce que notre monture pour ce road trip est déjà pleine comme un œuf ! Dans ses 4,70 m de long, ce plantureux cabriolet parvient en effet à glisser un V8 biturbo, une boîte automatique à 9 rapports, un moteur électrique, une autre boîte (à 2 rapports celle-ci) destinée à ce dernier, une transmission intégrale et une batterie lithium contenant 560 cellules. Sans compter la suspension pilotée avec antiroll actif, les roues arrière directrices... et les quatre places. Enfin, plutôt deux, car si vous aimez vraiment vos enfants, vous éviterez de les installer sur ces strapontins ! Pour notre part, nous nous contenterons d'y loger les bagages ne tenant pas dans le (trop) petit coffre de 110 l. La faute à la batterie, située juste en dessous. Avec sa capacité de 6,1 kWh, elle promet une autonomie de 13 km en mode électrique, mais AMG s'empresse de préciser que cet accumulateur « *est conçu pour un débit rapide de la puissance* », sous-entendu pas pour aller tailler des croupières aux Toyota Prius. Il n'empêche : avec ses 175 g/km de CO₂, le SL 63 S E Performance vous permettra d'économiser 45 675 € de malus par rapport au SL 63 ! Vous allez me dire qu'avec un tarif hors options de 230 650 €, nous ne sommes plus à ça près, mais c'est toujours ça que le fisc n'aura pas...

Hybride jusqu'à l'intérieur

On s'installe à bord et l'on découvre un habitacle qui ne sait pas trop s'il appartient à une super-GT ou à un luxueux cabriolet. Côté pile, on note les abondantes décorations en carbone (pack à 2 800 €), le volant habillé de microfibre et doté des désormais traditionnelles molettes permettant de piloter mécanique et châssis ou encore les sièges baquets Performance AMG (1 750 €). Côté face, l'habitacle est intégralement tendu d'un superbe cuir Nappa truffe, les sièges sont électriques et à mémoire (et sont bien évidemment chauffants et ventilés) et la sono Burmester crache 1 220 W en Dolby Atmos au travers de 17 haut-parleurs (4 500 € tout de même !). Nous quittons la grise banlieue parisienne à l'heure où blanchit la campagne, en croisant des passants mal réveillés qui se frottent les yeux en voyant glisser dans les faubourgs du Neuf-Trois cet impressionnant bolide à face de squalle qui évolue dans un silence surprenant. Mirage ou fantôme ? Aux modestes allures urbaines et avec sa batterie chargée, le SL joue en effet les sages voitures électriques, et son V8 reste en sommeil. En pressant la molette de droite du volant, on ●●●



DES PASSANTS MAL RÉVEILLÉS SE FROTTENT LES YEUX
EN VOYANT GLISSER CE BOLIDE À FACE DE SQUALE
DANS UN SILENCE SURPRENANT. **À ALLURE MODESTE,**
LE SL JOUE LES SAGES VOITURES ÉLECTRIQUES,
ET SON V8 RESTE EN SOMMEIL.





peut même ajuster la récupération d'énergie de manière à bénéficier d'un surcroît de frein moteur. Ainsi, pas besoin d'utiliser la pédale de gauche dans le trafic : très reposant ! Cabriolet de luxe alors ? Peut-être, mais la suspension brouille le message. Dotée de ressorts hélicoïdaux, d'amortisseurs pilotés et de vérins hydrauliques interconnectés remplaçant les traditionnelles barres antirollis, elle gomme avec une grande efficacité les dos-d'âne, mais trépide sur les petites inégalités, bouches d'égout et les pavés entre autres. Heureusement, les sièges sport, aux rembourrages un peu minces au premier abord, se révéleront confortables au cours de ce road trip.

Plus de peur que de mal

Deux heures d'autoroute nous séparent d'Arras, notre première étape, et le plafond est tellement bas que les éoliennes picardes caressent les nuages ! Le V8 ronronne sur le neuvième rapport, et le SL cajole ses occupants : bruits de roulement admirablement bien filtrés, épaisse capote permettant de discuter sans avoir besoin de hausser la voix et excellente position de conduite épargnant toute fatigue. Quant au GPS, il nous indique même le chemin grâce à un affichage en réalité augmentée dans l'écran central ! On préférerait cependant disposer des mêmes informations dans l'affichage tête haute, ce qui éviterait de devoir quitter la route des yeux. Il est 9 h 30 lorsque nous atteignons Arras, et si le soleil ne brille pas sur la préfecture du Pas-de-Calais, il ne pleut toujours pas ! La sublime place des Héros, dominée par son hôtel de ville du XVI^e siècle surmonté d'un beffroi culminant à 75 m, est inaccessible en voiture, mais ce n'est pas le cas de la Grand-Place, ceinturée de façades de style hispano-flamand en bas desquelles des arcades abritent commerçants et restaurants. Le SL y pose donc ses roues sans délicatesse (2 120 kg à vide annoncés...), et les pavés arrageois permettent de constater que si la rigidité de la coque est de très bonne facture, cette chaussée dégradée fait vibrer la baie de pare-brise et la colonne de direction. On note aussi quelques menus à-coups de transmission. Mais voilà qu'au beau milieu de nos prises de vues, l'auto fait des siennes ! Un témoin de batterie rouge s'allume au tableau de bord, tandis que l'affichage indique « *Groupe motopropulseur indisponible* ». Effectivement, la voiture s'immobilise en pleine voie, et refuse de redémarrer, même après en être descendu et l'avoir verrouillée quelques secondes. A peine commencé, le reportage serait-il déjà fini ?

Coup de fil au monsieur de chez Mercedes, qui, bien embêté, en réfère à l'ingénieur maison. Ce dernier pense qu'il s'agit d'un problème de (dé)charge de la batterie 12 V et conseille de fermer l'auto et d'éloigner la clé pendant une bonne demi-heure afin que le SL entre en « sommeil » électronique, une hibernation qui devrait permettre aux systèmes de se réinitialiser. Ni une ni deux, je referme tout (y compris la capote, sait-on jamais !) et tends les clés à Laurent qui s'en va me soutenir mentalement devant un café bien chaud ! Pendant ce temps, j'organise le trafic, la voiture étant bloquée, boîte en prise, au beau milieu de la voie de circulation. Heureusement, la population locale se montre dans son immense majorité compréhensive... Après ces longues minutes (toujours sans une goutte de pluie !), Laurent me rapporte les clés et... hurra ! L'auto redémarre ●●●

En posant devant la Halle aux sucres du port de Dunkerque, où le précieux aliment fut stocké aux XIX^e et XX^e siècles, le SL 63 S E Performance réfléchit à sa vocation : super GT ou sportive ? Décisions, décisions... Difficile en tout cas de sentir le grip disponible sur le train avant lorsque les routes se font grasses et glissantes.



TECHNIQUE

Moteurs : **V8 32 S biturbo + 1 électrique synchrone à aimants permanents** Cylindrée : **3 982 cm³**
 Puissance cumulée : **816 ch**
 (thermique : **612 ch**/électrique : **204 ch**)
 Couple cumulé : **144,7 mkg**
 Capacité de la batterie : **6,1 kWh**
 Transmission : **intégrale, 9 rapports auto à convertisseur (boîte à 2 rapports pour le moteur électrique)**
 Antipatinage/autobloquant : **de série/piloté**
 Poids annoncé : **2 120 kg à vide**
 Rapport poids/puissance : **2,69 kg/ch**
 L - l - h : **4 705 - 1 915 - 1 354 mm**
 Voies AV/AR : **1 660/1 625 mm** Empattement : **2 705 mm**
 Pneus AV & AR : **265/40 & 295/35 R 20**
 Réservoir : **70 l** Prix de base : **230 650 €**
 Prix des options/malus : **32 550/14 325 €**
 Prix du modèle essayé : **277 525 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **317 km/h** 0 à 100 km/h : **2"9**





DANS LES MODES S, S+ OU RACE, LE SYSTÈME HYBRIDE FORCE LE RECHARGEMENT DES ACCUMULATEURS, AFIN D'AVOIR EN PERMANENCE UN MAXIMUM DE PUISSANCE ÉLECTRIQUE SOUS LE COUDE.

comme si de rien n'était... à l'exception d'un témoin moteur qui finira par disparaître plus tard dans la journée. Peut-être par superstition, nous décidons alors de quitter Arras et de continuer vers Lille, où nous déjeunons puis mettons le cap au nord-ouest en direction de Dunkerque. Mais avant d'atteindre la côte, nous faisons un détour par Bergues, charmante bourgade protégée par une imposante forteresse Vauban, mais surtout connue pour avoir servi de décor au film *Bienvenue chez les Ch'tis*. Seize ans plus tard, la ville garde encore la mémoire de ce tournage, avec par exemple un mannequin de postier à l'effigie de Dany Boon ornant la façade d'une taverne près de la porte de Dunkerque. Mais Bergues séduit surtout par ses ruelles étroites et ses canaux bordés de petites maisons en brique claire. Sa batterie haute tension étant vide depuis belle lurette, le SL bascule du tout-électrique à très basse vitesse au grondement sourd du V8, qui résonne comme un moteur de remorqueur le long des façades. Des sensations étranges, mais pas désagréables, d'autant que le redémarrage du bloc thermique se fait dans la douceur.

Un potentiel non exploité

Nous arrivons enfin à Dunkerque, et Laurent m'oriente aussitôt vers les docks. L'homme au Nikon ne sait plus où donner de la tête tant ce spot aux tendances « urbex » l'inspire. « *Tu connais le jeu vidéo et la série Fallout ? On est en plein dedans !* » me lance-t-il d'un air gourmand. Effectivement, les herbes folles poussent entre les pavés et le long de bâtiments tagués aux vitres cassées et aux façades délavées. Une ambiance post-apocalyptique qui tranche avec l'aspect sportivo-luxe du SL 63 S E Performance. Dans cette livrée Vert Irlande Magno Manufaktur, facturée la bagatelle de 7 100 €, il dévisse toutes les têtes sur son passage ! Mais il a bien grandi par rapport à son prédécesseur : + 93 mm en longueur, + 38 mm en largeur et + 39 mm en hauteur. Une crise de croissance qui se ressent en ville et sur petites routes, où l'engin n'est pas des plus faciles à manœuvrer. D'autant que, malgré les roues arrière directrices de série, il braque plutôt mal. Mais il faut reconnaître qu'il en impose, avec son long capot nervuré, ses optiques acérées et son postérieur rebondi... qui n'est pas sans évoquer celui d'une Porsche 911. Notre journée s'achève avec une délicieuse carbonnade, réconfortante spécialité flamande à base de bœuf braisé et de bière. Mais au sortir du restaurant, le « miracle » touche à sa fin : la pluie est arrivée !

Le lendemain, au saut du lit, je tire les rideaux : il pleut toujours. Avec Laurent, nous prenons la décision de repartir plein sud, dans l'espoir d'y croiser une éclaircie. En attendant, le Nikon reste dans son sac, et nous roulons à travers des campagnes légèrement vallonnées aux allures de bocage normand. Les routes y sont plutôt étroites et rendues glissantes par la météo et les traces boueuses des tracteurs. Pas vraiment l'endroit idéal pour lâcher les 816 ch ! Mais l'électrification permet de gommer tout temps de réponse à l'accélérateur : ça pousse tout de suite, tout le temps... et fort, bien sûr. Avec près de 145 mkg en pic lorsque les deux turbos soufflent à pleins poumons dans les bronches du V8 et que la batterie envoie tout ce qu'elle peut au moteur électrique, le SL 63 S E Performance est une force de la nature. Dans les modes S, S+ ou Race, le système hybride force le rechargement des accumulateurs, afin d'avoir en permanence

un maximum de puissance électrique sous le coude. Cela fonctionne tellement bien qu'il suffit de quelques kilomètres à bon rythme pour récupérer une charge quasi complète ! Mais l'hybridation n'a pas que des avantages : la transition entre freinage régénératif et mécanique reste compliquée à gérer, chez AMG comme ailleurs. Ici, si la pédale du milieu donne satisfaction en temps normal, elle se durcit excessivement en conduite sportive, rendant le dosage difficile. Et puis il y a le poids, bien sûr. Pesant près de 2,3 tonnes avec deux personnes à bord, pas de miracle : malgré toute sa technologie, le SL 63 S E Performance ne se départit jamais d'une certaine inertie. Voilà qui dissuade de trop hausser le rythme, d'autant que la direction, précise mais trop avare en sensations, ne contribue pas à rassurer le conducteur sur sol glissant. Sans parler de l'instrumentation numérique, qui propose moult modes d'affichage différents... dont aucun n'offre les informations et la lisibilité désirées en conduite sportive.

Laurent profite d'une accalmie pour faire quelques ultimes photos, puis nous programmons la navigation vers Paris. Le chemin du retour donne l'occasion de méditer sur cet étonnant engin qu'est le SL 63 S E Performance. Après 800 km, sa vocation ne m'apparaît pas encore clairement. Grâce à l'hybridation, il offre des performances qui donnent le tournis, tout en se montrant incroyablement docile (et discret !) en ville. D'un autre côté, cette électrification ajoute de la masse : + 225 kg par rapport à un SL 63 4Matic+ qui n'a pourtant déjà rien d'une ballerine ! Une masse qui... pèse évidemment sur le plaisir de conduite, en réduisant l'agilité et en nuisant aux sensations. Si bien que l'on se retrouve à préférer « cruiser » au volant de ce monstre de 816 ch plutôt que d'attaquer couteau entre les dents. Dès lors, on peut se demander quel est l'intérêt de disposer d'une telle cavalerie... Entre super GT et luxueux cabriolet, le SL 63 S E Performance n'arrive pas à choisir, et c'est sans doute son plus gros problème. J'en suis là de mes réflexions lorsque des gouttes de pluie viennent de nouveau frapper le pare-brise, refermant une parenthèse enchantée dans un Nord de carte postale, où, pour une fois, le soleil n'aura pas été que dans les cœurs. ●



L'avis de Vincent Desmonts

« *Hybride, pour quoi faire ?* » est-on tenté de se demander en sortant du SL 63 S E Performance. Car si l'électrification apporte 231 ch de plus que sur la version SL 63 classique, elle ajoute également un embonpoint nuisible au plaisir de conduite, pour des gains somme toute assez négligeables en agrément d'utilisation quotidienne... sans même parler du malus réduit, d'un intérêt discutable à ce niveau de prix.



REMONTER LE TEMPS



**LE MANS
CLASSIC®**

3 - 6 JUILLET 2025

RICHARD MILLE

aramco



THE WALL STREET JOURNAL



PORSCHE

Design by Peter & Associés





ESSAI Aston Martin Vanquish

L'art et la manière

La Vanquish revient. Le fleuron du grand tourisme chez Aston Martin espère bien s'imposer comme la référence dans ce secteur, face à une Ferrari 12Cilindri au timbre de voix cristallin. **Que lui oppose l'anglaise ? A peu près tout, à commencer par sa plastique.**

Par Sylvain Vétaux

Photos Andy Morgan & Max Earley/Aston Martin



LA VANQUISH EST BEL ET BIEN
UNE TOUTE NOUVELLE AUTO
**ET PAS SEULEMENT UNE DBS PLUS
GROSSE ET PLUS RAPIDE.**





e dites surtout pas à Julian Nunn, le designer de la Vanquish, que son rejeton est un ersatz de DB12. Primo, c'est faux, puisque la plateforme diffère. Deuzio, comme le garçon est costaud, il serait capable de vous coucher plus rapidement que prévu. En dépit du lien de parenté avec ce qu'il convient désormais d'appeler sa « petite sœur », celle-ci et la Vanquish n'ont donc pas grand-chose en commun. A commencer par le moteur, un V12

5,2 litres biturbo ici. Une fois encore, les râleurs regretteront qu'Aston ait ressorti de ses cartons une mécanique déjà connue. Et une fois encore, c'est faux. Comme Simon Newton, le directeur de la performance, est plus petit, il vous fera peut-être moins mal, mais il n'empêche que la Vanquish est bel et bien une toute nouvelle auto et pas seulement une DBS plus grosse et plus rapide. D'ailleurs, l'anglaise est la voiture de série la plus véloce de la marque de Gaydon : 345 km/h. Petit tour du propriétaire. La calandre, 13 % plus imposante que sur la DBS, est typiquement Aston. Tout comme les ailes remontant haut, le design en S des portières (vues de face), le capot percé d'évents (six de chaque côté) ou bien encore les phares ovoïdes. La nouvelle silhouette latérale rappelle la lignée des DB. L'arrière est plus novateur, avec des optiques fumées difficilement visibles si elles sont éteintes, une découpe de malle originale et quatre grosses sorties d'échappement. Sur notre modèle, ce dernier est en titane, depuis le collecteur jusqu'au quatuor de trompettes. Ça a son importance, mais nous y reviendrons.

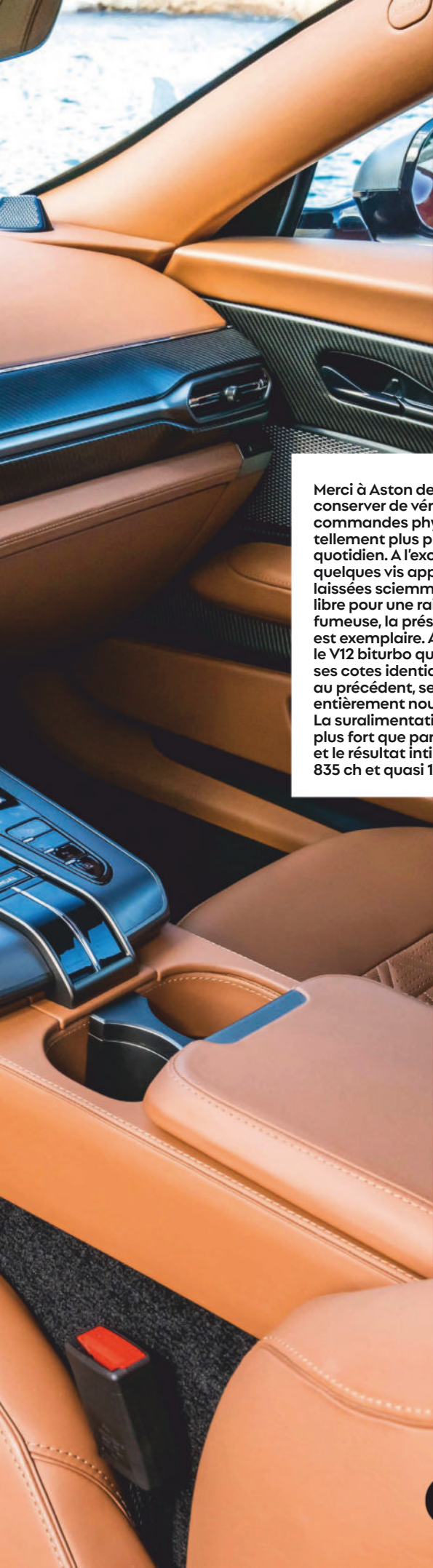
Cet amuse-bouche stylistique vous a mis en appétit ? Tant mieux, voici le plat de résistance : la technique. Bien que course et alésage n'aient pas évolué, Simon Newton nous assure que ce moteur est entièrement nouveau. « Culasses, bloc, turbos, admission, pistons, bielles, soupapes : il n'y a plus rien en commun, précise cet ex-ingénieur de Lotus. Pourquoi avoir opté pour des cotes internes identiques ? Parce qu'elles offrent le meilleur compromis encombrement/puissance. » Les turbos, toujours logés au cœur du V et soufflant à 1,25 bar, tournent 15 % plus vite que par le passé mais font la même taille. Rappelons que la Vanquish inaugure une fonction Boost Reserve qui consiste, comme son nom l'indique, en un « matelas » de surpression obtenu en maintenant fermées brièvement les wastegates, générant ainsi un volume d'air pressurisé en amont du papillon des gaz. Dès que le pied droit s'alourdit, cet air est libéré et la suralimentation est instantanée. Pour la première fois dans une

● ● ●

Les photos sont belles, mais croyez-moi, dans la vraie vie, il se dégage de la Vanquish une véritable aura. On pourra reprocher à Aston Martin une certaine timidité pour la proue mais, de l'arrière, l'immense coupé rompt avec la tradition stylistique maison tout en étant immédiatement identifiable. Et comme le ramage vaut le plumage...







Merci à Aston de conserver de véritables commandes physiques, tellement plus pratiques au quotidien. A l'exception de quelques vis apparentes, laissées sciemment à l'air libre pour une raison fumeuse, la présentation est exemplaire. A droite, le V12 biturbo qui, malgré ses cotes identiques au précédent, serait entièrement nouveau. La suralimentation souffle plus fort que par le passé et le résultat intimide : 835 ch et quasi 102 mkg !



ESSAI Aston Martin Vanquish

Aston Martin V12, la boîte ZF est mariée à un différentiel e-diff. Il s'agit d'un véritable autobloquant avec embrayage et actuateur qui s'ouvre ou se ferme totalement en 135 millisecondes. L'appellation de la transmission change d'ailleurs : de « 8HP75 » sur les Vantage et DB12, elle se mue en « 8HP95 ». Les 81,5 mkg du V8 4 litres biturbo des modèles sus-cités sont de la gnochette à côté de ce qu'elle doit désormais endurer. Le V12 développe maintenant 835 ch et 101,9 mkg !

C'est beau, mais pas que

Inutile de préciser qu'en se déplaçant à bord de la Vanquish, on connaît assez vite un franc succès. L'intérieur se veut plus ergonomique, le bloc d'instrumentation est numérique mais lisible (BMW, prenez-en de la graine) et l'auto conserve des commandes physiques. Au milieu de la molette centrale, qui intervient sur les cinq programmes de conduite, le démarreur. 1-7-5-11-3-9-6-12-2-8-4-10 : c'est l'ordre d'allumage des cylindres. Et ce code a tout du numéro gagnant, comme je vais bientôt m'en apercevoir. Faisons d'abord connaissance avec les proportions généreuses de la machine (empattement 8 cm plus long que celui de la DB12 et 18 cm plus long que celui de la Vantage). La Vanquish mesure 2,04 m de large, voire 2,12 m si l'on tient compte des rétros. Autant dire que les premiers kilomètres sur les départementales souvent étroites de la Sardaigne, lieu de cet essai, se font avec concentration. Le châssis collé en aluminium est relié à des doubles triangles à l'avant et à un multibras derrière. Les deux essieux ont droit à leur barre antiroulis, qui n'est pas pilotée. Pas plus que ●●●



Nous n'avons hélas pas, à l'heure de l'essai, le tarif des options de la Vanquish. Si les assises en cuir sont évidemment (et heureusement) de série, ces semi-baquets au design particulier (et logo sur l'appuie-tête) réclament probablement quelques milliers d'euros supplémentaires.



TECHNIQUE

Moteur : **V12 biturbo, 48 S** Cylindrée : **5 200 cm³**
 Puissance maxi : **835 ch à 6 500 tr/mn**
 Couple maxi : **101,9 mkg à 2 500 tr/mn**
 Transmission : **roues AR, 8 rapports auto**
 Antipatinage : **de série déconnectable**
 Autobloquant : **de série piloté e-diff**
 Poids annoncé : **1 774 kg à sec**
 Rapport poids/puissance : **3,4 kg/ch**
 L - l - h : **4 850 - 2 044 - 1 290 mm** Empattement : **2 885 mm**
 Pneus AV & AR : **275/35 & 325/30 ZR 21** Réservoir : **82 l**
 Prix de base : **389 244 €** Prix des options/malus : **NC/60 000 €**
 Prix du modèle essayé : **449 244 €** (hors options, malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max : **345 km/h** 0 à 100 km/h : **3"3**

CE QUI REND CE MOTEUR
 SI GÉNIAL, C'EST SA SONORITÉ.
L'ÉCHAPPEMENT EN TITANE
OPTIONNEL INTENSIFIE LE PLAISIR.



les roues postérieures. « Nous avons songé à une direction intégrale, mais cela ne correspond pas à ce que nous voulions mettre en œuvre. Outre le poids ajouté, ce système dénature le feeling à l'inscription. Certes, la voiture est très agile en entrée de virage, mais les réactions au braquage sont perturbantes. Pour que la Vanquish se jette à l'inscription, nous avons préféré jouer sur le différentiel et affiner le rebond des amortisseurs arrière, pour conférer plus de plongée et un pouvoir directionnel plus important », explique Simon Newton. En mode GT, la direction électrique dispose d'un faible taux de démultiplication (13,1:1), mais ne séduit guère. Trop légère et floue dès qu'on tourne le volant (très agréable en main au demeurant), elle gomme trop les informations. Mieux vaut la cantonner à l'autoroute où, cette fois-ci, c'est l'amortissement qui ne donne pas pleine et entière satisfaction, avec une compression bien molle qui altère le confort. Alors, une foirade, cette Vanquish ? C'est tout l'inverse ! Il suffit de basculer en Sport ou en Sport+ pour révéler le vrai potentiel de l'auto. Et il y en a deux ou trois à Maranello qui ne vont pas aimer ce qui suit.

Action, réaction, vibrations

Pas de mensonge : les routes partiellement sèches au moment de la prise en main et l'encombrement de l'Aston ne m'ont guère incité à déconnecter les aides à la conduite. Ceux qui estiment que mon boulot est mal fait auront probablement raison, mais je vous assure que l'arrivée cataclysmique du couple vers 3 000 tr/mn suppose un tarmac bien sec et une chaussée plus large que ce que nous avions. Pour résumer, la poussée dans l'Aston, c'est un peu comme dans une électrique mais en bien mieux. Action, réaction, vibrations, sensations, émotions ! L'absence totale d'inertie de la suralimentation donne l'impression de cravacher un énorme atmo. Le punch est progressif, fait rarissime sur un moteur turbo, et faiblit à peine à l'approche du rupteur (7 000 tr/mn). La gestion du couple varie en fonction du mode choisi. Alors qu'il déferle moins vers le mi-régime en GT, il explose littéralement en Sport ou en Sport+. Les dépassements se muent en humiliation. La transmission ZF, qui peut être bloquée en manuel pour plus de plaisir, manque indéniablement de célérité par rapport à la boîte de la 12Cilindri, si j'en crois Laurent Chevalier (voir Sport Auto n° 754). Mais à l'inverse de celle de la BMW M5, elle fonctionne sans heurt. Toutefois, ce qui rend ce moteur si génial, c'est sa sonorité. L'échappement en titane optionnel intensifie le plaisir. Le souffle des turbos n'est pas audible et, au-delà de 4 000 tr/mn, le crescendo métallique prend aux tripes. Et les bonnes impressions ne s'arrêtent pas là. La direction n'a pas ce côté limpide d'une GT3 ni d'une McLaren 750S mais elle permet un placement franc, précis. En cas de corrections, le train avant se montre toujours aussi costaud, grâce à cette poupe dense, rassurante de motricité, se plaçant promptement, qui ne pousse pas l'avant vers l'extérieur mais au contraire l'aide à conserver sa trajectoire. Simon avait raison : les roues

arrière directrices ne sont pas indispensables, même lorsqu'il s'agit de mener tambour battant une GT de près de 2 tonnes. Le dosage des freins carbone-céramique immenses (410 et 360 mm) est également un point fort. On sait que ces galettes durables ne sont pas réputées pour leur feeling naturel, mais la Vanquish évite cet écueil. Tempérer ses ardeurs avec une mécanique aussi volontaire n'est pas simple, ainsi faut-il toujours garder à l'esprit que l'anglaise vaut son pesant de kilos (et d'euros) et que sa suspension pilotée préfère les conduites rythmées pour bien travailler. Équilibré (50,6 % du poids sur l'avant), accrocheur, réactif aux changements d'appui, le coupé n'est pas une supersportive qui serpente de grande courbe en épingle. Pour s'assurer de mises en vitesse sportives et d'un grip sans faille, Aston Martin délaisse Michelin pour des Pirelli PZero AML (spécifiques). Notre fibre patriotique en prend un coup, mais il faut reconnaître que les gommes italiennes ont encaissé magistralement les assauts continus du V12 sans fléchir. A part une fois où, présomptueux en sortie d'épingle, le pied droit s'est oublié. Car aussi charismatique et statutaire soit-elle, la Vanquish est une auto de caractère. A son bord, voyager n'est pas abattre des kilomètres mais découvrir la route à coups d'accélération tempétueuses, dans une ambiance où se mêlent raffinement, technologie et sportivité. Pinaillons sur les assises, trop dures, ou sur certaines vis apparentes de la planche de bord pour lesquelles Julian Nunn nous explique qu'il a voulu « conserver un peu de bestialité brute », mais le plaisir est là. Cette Vanquish, au design si singulier, n'est pas qu'une œuvre d'art, comme certaines de ses aïeules destinées aux longs périples. Elle est surtout l'une des manières les plus belles (et véloces) de rendre hommage au grand tourisme. ●



L'avis de Sylvain Vétaux

Tout n'est pas parfait, mais j'avoue être tombé sous le charme. De sa ligne, c'est sûr, mais surtout de ce tempérament mécanique. En cette période pleine de doutes, ce V12 est un remède à la morosité. Il émeut, vibre, expédie, ronronne, catapulte, souffle. La Vanquish n'a probablement pas la noblesse mécanique de la Ferrari 12Cilindri, mais elle n'a de leçons à recevoir de personne en ce qui concerne l'agrément et la polyvalence.



PAFF!

(Porsche A Frappé)

Une voiture de sport ne se résume pas à ses accélérations ou à sa capacité à enflammer ses pneus comme des allumettes. **Une voiture de sport, ce doit être des liaisons au sol bien réglées (voire réglables), une direction qui met en confiance, des freins rassurants et une bande-son enchanteresse. A part pour ce dernier secteur, je peux dire que la Taycan Turbo GT est une vraie sportive.**

Par Sylvain Vétaux
Photos Laurent Villaron





L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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



"C'est vraiment dingue, mais pas du tout adapté à une utilisation piste. Quand tu commences à taper dedans, **en 15 tours, il faut retourner faire la charge.**"

Christophe Tinseau



Circuit Val de Vienne

■ 3 729 m ■ 13 virages Largeur de piste : 11,4 m
■ Conditions de piste : 19 °C, beau temps, piste sèche
■ Pneus : Pirelli PZero R en bon état

"C" est un engin vraiment dingue mais pas du tout adapté à une utilisation piste. » A cause de sa tenue de route ? « Mais non, à cause de son autonomie. Quand tu commences à taper dedans, en 15 tours, il faut retourner faire la charge. » Quel est le principal atout de la Porsche ? Christophe se marre. « C'est l'une des rares autos du marché où tu sens à ce point la poussée, l'oppression physique. Le Launch Control est, même pour moi, réellement sensationnel. Sur les cinquante premiers mètres, c'est juste incroyable ! J'adore ! » Notre pilote se découvre une appétence à jouer la boule de flipper, mais est-il aussi enthousiaste sur le dynamisme de la Turbo GT ? « Elle est rassurante en entrée de virage, avec un comportement plutôt sous-vireur, mais à la reprise des gaz et en sortie, elle est nettement plus vive. Le train arrière patine légèrement, bien que la motricité soit extra compte tenu de la puissance et du couple. » Le poids se ferait presque oublier. « Sauf au freinage. J'ai vraiment pris plus de marge qu'avec d'autres autos car je n'ai,

dès le départ, pas eu un bon feeling avec la pédale. Au deuxième tour chrono, elle était molle et il m'a fallu revoir les repères. » Suffirait-il de remplir le circuit de freinage par du liquide résistant mieux aux fortes températures ? « Je ne suis pas sûr. Les freins sont un problème, mais les pneus servent aussi de fusibles et montent trop rapidement en pression et en température. » Précisons qu'il s'agit de PZero R développés pour les voitures électriques hautes performances et que, à l'issue de seulement deux tours chrono, ils avaient pris chacun 700 g de pression supplémentaires. Bien amortie aux dires de notre ami, la Taycan permet d'enjamber les vibreurs sans être déstabilisée. « Ici, il y en a deux que je mords vraiment. Les autres, je les lèche. Pour améliorer mon chrono, il m'aurait fallu pouvoir générer davantage de frein moteur. » Et le violet, ça lui va comment à la Taycan ? « Je ne la configurerais pas comme ça, c'est sûr. En revanche, j'aime le look général, et la position de conduite, avec ses baquets intégraux, est juste parfaite. C'est la berline dans laquelle je suis le mieux installé. »



Temps au tour

1'45"23

11^e



00 Vitesse (km/h)

G Force latérale

G Force de freinage

SUPERTEST Porsche Taycan Turbo GT

N

ous aurions aimé emmener au Vigeant la Taycan Turbo GT avec le pack Weissach, mais cette version, allégée de 70 kg (suppression de la banquette arrière et de certains isolants et ajout d'un aileron fixe en carbone), Porsche France ne l'avait pas en stock. Enfin, pour la télé, si. Vexé, *Sport Auto* ? Non, je taquine car, désolé de spoiler, notre monture violine se mouvant sur des roues bronze est bien plus qu'un lot de consolation. Même si cette configuration

chromatique n'est pas toujours simple à faire ressortir en photo. La Taycan Turbo GT, c'est quoi ? La Porsche de série la plus puissante de l'histoire de la marque. Rien que ça. Que ce soit une électrique fait grincer des dents, les nôtres en tout cas. Lancé au printemps dernier, le météore de Zuffenhausen a fait tout de suite les gros titres de la presse spécialisée en pulvérisant, coup sur coup, deux records pour une voiture électrique. Il y eut les 7'07"55 sur la Nordschleife, explosant le chrono de la version Turbo S (août 2022) de... 26". Il y eut également les 1'27"87 sur le tortueux tracé de Laguna Seca. Mais la McMurtry Spéirling est passée par la Californie à l'été et a humilié l'allemande : 1'18"413. La Porsche, à l'heure où nous mettons sous presse, conserve toujours son temps de référence au Nürburgring, la Xiaomi SU7 Ultra, qui a claqué un 6'47" il y a quelques semaines, étant un prototype non homologué. Une Tesla Model S Plaid est reléguée à 18". Je sais que certains « Tesla boys » vont me sauter sur le râble pour vanter l'écran king size, le rapport prix/performance imbattable, la polyvalence ou le génie d'Elon Musk, apôtre de la bienveillance et du retournement de veste. Soyons francs : je m'en fiche. La seule question à laquelle votre magazine doit répondre est la suivante : la Taycan Turbo GT est-elle une voiture que *Sport Auto* recommanderait ? Réponse pas si évidente.

Space Mountain

Si je me focalise uniquement sur les chiffres enregistrés par notre radar, la Porsche est la huitième merveille du monde. La procédure est simplissime : pied gauche sur le frein, pied droit au plancher et un message Launch Control apparaît. Les 789 ch sont soutenus par le renfort de cavalerie pour cumuler à 1 034 ch. Mais avant de lâcher la guibole à bâbord, un conseil : pensez à plaquer la nuque sur l'appuie-tête car le départ est violent. Brutal. Suffocant. Maboul. En 2"2, vous êtes à 100 km/h, les yeux plissés par la poussée oppressante. C'est deux dixièmes de mieux qu'une Model S Plaid, mesurée au même endroit. Plus que ce chrono dingue, c'est la faible distance dont a besoin la Taycan qui effraie : ●●●

TEMPS DE RÉFÉRENCE

Classement de *Sport Auto*

1 ^o	1'37"70	Ferrari 296 GTS Aspetto Fiorano *	20 ^o	1'49"54	Aston Martin Vantage F1 Edition
2 ^o	1'39"30	Chevrolet Corvette Z06 *	21 ^o	1'49"76	Mercedes-AMG C 63 S E Perf.
3 ^o	1'40"91	Dallara Stradale IR8 Tribute *	22 ^o	1'49"81	Hyundai Ioniq 5 N
4 ^o	1'41"60	Porsche 911 GT3 RS (Type 992)	23 ^o	1'50"48	Audi R8 Perf. RWD
5 ^o	1'42"80	Porsche 911 GT3 * (Type 992)	24 ^o	1'51"55	Audi RS 3
6 ^o	1'43"28	BMW M4 CSL *	25 ^o	1'51"94	Caterham Seven 340 R
7 ^o	1'44"61	BMW M4 CS	26 ^o	1'52"04	Toyota GR Supra (BVM)
8 ^o	1'44"65	Porsche Cayman GT4 RS	27 ^o	1'52"97	Cupra Leon VZ 300
9 ^o	1'44"85	BMW M3 CS *	28 ^o	1'53"10	Honda Civic Type R
10 ^o	1'44"90	Audi R8 GT	29 ^o	1'53"19	Volkswagen Golf R 20 ans *
11 ^o	1'45"23	Porsche Taycan Turbo GT *	30 ^o	1'53"53	Ford Mustang Mach 1
12 ^o	1'46"66	Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+	31 ^o	1'53"60	Mercedes-AMG CLA 45 S SB
13 ^o	1'46"70	Porsche 911 GTS (Type 992)	32 ^o	1'55"05	Volkswagen Golf GTI Clubsport
14 ^o	1'47"68	Mercedes-AMG GT 63 S E Perf.	33 ^o	1'55"70	BMW M240i
15 ^o	1'47"80	BMW M2	34 ^o	1'55"81	Toyota GR Yaris (BVM, Ph. 1)
16 ^o	1'47"88	Alpine A110 R *	35 ^o	1'57"80	Hyundai i20 N
17 ^o	1'47"90	Porsche 911 Carrera T	36 ^o	2'00"40	Toyota GR86
18 ^o	1'48"34	BMW M4 Competition	37 ^o	2'01"19	Ford Fiesta ST
19 ^o	1'49"16	Alpine A110 S			

* 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)

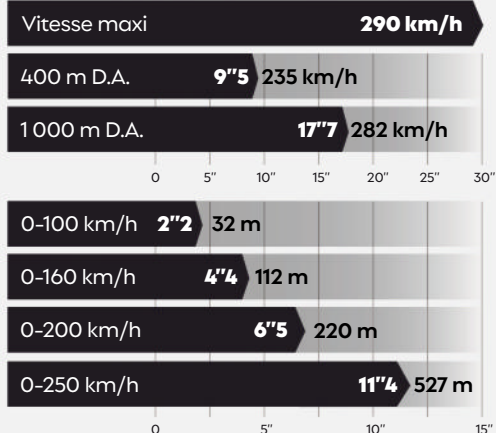
Grâce à l'Active Ride, la trop lourde Taycan ne fait guère sentir son embonpoint en appui. Les changements de cap sont instantanés, et le roulis est quasi inexistant. Il n'y a guère que le freinage, dans l'absolu probant, qui ne raffole pas du rythme de notre pilote maison et empêche d'améliorer le chrono.



NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Morte-fontaine (Ceram)

EN PISTE



REPRISES

100 à 140 km/h en Drive 1"4 (45 m)

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h 140 m (5"0/1,2 G)

CONSUMMATION

Autonomie WLTP 550 km

WLTP (mixte) 20,6-21,7 kWh/100 km

Il en aura fallu des photos pour en obtenir une nette à travers cette petite lucarne depuis les stands ! Les mises en vitesse de la Taycan Turbo GT sont tellement impressionnantes que capturer l'instant ne fut pas aisé. A droite, nous vérifions avec Christophe la télémétrie. Il m'explique alors que dans la ligne droite opposée, anticiper les décélérations lui fait perdre un temps précieux.

VITESSE MAXI

1 Aux alentours des 260 km/h, on perçoit comme des coupures d'allumage, ce qui ne manque pas d'être cocasse. Le système modère la poussée pour éviter de heurter violemment la bride. Les 290 km/h réels (297 au compteur) sont une formalité pour la Turbo GT, qui, à cette allure, incite encore à hausser le rythme. Quel dommage que nous n'ayons pas eu la Pack Weissach, avec sa vitesse rehaussée à 305 km/h : il était alors probable que la Porsche s'adjuge notre record sur le 1 000 m. D.A. !

ACCÉLÉRATIONS

2 Brutal, suffoquant, physiquement éprouvant : chaque Launch Control donne l'occasion d'enrichir son vocabulaire de superlatifs pour tenter de décrire la poussée au démarrage. S'imaginer tiré par un élastique immense vous emmenant vers l'horizon, sans

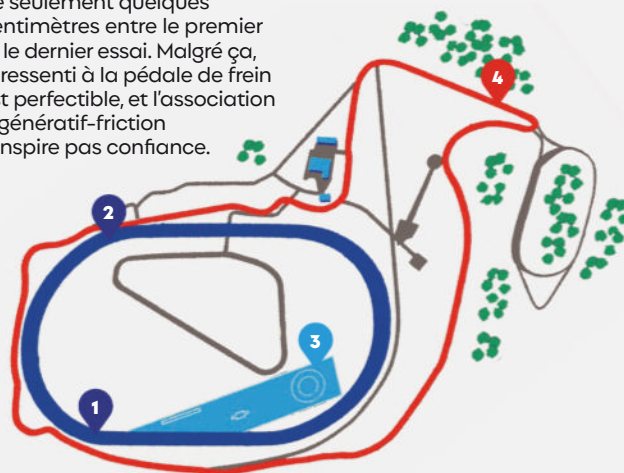
faiblir, est un bon moyen de résumer l'exercice. Les reprises sont tout aussi surnaturelles, et à l'exception d'engins gavés d'hormones, la Taycan ne sera jamais inquiétée quand viendra l'heure d'être tenue en respect.

FREINAGES

3 Dans l'absolu, les 140 m sont une distance d'arrêt médiocre... pour une berline compacte de 1 500 kg. Pour une familiale lourde à ce point, ils font figure d'excellent résultat, d'autant que la Porsche réédite cette bonne mesure trois fois de suite, avec un décalage de seulement quelques centimètres entre le premier et le dernier essai. Malgré ça, le ressenti à la pédale de frein est perfectible, et l'association régénératif-friction n'inspire pas confiance.

COMPORTEMENT

4 Sur la piste routière du Ceram, la berline électrique se sent comme un poisson dans l'eau, y compris dans les portions lentes où ses roues arrière directrices et sa transmission intégrale, combinées à l'Active Drive probant, contrecarrent en grande partie les effets de la force centrifuge. Il convient juste de modérer son enthousiasme car, en dépit des freins qui donnent satisfaction en usage routier, fût-il sportif, la Turbo GT ne stoppe pas sa course comme une GT3.



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



SUPERTEST Porsche Taycan Turbo GT

32 m, soit peu ou prou 32 pas. La suite est du même acabit. Les 160 km/h sont franchis en 4"4, soit le temps mis par une 718 Spyder pour atteindre 100 km/h. Avant, les voitures électriques s'essouffaient à l'approche des 200 km/h. Mais ça, c'était avant. 0 à 200 km/h : 6"5. 0 à 250 km/h : 11"4. 0 à 290 km/h : 19"8. A cette allure, un truc marrant se produit. Ou plutôt deux. Le premier, c'est que la bride intervient et que la Turbo GT régule gentiment à la vitesse du TGV. Le second, c'est que vous retrouvez enfin de l'air dans les poumons. « *Ma Plaid fait mieux !* » raille le Tesla boy. C'est vrai : Laurent Chevalier l'avait chiffrée en 17"4 au 1 000 m D.A. alors que j'ai péniblement réalisé 17"7. Ce mille, la Tesla l'avait terminé à 308 km/h tandis que la Porsche passe la borne kilométrique à 282 km/h. Sans la bride, il y a fort à parier que l'allemande aurait devancé l'américaine. A partir de 260 km/h, l'électronique freine la folle accélération, en générant des pertes de puissance, comme pour anticiper la bride. Et comme la Taycan colle au bas mot un dixième à la Tesla sur toutes les accélérations (à part le mille, donc), il est très probable que sans ce garde-fou, elle eût été devant. En reprises aussi, nos deux super-familiales se tiennent à la culotte. 1"3 pour la Model S, 1"4 pour la Taycan : pas le temps de compter le nombre de passagers dans le monospace que vous venez de déposer. La Turbo GT est ultra-vélocé, c'est certain, mais est-ce plaisant de se retrouver catapulté de la sorte ? Pas vraiment, surtout si, comme moi, vous oubliez la règle numéro un : plaquer l'occiput au dossier avant toute accélération franche. Ça aide à encaisser le bourre-pif... Rappelons que ses 1 034 ch, l'auto ne les développe que pendant le court laps de temps du départ arrêté. Il faut ensuite se contenter de 789 bourrins. En mode Sport Plus, la Porsche émet une désagréable stridulation délivrée par les haut-parleurs. C'est entre le zonzonnement d'un moustique hérétique, la plaque de cuisson qui rend l'âme et un chiot qui pousse ses premiers jappements. Il est heureusement possible de faire taire cette bande-son depuis l'écran central.

Aie confiance !

La Porsche la plus puissante de l'histoire est aussi la plus vélocé. Tout va bien. Mais elle est également l'un des modèles les plus réussis en matière de toucher de route. Il faut juste faire confiance à l'amortissement piloté Active Ride, aux roues arrière directrices, à la transmission intégrale et à une direction certes électrique mais au feeling typiquement Porsche. ●●●



TECHNIQUE

- Moteurs : **2 électriques** Puissance maxi : **789 ch**
- Puissance maxi avec overboost (Launch Control) : **1 034 ch**
- Couple maxi avec overboost (Launch Control) : **126,4 mkg**
- Batterie (capacité brute/nette) : **105/97 kWh**
- Puissance de recharge : **320 kW**
- Transmission : **intégrale, 2 rapports automatiques**
- Autobloquant : **de série (piloté PTV+)**
- Antipatinage : **de série déconnectable**
- Suspension AV/AR : **doubles triangles en aluminium, antiroulis actif Active Ride, amortissement piloté/essieu multibras, antiroulis actif Active Ride, amortissement piloté**
- Direction : **crémaillère, assistance électrique**
- Tours de volant/diamètre de braquage : **2,5/11,2 m Cx : 0,22**
- Freins AV/AR : **disques percés ventilés carbone-céramique (390 mm, étriers 6 pistons/380 mm, étriers 4 pistons)**
- Antiblocage : **de série** Poids annoncé/contrôlé : **2 290/2 321 kg**
- Répartition AV/AR : **49/51 %** Rapport poids/puissance : **2,2 kg/ch**
- L - l - h : **4 968 - 1 998 - 1 378 mm** Empattement : **2 900 mm**
- Jantes AV & AR : **10 & 12 x 21**
- Pneumatiques AV & AR : **265/35 & 305/30 ZR 21**
- Prix de base : **246 538 €** Options/bonus : **18 522 €/0 €**
- Prix du modèle essayé : **265 060 €**

SANS LA BRIDE, IL Y A FORT
À PARIER QUE L'ALLEMANDE
AURAIT DEVANCÉ
LA TESLA MODEL S PLAID.



AVEC SA PUISSANCE DE FUSÉE,
NOUS ESCOMPTONS UN CHRONO
ENCORE MEILLEUR. **LA RAISON TIENT
PRINCIPALEMENT DANS LES FREINS.**



Alors qu'une Tesla Model S mise sur un habitacle dépouillé à l'extrême et un écran de cinéma, la Taycan préfère un environnement plus conventionnel, et on lui en sait gré. Les baquets en carbone ne sont pas inconfortables sur les longs trajets et sont des alliés indispensables sur piste. Avec le pack Weissach, la Turbo GT se prive des places arrière, remplacées par un cache en carbone.

L'Active Ride, pour rappel, est un système piloté dans lequel chaque amortisseur dispose d'une pompe hydraulique à commande électrique. Cette dernière achemine de l'huile sous haute pression dans un circuit, permettant ainsi de contrôler plus finement compression et rebond. Des capteurs, au niveau de chaque roue, évaluent la vitesse des mouvements verticaux de celle-ci et, à raison de 13 fois par seconde, donnent l'information à la pompe quant à la quantité d'huile à envoyer. L'effet de surcompensation des mouvements de caisse est moins évident que dans une Panamera que j'avais eu l'occasion d'essayer il y a quelques mois. Il n'y a pas ce phénomène de voiture qui se couche dans le virage, comme en deux-roues. La répartition de la charge dynamique est néanmoins très efficace, et l'assiette reste quasi horizontale. Même en programme Sport Plus, la Taycan n'est jamais brutale avec les vertèbres sensibles. Ferme, oui ; cassante, non.

Pourtant sa conduite est stressante. La raison ? L'autonomie, pardi ! Parti d'Allainville, sur l'A10, avec 76 % de batterie, il m'a fallu réinjecter des électrons à l'aire des Mille Etangs, sur l'A20, après deux heures d'autoroute et 217 km. L'écran indiquait alors 14 % d'autonomie. Ça ne fait pas bézef... Après une heure de recharge sur une borne de 175 kW, c'est reparti. Une fois sur le réseau creusois et viennois, le conducteur est moins préoccupé par la jauge. Il est possible, d'une pichenette sur la palette de gauche, d'activer le freinage régénératif, peu intrusif d'ailleurs. Celle de droite actionne une fonction Boost assez inutile puisqu'en Sport Plus, un pied au plancher se solde systématiquement par un écrasement occipital. Les jolies routes autour de Bellac et du Dorat sont un terrain de jeu qu'apprécie la Porsche. Dans ces successions de grandes courbes, suivre le rythme infernal de la pile électrique est inenvisageable. Les relances en sortie sont la première raison, la direction intégrale et particulièrement probante pour une voiture électrique en est la seconde. Porsche réussit à séduire avec cette assistance ferme et cette montée en effort informative.

Jour J

Le lendemain, jour de chrono, la météo est radieuse et la température (19 °C) idéale pour affoler le radar. Christophe est pourtant dubitatif sur son temps : « *Je ne sais vraiment pas à quoi m'attendre. Je suis incapable de te dire si je vais tourner en 1'43" ou 1'50".* » Nous avons obtenu, à l'époque où nous réalisons nos Supertest au Mans, un chrono avec la Taycan Turbo S : 1'50"35. La Porsche s'intercalait alors entre une Caterham Seven 485 R et une M4 CS. Le Val de Vienne est plus court que le Bugatti (3,7 km contre 4,2), aussi le meilleur temps enregistré (1'45"23) n'explique-t-il pas

grand-chose. La Taycan Turbo GT échoue de peu à intégrer notre Top Ten, et Christophe vous précise pourquoi (voir p. 54). Quant à moi, je suis tiraillé entre mon aversion pour les autos électriques, dont la place devrait se résumer aux fêtes foraines, et le plaisir, il me faut le reconnaître, qu'il y a à (mal)mener cette Turbo GT sur piste. Direction consistante, mouvements contenus, mises en vitesse affolantes, grip sans faille, comportement prévenant mais un peu jovial une fois les aides débranchées : c'est un quasi-carton plein. Quasi car, avec sa puissance de fusée, nous escomptions un chrono encore meilleur. La raison tient principalement dans les freins, ces frisbees de carbone-céramique. Arriver à doser efficacement les décélérations n'est pas simple, y compris pour notre pilote. La course de la pédale est déjà trop longue en temps normal, et ce grief s'amplifie au fil des tours. Endurance et puissance sont au rendez-vous, mais le toucher de la pédale de gauche est perturbé par la récupération d'énergie cinétique, qui fait varier l'attaque sur un même freinage. Elle n'est donc pas – encore – née, la sportive électrique qui nous ferait préférer son volant à celui d'une GT3 RS. ●

Pour ceux qui s'étonneraient de ne pas retrouver l'habituel encadré sur le banc de puissance, l'architecture 100 % électrique de la Taycan ne permet pas à DM Performance de réaliser la vérification, faute de boîte de vitesses (le calcul suppose d'étalonner les pertes liées à la transmission).



★ **L'avis de Sylvain Vétaux**

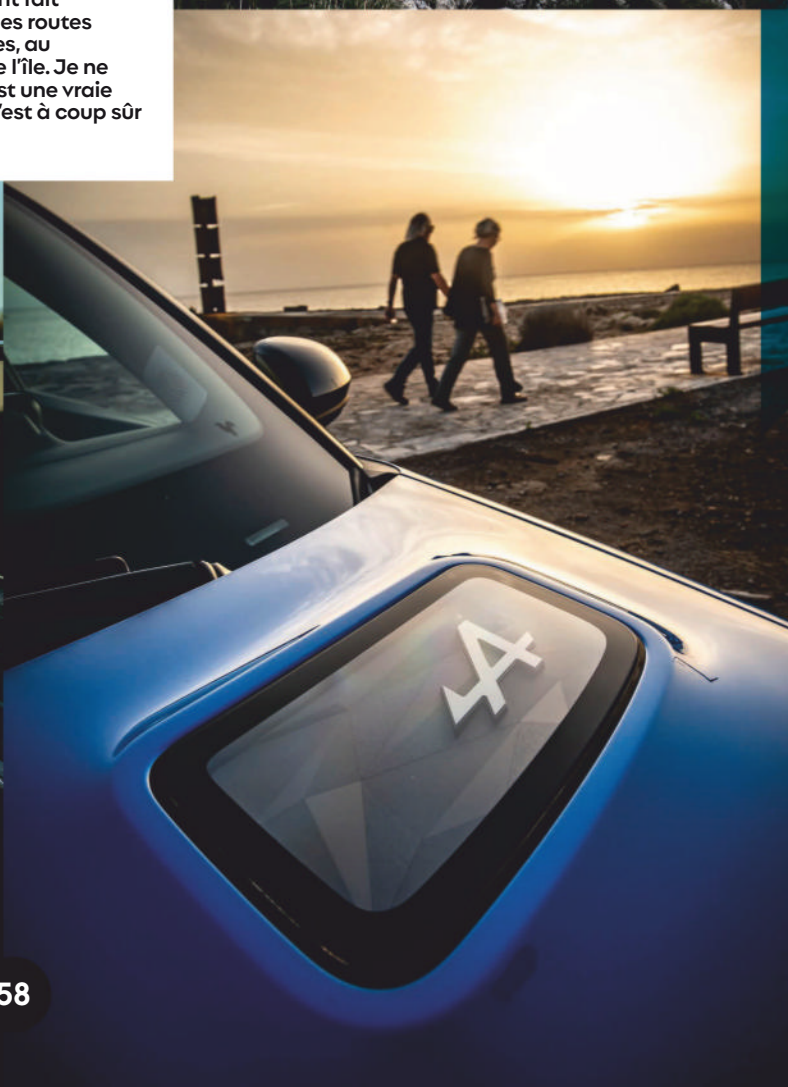
Résumer la Taycan Turbo GT à un canon vous propulsant vers l'infini est trop réducteur, même si elle assume le rôle de catapulte. La Porsche est aussi une machine à avaler, avec maestria, les virages plus ou moins piégeurs et dont le toucher de route, limpide, efficace mais pas dénué d'agilité, est à montrer en exemple. Hélas, une pédale de frein peu rassurante et un poids trop sensible la pénalisent.







Majorque est un terrain de jeu idéal pour l'A290. Sa bouille charismatique n'attire pas les foudres des autophobes lorsqu'on y pose ses roues et son comportement fait merveille sur les routes montagneuses, au nord-ouest de l'île. Je ne sais pas si c'est une vraie Alpine mais c'est à coup sûr une réussite.



Bleu à l'âme

ESSAI Alpine A290 GTS

En trois ans, Alpine lancera trois voitures. Trois électriques. Trois raisons de sombrer dans la nostalgie ? Pas sûr. **Première de cordée, l'A290, essayée sur les routes alambiquées de Majorque. Comme il est de bon ton de balayer devant sa porte, je dois vous l'avouer : j'ai bien aimé.**

Par Sylvain Vétaux Photos Laurent Villaron

A

urais-je préféré arpenter la spectaculaire route de Sa Calobra (« la couleuvre » en catalan) en A110 ? C'est probable. Ai-je eu de l'appréhension à tomber en rade d'électricité après avoir adopté un rythme effréné entre deux épingles sur cette départementale majorquine qui tient plus du circuit Scalextric que de l'ouvrage de la DDE ? Oui. L'A290 s'est-elle montrée à la hauteur de ce monument routier, grim pant sur

le podium des plus belles routes de la planète ? Oui, hélas. Pourquoi hélas ? Car il eût été tellement plus facile de moquer ce bouillon Knorr, vendu près de 45 000 € (hors bonus). Se gausser de sa planche de bord au plastique bringuebalant et trop dur. Rire de l'habitabilité désastreuse à l'arrière. Ironiser sur le bouton Overtake, au-dessus de la branche droite du volant et qui, lorsqu'il est actionné, génère un boost instantané. Comme un accélérateur au plancher ? Tout pareil. Les raisons de dire du mal de l'A290 existent. La sonorité (heureusement paramétrable) imitant celle d'une mécanique turbocompressée est moins entêtante que dans d'autres électriques mais, honnêtement, la bande-son en décevra moult. L'autonomie, sans surprise, est source d'inquiétude, surtout sur ce réseau insulaire où trouver une borne de recharge tient du coup de bol. L'A290 accepte, en courant continu, jusqu'à 100 kW. C'est peu et la batterie, d'une capacité nette de 52 kWh, implique des arrêts fréquents lorsque la conduite est « alpine ». La marque revendique une consommation moyenne de 16,5 kWh/100 km.

Tablez plutôt sur 22, voire 24 s'il vous prend l'idée saugrenue de vérifier la vitesse maxi (170 km/h). Dès lors, abattre une paire de centaines de kilomètres est déjà un joli score. Oui, il eût vraiment été facile de tirer à boulets rouges sur l'A290. Mais permettez-moi de vous expliquer pourquoi cette lourde citadine (3,99 m pour 1 479 kg) préfigure un avenir peut-être plus radieux que prévu.

Plus qu'une R5

L'A290 est une R5 E-Tech peaufinée. Esthétiquement déjà, avec des optiques avant dont le X imite le scotch apposé sur les voitures de Rallye, et des portières arrière spécifiques. Mécaniquement ensuite. Elle reprend la chaîne cinématique de la Mégane E-Tech avec un moteur électrique synchrone à rotor bobiné logé entre les deux roues avant. Le berceau est désormais en aluminium. « Il diffère vraiment de celui de la R5 », nous explique Robert Bonetto, directeur de l'ingénierie chez Alpine. « Il provient d'une fonderie basée à Châteauroux et offre davantage de rigidité. » S'ajoutent à ça des voies élargies et une suspension à butée hydraulique, dont l'efficacité, notamment sur feu la Mégane R.S., n'est plus à démontrer. L'A290 reçoit aussi des barres anti-roulis au diamètre plus généreux et son essieu multibras (comme sur la R5) est également modifié (carrossage négatif plus prononcé, porte-fusées). S'ajoutent à ça les étriers de disques de l'A110, des pneus Michelin Pilot Sport S 5 spécifiques (au marquage A29) et une nouvelle gestion de l'arrivée du couple et il nous faut bien reconnaître que les ingénieurs Alpine ont mis les petits plats dans les grands pour plaire aux plus exigeants. Que nous sommes.

Sur la route, c'est l'amortissement qui séduit en premier. Le réseau routier de Majorque n'est pas homogène, avec des portions dignes

...





Alors que dans la R5, le sélecteur de vitesses se trouve derrière le volant, l'A290 reprend les commandes de l'A110, sur le tunnel central. La présentation est sérieuse mais certains plastiques durs témoignent d'économies d'échelle. Les sièges en cuir, spécifiques à l'Alpine, sont confortables.



TECHNIQUE

Moteur : **électrique synchrone à rotor bobiné**
 Puissance maxi : **220 ch** Couple maxi : **30,6 mkg**
 Capacité de batterie : **52 kWh (net)**
 Puissance de recharge : **100 kW**
 Transmission : **roues AV, 1 rapport à réducteur**
 Antipatinage : **de série, déconnectable**
 Autobloquant : **de série, électronique**
 Poids annoncé : **1 479 kg** L - l - h : **3 990 - 1 823 - 1 512 mm**
 Empattement : **2 534 mm** Pneus AV & AR : **225/40 R 19**
 Prix de base : **44 700 € (GTS)**
 Prix des options/bonus : **3 705/4 000 €**
 Prix du modèle essayé : **43 705 € (bonus compris)**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **170 km/h** 0 à 100 km/h : **6"4**
 1 000 m D.A. : **27"7**



DANS LES ÉPINGLES, L'A290 NE PEUT CACHER UN CERTAIN EMBONPOINT FRONTAL MAIS LES GOMMES MICHELIN ENDIGUENT LE SOUS-VIRAGE AVEC MAESTRIA.

ESSAI Alpine A290 GTS



du Paul Ricard enchaînées par des kilomètres de bitume déformé par les racines des pins et des chênes. L'arrière est parfois victime d'une détente mal contenue mais c'est bien un sentiment de cohésion et de rigueur qui domine. Mais pas de la rigueur façon Porsche qui, pour permettre à ses autos de passer trop fort partout, verrouille tout débattement vertical. Non, l'A290 fort bien amortit mais point trop ne rebondit. La batterie (pesant 300 kg) est logée entre les deux essieux. Son refroidissement a été optimisé par rapport à la R5 E-Tech mais les cellules ne sont pas individuelles ou baignant dans un liquide non conducteur, comme cela peut être le cas sur des véhicules plus prestigieux. Le comportement est bien celui d'une GTi. Pas une Fiesta ST, plutôt une Civic Type R. Le différentiel autobloquant mécanique en moins. Il y a bien un module en sortie de réducteur qui permet de distribuer le couple, mais pas de Torsen à l'horizon. « *Du moins pas pour l'instant. Nous ne nous interdisons aucune solution* », explique cette fois-ci Charlie Biarreau, un chef de produit comme nous aimerions en croiser plus souvent, maîtrisant plus les aspects techniques que le discours marketing. Un véritable autobloquant à glissement limité permettrait à l'A290 de braquer plus court et de conserver davantage sa trajectoire en cas d'excès d'optimisme. « *Mais il ajouterait aussi du poids* », rajoute Charlie. Pas faux. Et surtout pas grave car en pratique, l'association du différentiel électronique et de l'Alpine Torque Precontrol donne satisfaction. Cet anglicisme désigne une régulation du couple en fonction de la sollicitation, en vue d'éviter les désagréables coups de boutoir lors des fortes accélérations qui donnent du fil à retordre aux pneus sur les phases d'appui. Parlons-en, des pneus. Les jantes de 19 pouces (de série) sont entourées de Michelin Pilot Sport S 5 difficiles à prendre en défaut. Très difficiles même. Au point que sur les longues courbes, leur grip n'a pas à rougir face à celui des Cup 2. Et dans le serré ? La direction à assistance électrique (2,5 tours d'une butée à l'autre), à la précision trop farfelue en mode Save ou Normal, gagne heureusement un peu de densité en Sport. Elle commande un train avant accrocheur, voire incisif si l'enchaînement de virages n'est pas trop instantané. Dans les épingles, l'A290 ne peut cacher un certain embonpoint frontal (57 % du poids) mais les gommes de Clermont endiguent le sous-virage avec maestria. Nous avons même eu droit à une brève session de circuit. Brève car limitée à 5 tours lancés sur une piste, celle de Lluçmajor, à l'est de Palma, qui s'apparente plus à un circuit de Karting à l'échelle 2 qu'à un véritable tracé pour voitures d'adultes. Premier impératif : faire somnoler l'ESP, via une pression de 3 secondes à gauche du volant. Même si ce garde-fou est légèrement plus permissif en mode Sport, il reste bien trop castrateur pour un usage piste. Deuxième mesure à respecter : ne pas anticiper la remise des gaz. Malgré cette régulation proactive du couple (30,6 mkg instantanés), l'A290 peine à conserver la corde. Du moins si l'on conduit de façon trop académique (ou frileuse, mais j'ai honte de vous l'avouer).

Lorsqu'on la brusque, l'Alpine change de tempérament. La poupe se fait alors mobile, voire joueuse. Emmener les freins trop longtemps ne se solde pas par le déhanché escompté. Il faut pour cela anticiper ses repères de freinage, braquer énergiquement avec un angle plus prononcé que prévu pour que l'arrière, sans heurt, glisse vers l'extérieur. Entretenir une belle glisse réclame un talent qui me fait hélas défaut mais l'essentiel est bien là : on se marre derrière le volant. Les 220 ch (le moteur électrique tourne jusqu'à 12 000 tr/mn) ne suffisent pas pour attraper la bride sur ce petit tourniquet espagnol, mais cette puissance modeste n'est pas un grief. Au contraire, pour une fois qu'une électrique ne me lime pas l'occiput à la moindre accélération sans fin, je lui en sais gré.

Presque une Alpine

C'est le round final : cette A290 est-elle une vraie Alpine ? Oui, non. Une réponse de Normand qui n'a rien de surprenant, la firme étant de Dieppe. Procédons par élimination, alors. L'A290 est performante mais pas exagérément. Cela plaide en faveur de la filiation. L'A290 est confortable mais ne se désunit pas en cas d'allure soutenue. De nouveau, c'est l'une des qualités maison. L'A290 est certes plus facile à cerner une fois les limites d'adhérence atteintes, mais ne refuse pas de danser la gigue lorsqu'on la brusque. Re-bingo, l'A110 ayant elle aussi le rythme dans la peau. Mais il manque à la bombinette cette aptitude à communiquer qu'a la grande sœur A110. Sa direction est moins informative, ses mouvements verticaux plus amples et son freinage, associant régénératif (sur quatre niveaux via la petite molette bleue RCH) et hydraulique, bien qu'endurant sur piste, offre un feeling plus artificiel. Sur le plan comptable, le compte y est donc : l'A290 est bien une auto ludique mais rigoureuse à défaut d'être de tempérament. Cela suffit-il à en faire une Alpine ? Ça se défend. ●



L'avis de Sylvain Vétaux

Au même titre qu'une Hyundai Ioniq 5 N m'avait fait revoir mon jugement sur les électriques, l'A290 a d'indéniables qualités. Performances suffisantes, suspension efficace, train avant accrocheur, comportement ludique quand on la brusque : elle a des nombreux atouts.







Chasse aux ★ virages

Pas une once de puissance supplémentaire pour l'Audi RS 3, mais une dernière mise à jour pour taper du poing sur la table. **Et redorer son titre de compacte sportive emblématique.**

Par Laurent Chevalier
Photos Studio Goico/Audi

À FORCE DE RÉSISTER AU DOWNSIZING
ET À L'HYBRIDE, LA RS 3 EST
PRESQUE DEVENUE UNE GROSSE
CYLINDRÉE, **AVEC UNE RONDEUR
EXTRAORDINAIRE ET UNE ÉLASTICITÉ
TOUJOURS AUSSI SAVOUREUSE.**



Nous vous passerons les détails comme le nombre de pouces des écrans tactiles ou les panneaux de porte dont les lumières changent de couleur. L'essentiel est toujours là, la position de conduite est bonne et les retours d'informations au volant sont bien présents. En revanche, les innombrables sous-menus ne sont pas intuitifs.

M

arvin Schwätter, le responsable de la gamme RS 3, insiste sur la sonorité du 5 cylindres millésime 2024 qu'il décrit comme « *tellement incroyable qu'elle vous redresse les poils des bras, aussi bien au démarrage qu'à l'accélération* ». Rien que ça. Il détaille : « *Nous avons beaucoup travaillé le bruit entre 2 200 et 3 500 tours. Sur cette plage de régimes, le 2,5 litres génère un son plus cohérent et plus corsé, quel que soit le mode sélectionné.*

Surtout avec le système d'échappement RS Sport en option. »

On s'attend donc à du Beethoven. Surtout quand on a connu ce moteur dans les premiers TT RS qui vous lavaient les tympans en deux temps, trois mouvements. Mais voilà, les normes antibruit et les filtres en tout genre sont passés par là. Le résultat ? Un peu policé par rapport au son d'une AMG, mais toujours plus chantant qu'une BMW. L'essentiel demeure, le 5 cylindres est reconnaissable entre mille, avec sa voix très ronde, chaude et communicative, à défaut d'avoir un vibrato aussi prononcé que dans le passé.

Statu quo

« *Nous n'avons pas lésiné sur nos efforts en ce qui concerne l'aspect mécanique* », poursuit M. Schwätter, devant une assistance qu'il peine à convaincre avec des chiffres en stagnation par rapport au millésime précédent (400 ch et 51 mkg). Rappelons que la Mercedes A 45 S développe 421 ch et que la BMW M2 culmine à 481 ch. « *Les chiffres de puissance et de couple sont une chose, mais la façon de les délivrer en est une autre. Quoi qu'il en soit, nous ne courons pas après des valeurs brutes, mais plutôt le plaisir qu'apporte le moteur et l'équilibre qu'il procure avec le châssis* », complète l'ingénieur. Force est de constater qu'il n'a pas tort. Primo, l'agrément offert par le 5 cylindres est remarquable. A force d'avoir résisté au downsizing, le 2,5 litres résonne comme une grosse cylindrée et se relance avec une belle élasticité, tout en restant progressif et en graduant sa poussée. Pas d'effet turbo On/Off et encore du punch au-delà de 5 000 tours, en somme. Le tout servi par des rafales d'échappement sur lesquelles les acousticiens tentent de mettre l'accent en composant avec des normes de plus en plus drastiques. Côté performances, la copie est rigoureusement identique à la version précédente. Le 0 à 100 km/h est annoncé en 3"8 et la vitesse de pointe est de 250 km/h de série, 280 km/h en option, voire plus si affinités en cochant la case des freins avant en céramique. Tout cela ●●●



Les sièges baquets sont en supplément (3 980 €, en comptant les options qu'ils imposent), tout comme la dalle à induction pour recharger le téléphone à 490 €. Mais c'est aussi et surtout le malus qui porte le coup de grâce. Dommage... car par ailleurs, la RS 3 est recommandable et attachante.





Le 5 cylindres stagne en puissance et en couple, mais son agrément n'a pas pris une ride. Les jantes qui équipent ce modèle d'essai sont en option, tout comme les freins céramique (à l'avant seulement), l'amortissement adaptatif Audi Drive Select ou l'échappement Sport RS.



TECHNIQUE

Moteur : **5 en ligne, turbo, 20 S**
 Cylindrée : **2 480 cm³**
 Puissance maxi : **400 ch à 5 600 tr/mn**
 Couple maxi : **51 mkg à 2 200 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, 7 rapports à double embrayage**
 Antipatinage : **de série déconnectable**
 Autobloquant : **piloté électroniquement**
 Poids annoncé : **1 565 kg**
 Rapport poids/puissance : **3,9 kg/ch**
 L - l - h : **4 381 - 1 851 - 1 418 mm**
 Empattement : **2 631 mm**
 Voies AV & AR : **1 592 & 1 524 mm**
 Pneus AV & AR : **265/30 & 245/35 ZR 19**
 Réservoir : **55 l** Prix de base : **75 600 €**
 Prix des options/malus : **22 050/60 000 €**
 Prix du modèle essayé : **157 650 €** (malus compris) *
 * Disponible en berline : + 1 400 €.

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **250 km/h** (280 km/h en option)
 0 à 100 km/h : **3"8**

demeurant théorique, puisque ces derniers seront indisponibles en France au cours des premiers mois de livraison en 2025, et jusqu'à nouvel ordre. Après avoir rappelé que la céramique a surtout tendance à faire flamber le budget de remplacement, passons à la pratique.

Agile !

En quelques tours de roues, la RS 3 se distingue de ses rivales A 45 S et M2 par une agilité supérieure. Je ne parle pas encore de transfert de couple ni de réglage de châssis, mais d'absence d'inertie. Surtout à l'heure où une Hyundai Ioniq 5 N pèse deux ânes morts (2 275 kg !). Sans parler de ce genre d'extrême, la RS 3 tire son épingle du jeu dans son domaine de concurrence directe, avec 1 565 kg revendiqués contre 1 680 kg annoncés pour la Mercedes-AMG A 45 et 1 730 kg avoués pour la BMW M2. Quant à l'éventualité d'un train avant fainéant car plombé par le 5 cylindres, comme le prétendent les utilisateurs d'Audi S3, ce n'est pas vraiment le cas. En comparaison de cette dernière, le comportement de la RS 3 va beaucoup plus loin dans l'efficacité et le plaisir. Tout en offrant un toucher de route plus sportif et un meilleur retour d'informations. Pour y parvenir, le différentiel arrière actif est reconduit et peaufiné. Rappelons que ce système, qui remplace le différentiel de l'essieu arrière et l'ancien embrayage multidisque, possède un embrayage électronique sur chaque arbre d'entraînement. Ainsi, le dispositif peut augmenter le couple vers la roue arrière extérieure, pour réduire la tendance au sous-virage, par exemple. Ce millésime y ajoute surtout un algorithme plus performant afin d'obtenir une gestion plus rapide et plus fine. En clair, la nouvelle RS 3 pivote mieux à l'amorce des virages et s'en extrait plus vite. Audi estime qu'en fonction de la courbe, elle ressort entre 5 et 10 km/h plus vite que l'ancien modèle. Chiffre à l'appui : 7'33"123 pour boucler le Nürburgring, c'est-à-dire cinq bonnes secondes de moins qu'au volant du millésime précédent. Je ne l'ai pas conduit, donc je ne pourrai pas établir de parallèle précis. Mais j'ai suffisamment roulé dans la dernière S3 pour affirmer qu'en comparaison, c'est le jour et la nuit. La RS 3 est plus communicative, plus alerte, plus efficace, en clair,

nettement plus plaisante au volant. A tel point qu'on la pousse volontiers dans ses retranchements, là où la S3 vous laisse de marbre. Les modes de conduite de la suspension Audi Drive Select (1 200 €) offrant des différences beaucoup plus marquées (notamment la position RS Performance pour l'efficacité ou Dynamic pour le fun), et l'algorithme permettant d'entraîner plus facilement du survirage, à la demande. Pas assez pour transformer la RS 3 en BMW de la grande époque, évidemment, mais assez pour la rendre récréative. Tout sauf plan-plan. Il faut préciser que le modèle d'essai mis à notre disposition sur le circuit de Castellolí, près de Barcelone, est bien aidé par les Pirelli PZero R. Au même titre que les freins céramique optionnels (uniquement à l'avant) qui supportent quelques tours de piste consécutifs. Cela donne l'occasion de s'apercevoir que la RS 3 n'aurait rien de ridicule lors d'un usage ponctuel en track days. Bien moins, en tout cas, que des autos beaucoup plus puissantes mais pénalisées par leur poids d'enclume. En clair, cette mise à jour permet non seulement à la RS 3 de résister, mais aussi de réaffirmer sa présence dans un segment qui s'alourdit au détriment des sensations sportives. Indémodable, donc. ●



L'avis de Laurent Chevalier

La RS 3 passe le cap que la S3 peine à franchir, c'est-à-dire l'exception. Cette mise à jour ne change pas la donne par rapport au modèle précédent, certes, mais elle en peaufine le comportement dynamique et réaffirme une présence incontournable dans le segment des compactes surpuissantes. Si la pilule du malus est dure à avaler, la prestation n'en demeure pas moins attachante.

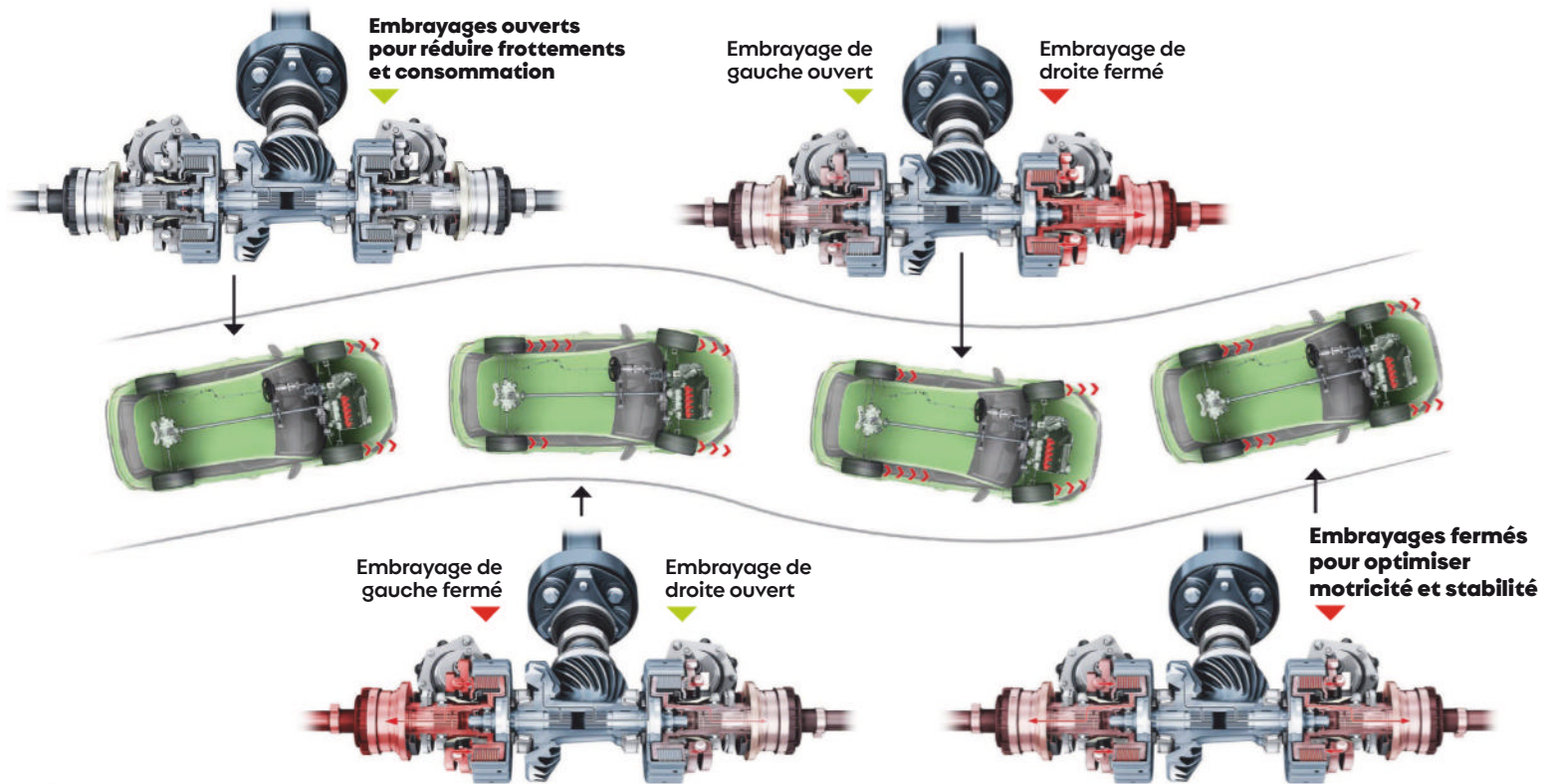


GRÂCE AU DIFFÉRENTIEL ACTIF ARRIÈRE ENCORE PEAUFINÉ,
LA RS 3 ENTRE DANS LES VIRAGES ET EN RESSORT
PLUS VITE. **SANS DÉNATURER LES RETOURS D'INFORMATIONS
AU VOLANT, POUR NE RIEN GÂCHER.**



La transmission de l'Audi RS 3

La transmission Quattro de dernière génération de l'Audi RS 3 a été développée pour optimiser son agilité. **Explications.**



À QUOI ÇA SERT ?

Si le premier objectif d'une transmission intégrale est d'améliorer la motricité, il ne suffit pas qu'elle entraîne les 4 roues pour y parvenir. Encore faut-il qu'elle puisse aussi limiter leur patinage pour éviter une fuite du couple moteur vers la roue la moins adhérente. Dès lors, la difficulté consiste à prévenir ce patinage sans nuire au comportement. En effet, jusqu'au début des années 2000, les transmissions intégrales avaient tendance à générer du sous-virage en raison de l'utilisation de différentiels à glissement limité passifs qui, en égalisant les vitesses de rotation des roues, provoquaient un effet antilacet, c'est-à-dire une résistance aux changements de direction. C'est pour éviter ce phénomène, et aider la voiture à tourner dans les virages, que les systèmes de transmission récents sont plus sophistiqués. En clair, ils sont conçus pour entraîner une différence de vitesse de rotation entre les roues et ainsi créer un couple de lacet en fonction du sens et de l'angle de rotation du volant.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Il existe différentes manières d'arriver à ce résultat, la plus simple consistant à freiner une roue intérieure au virage, ce qui a pour première conséquence de générer un effet de pivot vers l'intérieur du virage et, s'il s'agit d'une roue motrice, d'accélérer l'autre roue du même essieu par le truchement du différentiel pour aider la voiture à tourner. Mais si cette technique peut s'avérer efficace, elle a aussi tendance à rapidement faire surchauffer les freins quand elle est utilisée de façon continue sur parcours sinueux. C'est pour cette raison que les systèmes de transmission à vecteur de couple ont été développés. La première génération de ces dispositifs employait sur chaque sortie de leur différentiel arrière un engrenage dont le principe de fonctionnement ressemble à celui d'un overdrive : commandé par un embrayage, il permet d'accélérer sélectivement la roue choisie, extérieure au

virage pour accroître l'agilité, intérieure pour favoriser la stabilité. Plus récemment, le système retenu par Audi pour la RS 3 est à la fois plus simple et beaucoup plus léger puisque le différentiel arrière est remplacé par un arbre rigide prolongé par deux petits embrayages servant à moduler le couple reçu par chaque roue postérieure. Dès lors, il suffit de tourner le volant pour que l'un des embrayages s'ouvre, en règle générale du côté intérieur pour ainsi aider la voiture à tourner.

VONT-ILS TROP LOIN ?

Non, pas tant que le plaisir au volant continue de progresser. Le fonctionnement de la transmission peut en outre être accompagné par une action sur les freins des roues intérieures pour une réponse plus rapide du comportement de la voiture aux consignes de braquage du conducteur. ●

NOTRE AVIS

Plus encore que sur le plan de l'efficacité, c'est sur celui du plaisir de conduite que cette nouvelle Audi RS 3 progresse grâce aux évolutions de sa transmission.

TRAJECTOIRES COMPAREES

Grâce aux améliorations portées sur ce nouveau différentiel, Audi estime que la RS3 ressort entre 5 et 10 km/h plus vite en fonction des virages.

■ RS 3 (2021)
■ RS 3 (2024)

E
C
N
A
R
F

ICON

JUDE LAW

by Matthew Brookes

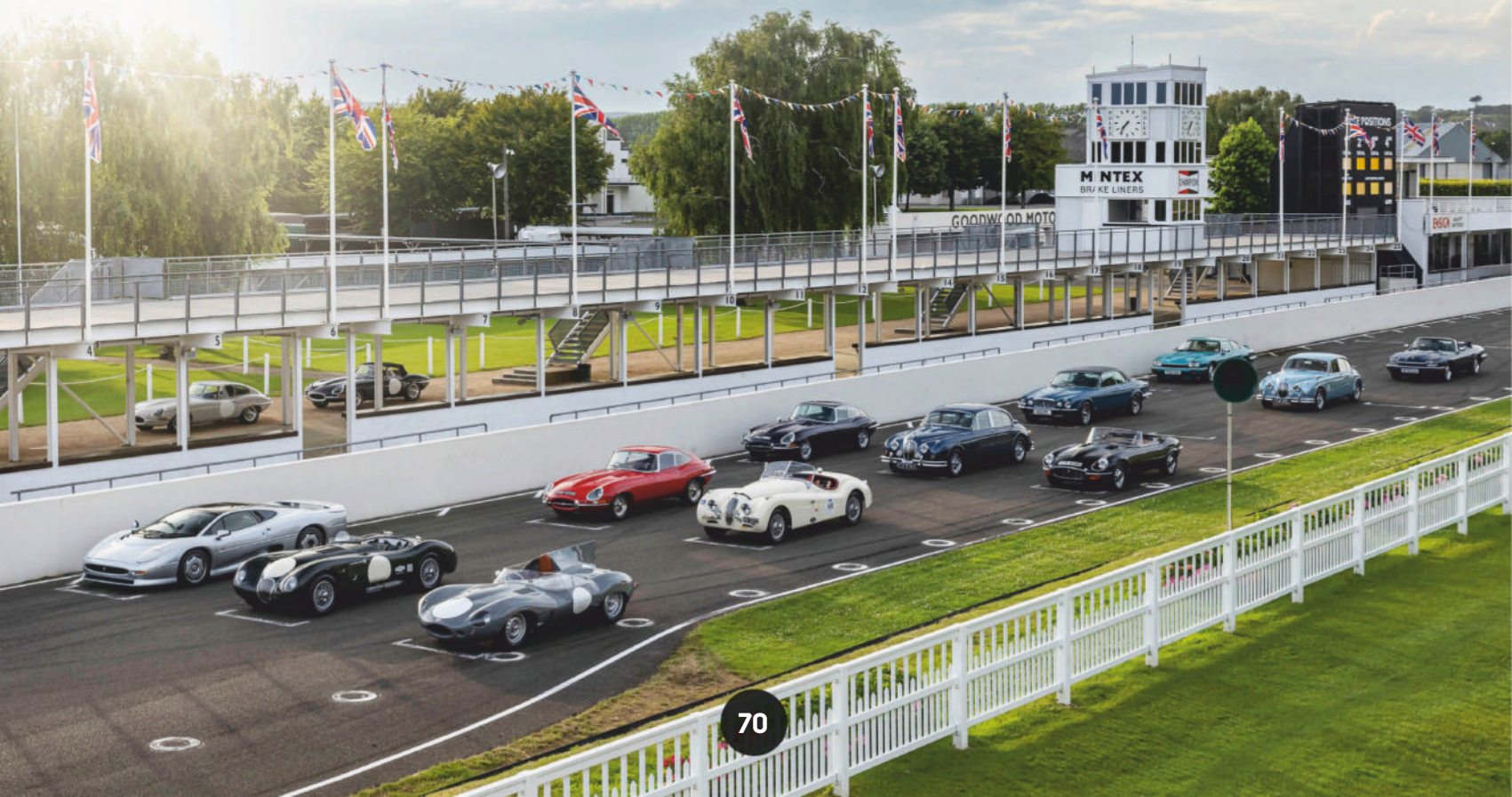
les hommes et le style



LES VIEUX POTS

Nous sommes vernis : Jaguar a ôté la bâche à quelques modèles emblématiques. Type E, XK120, XJS, XJ220, Mark II : les yeux pleurent de joie. Mais aussi de tristesse, **le constructeur venant d'annoncer que l'intégralité de sa gamme passera à la trappe dans les prochains mois, avant de basculer au tout-électrique. Raison de plus pour ne pas refuser un petit tour dans ces anciennes gloires du passé sur le circuit de Goodwood.**

Par Sylvain Vétaux
Photos David Shepherd/Jaguar Classic





“

a raison d'être de Jaguar, l'idée initiale des fondateurs, a toujours été d'innover, que ce soit techniquement ou stylistiquement. »

Rawdon Glover, directeur général de la marque, nous explique pourquoi la firme, qui fêtera ses 90 ans l'année prochaine, a décidé d'arrêter la production de sa gamme, à l'exception, pour quelques mois encore, de la F-Pace. Pour le vieux

de la vieille, ça sonne comme une trahison, n'en déplaise au discours officiel qui vante le pari osé mais nécessaire de cette mutation.

Jaguar est depuis le début synonyme de performance mâtinée de luxe. Et même si le constructeur connaît un franc succès en Formule E, savoir qu'à Coventry « piston » et « vilebrequin » sont devenus des gros mots met mal à l'aise. Surtout lorsqu'on tombe en pâmoison devant le cheptel sorti du département Classic. Nous sommes à Goodwood. Aujourd'hui, il n'est pas question, comme le font certaines Cobra, 300 SL ou GT40 à l'occasion du Revival, de venir se pincer les ailes contre celles d'une 250 GTO ou d'une 2002 Turbo, mais de prendre le volant de Jaguar historiques. Il y a une XK120 (auto la plus vélocé au monde à son lancement, avec 212 km/h), une Type C (première voiture de course avec freins à disque), une Type D (triplement victorieuse au Mans en 1955, 1956 et 1957), deux Mk II (première véritable berline apte au circuit capable de dépasser les 200 km/h), trois Type E (l'icône des sixties), une rarissime XJC (dernier modèle supervisé par sir William Lyons, le créateur de la marque), deux XJS (voiture produite pendant vingt et un ans !) et la bestiale XJ220 (qui va avoir bien du mal à m'accueillir).

C'est l'heure d'attribuer les clés. Mes confrères européens, plus frêles et donc plus prompts à dégainer, se jettent sur les XJS et Type E. Andy, mon chaperon pour la matinée, me propose de prendre le volant d'une Mk II bleu ciel. L'auto est superbe, dans un état de restauration indécemment tellement c'est beau, mais soyons honnêtes, elle représente un lot de consolation. Une familiale sexagénaire pour découvrir la piste rapide de Goodwood : j'espérais mieux. Mais j'ai vite changé d'avis. Le frein à main chromé est coincé entre le siège spongieux ●●●



A l'époque, la Mk II était considérée comme une berline de sport. A bord, c'est pourtant l'ambiance luxueuse qui prédomine avec, pour cet exemplaire du musée, des placages ultra-vernis et un cuir refait à neuf. L'instrumentation est plus lisible que dans bien des voitures contemporaines. La jante trop fine du volant n'incite pas à attaquer fort en virage.



Jaguar Mk II 3.8

Années de production : 1959 - 1967

Exemplaires produits : 30 627

Moteur : **6 en ligne, 2 carburateurs**

Cylindrée : **3 782 cm³**

Puissance maxi : **220 ch à 5 500 tr/mn**

Couple maxi : **33,1 mkg à 3 000 tr/mn**

Transmission : **roues AR, 4 rapports manuels**

Poids : **1 450 kg** L - l - h : **4 590 - 1 690 - 1 460 mm**

Empattement : **2 730 mm** Roues : **6,40 x 15**

Pneus : **640 H 15** Réservoir : **55 l**

V. max. : **203 km/h** 0 à 100 km/h : **8"6**

Prix à l'époque : **31 000 F**

Cote actuelle : **environ 48 000 €**



La piste permanente de Goodwood n'est pas le tracé le plus technique de la planète, avec une immense majorité de courbes rapides à droite. XJ220 et Type D étaient conduites par des membres de Jaguar, le constructeur ayant, probablement à raison, peu confiance dans notre aptitude à emmener dignement ses deux gloires. Pas de frustration de ma part : mon physique m'interdisait de toute façon de prendre possession du volant, de l'une comme de l'autre.

et la portière. A bord, il y a du bois et du cuir (ou l'inverse). C'est raffiné, silencieux, et je peine à voir dans cette élégante berline l'athlète de circuit qui s'est adjugé le titre ETCC (European Touring Car Championship) en 1963. Le 6 en ligne 3.8 de 220 ch SAE émet un ronronnement de contentement jusqu'à 3 000 tr/mn. Andy, à ma gauche (nous sommes en Angleterre, pour rappel), m'intime de ne pas brusquer la vieille dame.

Oh, la belle surprise !

Pourtant, l'équilibre de la Mk II séduit. Les mouvements de la carrosserie sont légion malgré la construction monocoque, comme sur la Type D. La boîte de vitesses accroche un peu, aussi faut-il prendre le temps de bien décomposer. Un talon-pointe méticuleusement dosé aiderait à gagner quelques dixièmes, mais j'ai les guiboires comme un compas et n'ai pas la latitude pour balancer le coup de gaz. Notre modèle d'essai doit a priori recevoir une transmission pour néophytes car, si j'en crois les essais de l'époque, la boîte Moss, avec sa première non synchronisée et sa lenteur, ternissait grandement le tableau. La direction est lourde (l'assistance était optionnelle), beaucoup trop démultipliée, mais le 3,8 l à double arbre à cames en tête est un collègue de travail efficace et polyvalent. Il préfère le mi-régime aux hautes sphères, et son couple de 33,1 mkg invite à enrouler calmement dans les longues courbes de Goodwood. A ma gauche, Andy commence à faire grise mine. J'ai haussé le rythme. La Mk II me plaît, la piste aussi, et le roulis bien trop présent ne me dissuade pas d'aller chercher la Type E qui nous précède de quelques longueurs. « *Back to the pit lane* », annonce mon copilote. Je lui adresse mon meilleur regard de Calimero, mords une énième fois les vibreurs pour jouir de la douceur de la suspension, relance fort dans le droit avant la chicane pour bénéficier de la motricité sans faille de ses gomme Dunlop de 15 pouces et consens enfin à garer la belle bleue devant les arcades blanches. A peine le casque ôté, un membre de l'équipe m'alpague : « *La XJ220 va entamer les baptêmes, ça vous dit ?* » Un collègue italien tente bien de me faire l'intérieur, mais je l'éjecte de la corde. Prem's ! ●●●





Au cocon ouaté de la Mk II, la XJ220 oppose une ambiance austère, à la finition médiocre, voire indigne d'une Jaguar. L'exiguïté de la planche de bord a contraint à déplacer certains compteurs sur la portière. Le bolide anglais, au profil si aérodynamique, était initialement prévu avec un V12, mais c'est un V6 biturbo qui remplaça cette noble mécanique. C'est le principal grief adressé à la Jaguar, même si les performances sont au rendez-vous.



Personne ne va m'enlever cette opportunité. Comme pour nombre d'entre vous, la XJ220 est pour moi un Graal, une chimère dont le poster dans la chambre d'ado changeait de mur en fonction des saisons histoire qu'il profite au mieux de la lumière extérieure. Et qu'importe qu'aujourd'hui, on ne m'en laisse pas le volant : je me contenterai du siège passager. Quoique... Le conducteur voit arriver d'un œil mauvais les 2 m et 105 kg. Pour loger le buste, je suis contraint d'avancer presque à fond l'assise afin d'incliner le dossier au maximum. Le haut est rentré, en biais, et les genoux sont bloqués par la planche de bord. Je n'ai jamais été aussi mal installé.

Oh, le rêve de gosse !

La visibilité est géniale mais la finition déplorable. Dans notre dos, le V6 TWR 3,5 l doublement turbocompressé entame son concerto. Enfin, sa ritournelle plutôt, car les montées en régime, y compris à l'approche des 7 500 tr/mn de la coupure, n'ont rien d'émoustillant. A droite, le pilote s'emploie à ce que mon séjour britannique vaille le coup. Et c'est réussi. Vers 4 000 tr/mn, la suralimentation déboule sans prévenir. Souple à basse vitesse, la mécanique devient presque hargneuse. Dans la porte conducteur, le manomètre de pression de turbo joue au yo-yo au rythme des changements de vitesse. L'étagement est long et, si j'en crois la mine du bonhomme à ma droite, la commande n'est pas de tout repos. « *Et ce n'est rien si l'on compare avec la direction* », sourit-il. Cette dernière n'est pas assistée, et comme la crémaillère est reliée à des roues de 255 mm, je comprends qu'il faille y mettre du sien. Deuxième tour : l'absence d'ABS n'a pas l'air d'inquiéter mon chauffeur, qui prend goût à l'auto. La stabilité de cet immense coupé raplapla (4,93 m de long pour 1,15 m de haut) donne envie de flirter avec les limites. Mais qu'elles sont loin ! Les gomme Pirelli PZero (de 345 mm de large) sont du genre coriace. Goodwood, à l'exception du virage St. Mary's, ne tourne qu'à droite, aussi ai-je tout le loisir de subir la force centrifuge la joue gauche plaquée contre la vitre. Dans l'enchaînement Madgwick et Fordwater (les deux premières courbes après les stands), la XJ220 passe presque



Jaguar XJ220

Années de production : **1992 - 1994**
 Exemplaires produits : **275**
 Moteur : **V6 biturbo, injection** Cylindrée : **3 498 cm³**
 Puissance maxi : **550 ch à 7 000 tr/mn**
 Couple maxi : **65,4 mkg à 4 500 tr/mn**
 Transmission : **roues AR, 5 rapports manuels**
 Poids : **1 470 kg** L - l - h : **4 930 - 2 010 - 1 150 mm**
 Empattement : **2 640 mm** Roues AV & AR : **9 x 17 & 14 x 18**
 Pneus AV & AR : **255/45 ZR 17 & 345/35 ZR 18**
 Réservoir : **90 l** V. max. : **341 km/h** 0 à 100 km/h : **4"0**
 Prix à l'époque : **3 500 000 F**
 Cote actuelle : **environ 500 000 €**

Jaguar tire un trait sur son passé, celui qu'elle a écrit à coups de mécaniques onctueuses, musicales, enivrantes.

à fond. A travers l'énorme pare-brise apparaît la Type D, également en baptême avec un journaliste. Mais notre limande humilie la reine du Mans comme si celle-ci tractait une caravane. Troisième et dernier tour : je ne souris plus. Je suis béat. Mal aimée, décriée en raison de sa mécanique peu noble (un V12 était initialement prévu), la XJ220 ne me déçoit pas. Ses performances sont, plus de trente ans après son lancement, tout à fait au goût du jour. Avec 550 ch, c'eût été dommage. Le poids (1 470 kg selon la police) ne la handicape guère sur cette piste rapide de Goodwood. Le souffle des turbines se marie au rôle peu mélodieux du V6. Le tachymètre affiche plus de 200 km/h. Le plaisir est ailleurs : dans ce rêve de gamin devenu réalité. Je l'aurai fait : parcourir quelques kilomètres à bord de cette supercar emblématique des années 90. Et qu'importe que je n'en prenne pas le volant. De toute façon, je ne pouvais physiquement pas m'y installer. Je m'extrais du siège passager comme un reliquat de dentifrice au fond de son tube...

Mais à l'euphorie du moment se mêle de la mélancolie. Jaguar ne produira plus de voitures telles que les Mk II, Type E et XJ220. La marque, qui compte quitter le segment premium pour intégrer le luxe, tire un trait sur son passé, celui qu'elle a écrit à coups de mécaniques onctueuses, musicales, enivrantes. Jaguar, avant d'autres, bascule dans le 100 % électrique. Et bien que les prochaines anglaises (le nouveau design du constructeur sera dévoilé en décembre) soient joliment dessinées, on redoute de ne pas leur vouer le même culte qu'à leurs ancêtres. ●



Tentations de Noël

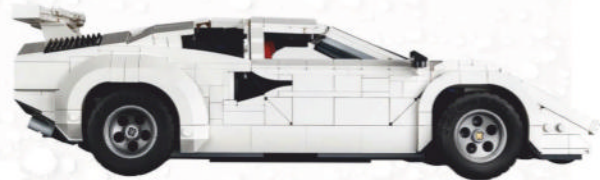
Dossier réalisé par Manon Merlet

Audemars Piguet

La Royal Oak Automatique 41 mm allie élégance et performance. Avec son boîtier octogonal en acier inoxydable et son cadran argenté à motif « Grande Tapisserie », cette montre incarne le luxe contemporain. Son bracelet intégré assure un confort optimal, faisant de cette pièce un choix idéal pour toutes les occasions. Ref. 15510ST.OO.1320ST.08

■ Prix : 28 500 €

■ Web : www.audemarspiguet.com

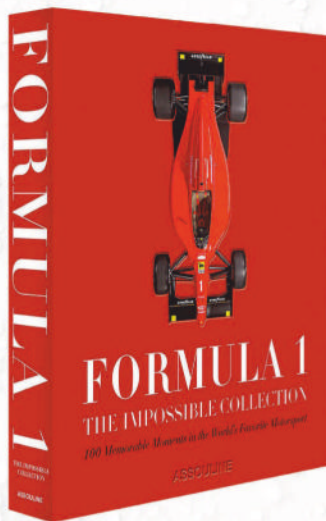


Lego

Construire une légende italienne connue pour son design incroyable et ses performances exceptionnelles. Ce Lego reproduit fidèlement la légendaire Lamborghini Countach 5000 Quattrovalvole. Une véritable pièce de collection qui fera un superbe objet de décoration !

■ Prix : 179,99 €

■ Web : www.lego.com



Assouline

Un voyage fascinant dans l'univers de la Formule 1 avec *Formula 1 : The Impossible Collection* d'Assouline. Un cadeau qui allie passion, histoire et esthétique. Ce livre exceptionnel, présenté dans un somptueux coffret, est une véritable œuvre d'art qui ravira les amateurs de sport automobile et les collectionneurs.

■ Prix : 1200 €

■ Web : www.assouline.com



Ralph Lauren

Élégance intemporelle et confort moderne se rencontrent dans le pardessus Polo Soft en laine mélangée. Un incontournable de la saison qui se distingue par sa texture douce et sa coupe raffinée.

■ Prix : 1399 €

■ Web : www.ralphlauren.fr



Church's

Les bottines Chelsea Amberley Church's incarnent l'élégance britannique par excellence. Elles se distinguent par leur silhouette épurée et leurs détails raffinés. Leur semelle en gomme assure une adhérence optimale, rendant ces chaussures idéales pour toutes les occasions.

■ Prix : 990 €

■ Web : www.church-footwear.com/fr



Loro Piana

Le sac Loom Weekender L50 de Loro Piana, conçu pour les escapades urbaines ou les voyages, incarne le savoir-faire italien de la marque. Que ce soit pour un week-end relaxant ou une journée chargée, ce sac est l'accessoire idéal pour ceux qui apprécient le luxe au quotidien.

- Prix : 5 800 €
- Web : fr.loropiana.com



Moët & Chandon

La cuvée Brut Impérial Moët & Chandon avec un étui personnalisable : un cadeau parfait ! Pour la fin d'année, Moët & Chandon dévoile une offre de personnalisation et propose de faire inscrire le prénom de votre choix sur un coffret en édition limitée.

- Prix : 56,95 €
- Web : www.moet.com/fr

Tag Heuer

La Tag Heuer Carrera Day-Date, une montre qui allie sophistication et fonctionnalité. Avec son boîtier 41 mm et son mouvement automatique, cette montre est conçue pour les amateurs de style et de précision. Un accessoire qui rehausse n'importe quelle tenue.

- Prix : 3 300 €
- Web : www.tagheuer.com



Parfum D'Orsay

Pour Noël, offrez plus qu'un simple parfum ; offrez une expérience olfactive inoubliable. Ce parfum « Nous sommes amants » boisé et épicé évoque la passion. C'est le cadeau idéal pour ceux qui apprécient l'art de la parfumerie et cherchent à exprimer leur affection d'une manière unique !

- Prix : 170 € (90 ml)
- Web : www.dorsay.com



Louis Vuitton

Le portefeuille multiple de Louis Vuitton incarne l'élégance et la fonctionnalité. Conçu pour les hommes modernes, ce portefeuille compact est disponible dans plusieurs finitions. Avec des dimensions pratiques de 9 x 1,5 x 11,5 cm, il se glisse aisément dans toutes les poches.

- Prix : 410 €
- Web : fr.louisvuitton.com



The Automologist

Une icône encadrée ! La Ferrari F40, véritable légende sur roues, prend vie dans ce cadre The Automologist. Ce chef-d'œuvre automobile est immortalisé avec élégance et passion, alliant le raffinement d'une affiche haute définition à la présence captivante d'un modèle réduit à l'échelle 1:18.

- Prix : 690 € (cadre Ferrari F40 - 40 x 60 cm)
- Web : www.theautomologist.com



d.licious

La Crème Orange® de la marque française d.licious, voilà une crème qui tient toutes ses promesses : elle lisse les rides d'expression, donne bonne mine instantanément, hydrate et nourrit sans effet gras ni collant et redonne souplesse aux peaux déshydratées. La parfaite idée cadeau pour madame, ou le secret bien gardé de jeunesse de monsieur, et on peut aussi la partager en amoureux... Ce petit pot est une véritable pépite !

- Prix : 95 € (disponible dans 24 points de vente)
- Web : www.dlicious.fr



Figaret

Cette chemise marine 100 % coton séduit par sa broderie discrète « Je t'aime ». Sa coupe semi-ajustée convient aux hommes et aux femmes, offrant un style à la fois chic et décontracté. Inspirée du cinéma français, elle incarne l'amour avec raffinement, faisant d'elle un cadeau idéal pour exprimer ses sentiments avec style.

- Prix : 145 €
- Web : www.figaret.com



Viamo

La Box Viamo, ce sont trois vins rares élaborés par des vignerons reconnus, rigoureusement sélectionnés, livrés tous les deux mois, chez vous. Des crus issus de l'agriculture réfléchie, bio ou biodynamique. Des portraits inédits pour enrichir sa culture du vin, et sortir des sentiers battus. Disponible en édition classique « 1 blanc, 2 rouges », 100 % blanc ou 100 % rouge.

- Prix : Box Viamo, abonnement ou cadeau à partir de 69,90 € tous les 2 mois
- Web : viamo.fr

EN VRAI

94

PETITES ANNONCES

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

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

Greg

80 C'EST LA MIENNE...

Lamborghini Huracán Sterrato



82

À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos



84

ACHETER UNE OCCASION

Toyota GR86



88

GUIDE D'ACHAT

Notre sélection de sportives

C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal
Photos Greg



**Norbert, amoureux
des Lamborghini,
a craqué en voyant
l'Huracán Sterrato,
qui lui permet de sortir
des sentiers battus.**



P

ourquoi j'ai craqué

Je suis fan de Lamborghini depuis que je suis tout jeune, mais j'ai dû attendre un bon moment

avant de m'en offrir une. J'ai commencé par une Gallardo LP 560-4, qui était une excellente voiture. J'ai ensuite possédé une Performante (une Superleggera spyder, NDLR), à la sonorité fabuleuse. J'ai toujours eu un faible pour les versions exclusives. J'ai en parallèle eu quelques Porsche (991 GT3 RS, GT4 RS), qui étaient parfaites pour les track days mais ne me donnaient pas le même frisson. Puis j'ai opté pour une Ferrari F8 Tributo, mais cette dernière s'est révélée capricieuse, contrairement aux Lamborghini modernes, qui n'ont jamais réclamé plus qu'un entretien rigoureux. Quand l'Huracán est apparue, je n'ai pas hésité longtemps. Et elle ne me déçoit pas ! Lorsqu'ils ont présenté la Sterrato, j'ai tout de suite contacté mon concessionnaire pour essayer d'obtenir une voiture malgré la limitation de production à 1 499 exemplaires.

Le jour où je l'ai vue

J'attendais cette nouveauté avec impatience, j'adore les sensations de conduite et le fait de pouvoir utiliser mes autos sans contraintes. Cette version délurée me laisse profiter de mes passions

comme le ski ou le surf, avec sa garde au sol rehaussée et ses pneus mixtes. En effet, la Sterrato n'est pas obligée de rester au sec quand les conditions sont difficiles. Elle complète bien mon garage, où se trouvent une STO et une Evo Spyder... ce qui me permet de rouler toute l'année en Huracán, soit plus de 10 000 km par an. J'ai récupéré ma Sterrato à Mulhouse chez mon concessionnaire et je suis rentré dans le centre de la France, où je réside. Le confort m'a tout de suite séduit, elle est plus silencieuse et elle est facile et joueuse, avec ses pneus qui ont moins de grip. Sur petite route, c'est une sorte de « méga-Mégane R.S. avec beaucoup de chevaux ». Vraiment pas besoin d'un circuit pour se faire plaisir à son volant !

Très polyvalente, cette Lamborghini permet à Norbert de profiter de deux de ses passions, le ski et le surf.

Si c'était à refaire

J'en aurais commandé deux et mis une de côté, pour plus tard... (Rires.) Je n'ai jamais eu d'autre voiture de sport permettant d'aller skier le dimanche et de me rendre dans la foulée à Biscarrosse pour une session de surf avec la planche sur le toit. Comme je vous l'ai dit, son seul défaut serait de ne pas tenir longtemps sur circuit, la faute à ses pneus inadaptés. Pour cela, ma STO fait parfaitement le travail avec rigueur, endurance et une sonorité de dingue.

Et si je la remplaçais...

Bien que je ne sois pas fan de Ferrari, je dois avouer que la Monza SP2 me fait rêver.

Dans le même genre, j'adore l'Aston Martin V12 Speedster, probablement pas pratique du tout, mais tellement désirable ! Pour la piste, je me laisserais tenter par une KTM X-Bow GT-XR. Par ailleurs, gardez-le pour vous (rires), mais j'ai un bon de commande pour la Temerario. J'ai vraiment hâte d'en prendre le volant. ●

NOTRE AVIS

Cette Sterrato n'est pas seulement un coup marketing. C'est l'une des Lamborghini les plus fun du moment et les plus utilisables dans la circulation quotidienne. Dommage qu'elle n'ait été produite qu'en série limitée...



Lamborghini Huracán Sterrato

Année : 2023 Kilométrage : 7 000 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **V10, atmo, 40 S** Cylindrée : **5 204 cm³**
Puissance maxi : **610 ch à 8 000 tr/mn**
Couple maxi : **57,1 mkg à 6 500 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 7 rapports robotisés à double embrayage**
Poids : **1 470 kg (à sec)**
V. max. : **260 km/h** 0 à 100 km/h : **3"4**

BUDGET

Prix du neuf à l'époque : **316 800 €** (hors options et carte grise)
Prix de la voiture actuellement : **390 000 €**
Prix le plus bas pour ce modèle : **360 000 €**
Coût d'une révision annuelle : **3 ans de révision inclus**
Coût de 4 pneus : **1 220 € (Bridgestone Dueler All-Terrain AT002)**



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



Racket fiscal

Je viens de prendre en main le nouveau numéro de ma bible automobile, qui m'apporte un bon moment de plaisir dans ce monde de brutes, surtout du côté de notre Etat Français qui a choisi de fiscaliser nos automobiles plaisirs. En lisant votre édito, j'aurais aimé que vous alliez plus loin, peut-être un article pour mettre en lumière le racket fiscal organisé par nos petits hommes gris au nom de l'écologie. Quand on sait que nos autos sont utilisées majoritairement pour le plaisir avec un nombre de kilomètres limité par an, c'est purement idéologique. Par ailleurs je ne suis pas sûr que l'on en voie moins sur nos routes. La passion est toujours là, et la résistance s'organise, en immatriculant nos voitures dans des pays plus accueillants. Quand l'Etat se rendra compte qu'il ne touche ni TVA ni malus, peut-être que les choses changeront. Merci de continuer à faire vivre notre passion. Quand je vois l'engouement des enfants au passage de nos voitures, cela n'est pas prêt de s'arrêter.

Guillaume Gérard

A l'heure de répondre à votre courrier, personne ne savait encore précisément à quelle

sauce nos voitures seraient finalement assaisonnées en 2025. Gardons donc un infime d'espoir. Quoi qu'il en soit, ne parions pas trop sur une prise de conscience basée sur la rationalité, de la prise en compte de l'usage réel des voitures de sport, à l'effet infinitésimal sur le changement climatique, ni sur les pertes fiscales engendrées par ces taxes confiscatoires. Ces mesures relèvent de la communication politique, sans fondement rationnel. Il se trouve, malheureusement, que les voitures que nous aimons sont les victimes non consentantes de cette forme de communication publique.



Moustachu démasqué

L'avion qui me ramène à Bordeaux a (trop) largement pris son temps (et le mien). Marre des écrans qui poussent le travail jusqu'à pas d'heure, je ferme l'informatique et ouvre ma bible sur papier glacé d'octobre 2024, au hasard page 63. bercé par le ronron des réacteurs, la lecture débute bien et fait saliver. Puis, petit à petit, d'abord imperceptible, un doute s'installe,



inéluctable : ce style « atypique », ces virgules mitraillées, ces phrases courtes aux tournures matinées d'expressions et d'adjectifs qui ne détonneraient pas dans les pages de Franquin, cette manière d'alpaguer le lecteur... Retour en arrière, page 62, pour vérifier qui tient la plume : bingo ! YBR, le retour ! A n'en pas douter, les très grandes vacances n'ont rien entamé des qualités de partage et d'écriture de l'auteur. « Merci pour ce moment », comme on dit dans les milieux autorisés, la pige est réussie (mais pouvait-il en être autrement ?) !

J. Dorin

Il arrive qu'un certain moustachu soit exceptionnellement autorisé par ses innombrables activités à sortir brièvement de sa retraite. Yves sera ravi d'apprendre que vous l'avez facilement démasqué et apprécié.



Cubes à pile

La lecture rapprochée de trois exemplaires successifs de Sport Auto me donne des frissons. Sans doute l'électricité dont ils sont empreints... Cela commence par le Supertest d'un cube à piles sur roulettes, qui fait tout bien comme une vraie voiture. Que penserait-on d'un magazine féminin qui ferait l'apologie d'une poupée gonflable, même très réussie ? Et quand, comme d'ailleurs vous l'évoquez, une Porsche Taycan ou une Maserati Folgore n'autorisent qu'un déplacement jusqu'au centre commercial le plus proche... Quant à Carlos Tavares qui, fut un temps, fustigeait l'avenir de l'automobile imposé par l'Europe, il ajoute beaucoup d'électrons dans son SP95. Bref, je conçois qu'actuellement il faille peut-être faire le dos rond devant toutes ces injonctions ineptes, mais pas jusqu'à prôner l'abandon dont certains de vos articles sont révélateurs. Vis-à-vis d'une engeance dont la légitimité est douteuse, ne vaut-il pas mieux tenter, même si ça peut paraître désespéré, de relever la tête ? Je reviens du Salon lyonnais Epoqu'Auto, qui m'a rassuré. J'y ai constaté une fréquentation importante, avec une vraie



sportauto@reworldmedia.com

CAR SPOTTERS

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



Porsche 911 Dakar & 911 Carrera S

Lors d'un road trip en Italie entre porschistes, avant d'affronter le Stelvio, une 911 Dakar s'est immiscée dans notre groupe. Vous noterez la plaque !

Olivier Foubet

ACHETER UNE OCCASION

Texte & photos
Thomas Riaud

Toyota GR86

De 2021 à 2024 A partir de 35 000 €

Après le succès du coupé GT86, Toyota a renouvelé son modèle à partir de 2022 en le commercialisant sous le nom de "GR86". **Cette sportive à l'ancienne, mise à la retraite prématurément, en offre beaucoup à un tarif accessible.**

Lorsque l'on évoque Toyota, on imagine des autos pas vraiment excitantes à conduire, comme la Prius ou des 4 x 4 plus ou moins laborieux. Pourtant, depuis une certaine Celica apparue dans les années 70, le géant japonais a toujours cultivé un penchant pour les sportives de caractère. Aujourd'hui, on peut trouver son bonheur entre l'incroyable GR Yaris – une vraie voiture de Rallye homologuée pour la route – et le coupé Supra. Et hier encore, la gamme comptait la savoureuse GR86. Les origines de ce petit coupé sportif à 4 places remontent à 2012, date de lancement de la première mouture sous le nom de « GT86 ». Cette propulsion légère, construite conjointement avec Subaru (sous l'appellation « BRZ »), a su renouer avec des plaisirs simples proposés au juste prix. Assez pour convaincre plus de 200 000 amateurs ! Un beau succès commercial qui a incité Toyota à renouveler sa coopération avec Subaru, pour mettre sur le marché un modèle entièrement repensé en 2021, toujours fidèle aux valeurs de son ancêtre. Baptisé « GR86 » pour faire écho au label Gazoo Racing, ce nouveau coupé 2 + 2 gagne 20 mm en longueur et voit sa ligne modernisée. Grâce à l'utilisation massive d'aluminium au niveau du toit et des ouvrants, la GR86 décroche le titre envié de coupé

4 places le plus léger (1 293 kg mesurés par nos soins), tandis que la rigidité à la torsion a augmenté de 50 % par rapport à l'ancienne version. Sous le capot, on retrouve avec joie un 4 cylindres atmosphérique... boxer, signé Subaru, une architecture permettant d'abaisser le centre de gravité et donc d'accroître l'agilité et le plaisir de conduite. Avec 234 ch, la GR86 est enthousiasmante à manier. Cette propulsion compacte, adepte des hauts régimes, est vive et légère dès que la route se fait sinueuse. Le tout est bien servi avec une boîte manuelle à 6 rapports à l'étagement et aux verrouillages parfaits, beaucoup plus convaincante que la boîte automatique optionnelle, assez minoritaire du côté des ventes (15 %). Avec un tarif serré de 33 900 €, la GR86 avait tout pour séduire à nouveau un large public. Outre un malus au CO₂ français relevé à 60 000 € début 2024 – triplant le prix de la voiture ! –, les normes de sécurité européennes GSR II ont été fatales à ce coupé, que Toyota a retiré du marché. Malgré ces écueils de taille, plus de 110 passionnés se sont portés acquéreurs de la GR86 en France, et l'on trouve désormais des exemplaires en seconde main. Un plaisir accessible dès 35 000 € avec la boîte auto, mais comptez plutôt 45 000 € pour une GR86 dotée de la boîte manuelle.

Les essais de Sport Auto

N° 724 (05/22) **Contact** GR86
N° 727 (08/22) **Contact** GR86
N° 732 (01/23) **Grand Format** GR86
N° 734 (03/23) **Supertest** GR86

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01.

CARROSSERIE & STRUCTURE

Ce petit coupé séduit par sa ligne, mais aussi par la rigueur des ajustages entre les divers éléments et la qualité des peintures. La GR86 adopte une classique coque autoporteuse en acier, mais elle reçoit de nombreux composants en aluminium, comme le toit et les ouvrants, permettant ainsi de réduire son poids. C'est très bien, mais en cas d'accrochage, même bénin, il vous faudra voir un spécialiste de ce matériau, plus difficile à traiter que l'acier. Quant aux boucliers, peints couleur carrosserie, ils sont en composite et naturellement exposés.

02.

TRANSMISSION

Cette authentique propulsion, qui privilégie avant toute chose le plaisir de conduite, laisse le choix entre une excellente boîte manuelle à 6 rapports – bien guidée et étagée – et une boîte automatique à convertisseur plus discutable, comportant le même nombre de vitesses. Cette dernière n'est pas désagréable mais ne sied pas du tout au caractère joueur et entier de la GR86. Les clients ne s'y sont pas trompés en optant à plus de 85 % pour la boîte manuelle. Dans ce cas, il faudra donc remplacer l'embrayage de temps à autre, son usure dépendant étroitement de la conduite adoptée. Cette pièce est facturée 1 325 € avec la main-d'œuvre dans le réseau.

03.

IDENTIFICATION

Le numéro de châssis (identique à celui présent sur la carte grise) est affiché sur un autocollant constructeur, collé dans l'embrasure de la portière, du côté du passager.

04.

ENTRETIEN

Une sportive comme on les aime ! Le plaisir de conduite est réel et votre bonne humeur ne sera pas gâchée par le montant de l'addition lorsqu'il faut passer chez le concessionnaire. Pour parcourir 10 000 km par an, il faut prévoir 700 € environ...

05.

INTÉRIEUR

Toyota a fait des progrès sensibles au niveau de la finition, qui comprend enfin quelques plastiques mousés. La présentation, quoiqu'assez basique, ne souffre aucune critique, l'ergonomie étant vraiment bien pensée, avec un petit volant sport agréable à prendre en main et un levier de vitesses court, placé idéalement. Quant à la dotation de série, elle comporte l'essentiel. Si l'électronique embarquée est fiable, Toyota a tout de même procédé à un rappel sur les GR86 produites entre mars et octobre 2022, pour vérifier la bonne activation du boîtier DCM (Data Communication Module), une sorte de boîte noire enregistrant vos paramètres de conduite, y compris votre localisation. Il permet à la voiture de communiquer avec le cloud du constructeur... En clair, s'il ne fonctionne pas, ce n'est pas plus mal.



LE PLAISIR DE CONDUITE EST RÉEL ET LE MONTANT
DE L'ADDITION LORSQU'IL FAUT PASSER CHEZ LE CONCESSIONNAIRE
NE GÂCHERA PAS VOTRE BONNE HUMEUR.



SUR PISTE, LES PNEUS ET LES FREINS PEUVENT PARTIR EN FUMÉE RAPIDEMENT. MAIS LES REMPLACER RESTE PLUTÔT BON MARCHÉ.

06.

MOTEUR

Comme pour sa devancière, cette GR86 adopte un 4 cylindres boxer atmosphérique mis au point par Subaru. Si son ancêtre, la GT86, a connu des déboires ayant entraîné des rappels – notamment pour résoudre des fuites d'huile moteur ou pour remplacer les ressorts de soupape sous peine de casser le moteur –, il semble que le bloc de la GR86 soit bien né. Doté d'une distribution par chaîne, ce moteur boxer de 2 387 cm³ est fiable, mais cela implique de n'effectuer aucune modification mécanique, chose hélas courante dans le milieu des japonaises sportives. Sachez qu'en cas de « petite préparation », Toyota se désengage de toute responsabilité. Afin d'éviter toute déconvenue, vous pouvez faire vérifier l'auto convoitée auprès d'un technicien certifié, de préférence dans un Gazoo Center, ce qui coûte dans les 100 € environ. Pour garantir sa bonne tenue dans le temps, ce moteur réclame une révision tous les ans dans la limite de 15 000 km. Comptez seulement 269 € pour la révision standard et 499 € pour la grosse maintenance à faire en alternance (tous les deux ans, donc, ou 30 000 km). Enfin, notez que tous les six ans, dans la limite de 90 000 km, il faudra remplacer les bougies.

07.

TRAINS ROULANTS

La GR86 est légère pour un coupé 4 places, ce qui a le mérite d'aider à préserver les périssables. Bien sûr, cela vaut pour une utilisation routière normale, car sur piste, les pneus et les freins peuvent partir en fumée rapidement. Une usure prononcée des pneus et des freins doit vous interpeller : vous êtes sans doute en présence d'un exemplaire habitué aux track days. Méfiance ! La bonne nouvelle, c'est que ces périssables sont plutôt bon marché. Bien que les plaquettes avant seules soient assez chères (308 € avec la pose), le prix devient plus raisonnable si vous prenez le forfait comprenant les disques (485 €). Idem pour le train arrière (686 € disques et plaquettes). Quant aux pneus de 215/40 R 18, comptez dans les 500 € par train en Pilot Sport 4. Comme sur toutes les sportives, les jantes sont vulnérables.



LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« La GR86 profite de toute l'expérience de Toyota en matière de sportives. C'est une auto fiable et bien née qui donne pleinement satisfaction à nos acheteurs. Pour bien la sélectionner, il est nécessaire de différencier deux types de clients : ceux qui conduisent leur voiture le week-end par plaisir et ceux qui l'utilisent de façon extrême, sur circuit. Cet usage intensif peut fatiguer prématurément les organes mécaniques en plus des pièces d'usure classiques. Méfiez-vous des véhicules ayant pu servir dans des écoles de pilotage. Notre conseil est de viser un exemplaire d'origine et de ne pas hésiter à solliciter l'avis d'un technicien certifié auprès d'un Gazoo Center, ce qui coûte une centaine d'euros. »

Guillaume Chautard, chef des ventes véhicules neufs EdenAuto Toyota Toulouse Rocade Ouest (www.edenauto.com, 05.61.61.83.00).



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Constitué de 270 points de vente, le réseau est la piste à privilégier pour acquérir une auto entièrement révisée (150 points de contrôle), le label Toyota Occasion donnant droit en plus à trois ans de garantie avec l'assistance.

Les spécialistes du haut de gamme

La GR86 est suffisamment rare et intéressante pour être proposée par quelques pros éclairés. Comme dans le réseau, vous paierez votre auto au prix fort, mais en contrepartie, vous êtes en droit d'exiger le meilleur.

Les particuliers

Vous y trouverez les prix les plus alléchants, mais pas toujours les plus belles voitures ! Éliminez les exemplaires au passé douteux ou ayant été modifiés, chose assez fréquente sur ce genre de sportives. Visez une première main, avec le carnet à jour et les factures correspondantes.

Le club

Si les clubs de sportives japonaises sont légion, ceux consacrés aux Toyota GR n'existent pas encore. Il y a néanmoins sur les réseaux sociaux le **Classic Toyota Club de France** et un forum **GT86 France** qui devrait, logiquement, accepter les GR86.

Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses précieux conseils ainsi qu'à l'**EdenAuto Toyota Toulouse Rocade Ouest** pour les prix communiqués. Merci à Morgan S. pour le prêt de sa GR86.

Les prochains dossiers seront consacrés à l'**Alfa Romeo GT V6** puis à la **Nissan GTR**.

Aidez-nous par votre témoignage à enrichir cette rubrique. Adressez votre contribution à thomasriaud72@gmail.com. Pour être pris en compte, vos envois doivent nous parvenir avant le 10 décembre pour l'Alfa Romeo et le 10 janvier pour la Nissan.

BUDGET

Prix : environ 45 000 €

En raison d'un malus hors-sol, les tarifs en occasion sont plus élevés que ceux en neuf ! Ainsi, comptez dans les 45 000 € en moyenne pour un bel exemplaire de moins de 30 000 km. A noter que les modèles dotés de la BVA, minoritaires et délaissés, s'affichent jusqu'à 10 000 € moins cher.

Coût des pièces

Pneus :
500 € par train (18 pouces)
vers 40 000 km.
Amortisseurs AV/AR :
610/830 € par train
vers 130 000 km.
Disques AV/AR (avec plaquettes) :
485/686 € par train
vers 60 000 km.
Plaquettes AV :
308 € le jeu vers 30 000 km.
Embrayage (disque,
mécanisme et butée) :
1 325 € vers 100 000 km.
Echappement (silencieux) :
1 485 € vers 170 000 km.
Révision petit service :
269 € tous les 15 000 km ou 1 an.
Révision grand service :
499 € tous les 30 000 km
ou 2 ans.

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise.

Coût de l'assurance

Cas d'une Toyota GR86
de 14 590 km, année 2022,
valeur 45 890 €.

■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 30 ans, 35 %
de bonus, région Auneau.
Cotisation annuelle : 749 € T.T.C.
(franchise vol/incendie de 459 €).

■ CONDUCTEUR B

Tous risques, 40 ans, 50 %
de bonus, région Auneau.
Cotisation annuelle : 634 € T.T.C.
(franchise vol/incendie de 459 €).

Tarifs : Cabinet Remy Parisseaux.
Tél. : 02.43.23.45.40.

LE CHOIX DE SPORT AUTO

Il s'agit du modèle équipé de la boîte manuelle. Ensuite, l'idéal est de se focaliser sur un exemplaire conforme à l'origine. L'auto étant peu diffusée chez nous, il ne serait pas inintéressant d'élargir votre recherche aux pays voisins, en gardant à l'esprit qu'il faudra vous acquitter du malus en France (- 10 % par an par rapport à l'année d'origine).



La version

GR86

2021 à 2024

Moteur : 4 à plat (boxer), 2 387 cm³,
234 ch à 7 000 tr/mn

Transmission : 6 rapports manuels ou auto

Poids : 1 293 kg V. max. : 226 km/h

VERDICT

Rares sont les sportives récentes aussi abordables, tant à l'achat qu'à l'usage, à procurer autant de plaisir. Certes, il existe plus noble et plus performant... mais pas à ce prix ! Cerise sur le gâteau, cette GR86 est fiable... comme une Toyota. Elle nous manque déjà !

LES ATOUTS

■ Rapport prix/plaisir ■ Conduite authentique ■ Fiabilité ■ Exclusivité ■ Entretien abordable

LES FAIBLESSES

■ Souvent modifiée ■ Boîte auto peu intéressante ■ Offre limitée en France



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

Ferrari 12Cilindri

■ V12 ■ 6 496 cm³ ■ 830 ch ■ Poids : 1 560 kg ■ V. max. : 340 km/h * ■ 0 à 100 km/h : 2"9
■ CO₂ : 353 g/km ■ Prix de base : 395 000 € ■ Malus : 60 000 € ■ SA n° 754

Le V12 « atmo » et sans soutien électrique : l'espèce ne sera bientôt qu'un lointain souvenir, et c'est sans doute ce qui a poussé les magiciens de Maranello à sortir le grand jeu. Un authentique moteur de course enchanteur sur la route, aérien, athlétique, élastique, envoûtant. Servi par une boîte dans le ton, le fin du fin. L'agilité hors norme s'inscrit en complément à l'actif de la 12Cilindri, postée au plus haut sommet du grand tourisme. Un peu pointue sous la pluie, tout de même.





Audi rent

Service de location

rent.bauerparis.fr

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 Marquilliers - 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 cm³	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 cm³	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 cm³	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 cm³	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 cm³	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 cm³	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 cm³	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 cm³	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 cm³	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 cm³	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 cm³	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	1 155 ch	1 270 kg *	V12 + 1 élec.	6 505 cm³	355 km/h *	3"0 *	-	543	2 700 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 735
1 155 ch pour 1 270 kg, voilà qui promet. Et c'est tenu, à considérer les fulgurances du V12, les décélérations dantesques et la direction d'une rare précision. L'impression d'irréalité domine.												
Audi www.audi.fr												
S3	333 ch	1 554 kg *	4 en ligne turbo	1 984 cm³	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 4 AVANT EDITION 25 YEARS	470 ch	1 745 kg *	V6 turbo	2 894 cm³	300 km/h *	3"7 *	-	229	218 000 €	60 000 €	★★★★☆	N° 754
La RS 4 Avant s'en va, non sans laisser derrière elle cette ultime série limitée vendue au prix fort. Reste une break efficace, emmené par un V6 aussi performant que peu démonstratif. Adieu l'ami.												
RS 7 SPORTBACK PERFORMANCE	630 ch	2 065 kg *	V8 biturbo	3 996 cm³	306 km/h *	3"4 *	-	285	157 580 €	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.												

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO2 MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Bentley www.bentleymotors.com												

CONTINENTAL GT V8 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.	550 ch	2 165 kg *	V8 biturbo	3 996 cm³	318 km/h *	4"0 *	-	275	233 781 €	60 000 €	★★★★★	N° 715/750
CONTINENTAL GT SPEED 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.	782 ch	2 500 kg	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm³	335 km/h *	3"3 *	-	50	NC	0 €	★★★★☆	N° 750
FLYING SPUR W12 ** 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.	635 ch	2 556 kg	W12 biturbo	5 950 cm³	333 km/h *	3"8 *	-	340	268 841 €	60 000 €	★★★★★	N° 697/746

BMW www.bmw.fr

Bugatti www.bugatti.com/fr

CHIRON ** 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.	1 500 ch	1 995 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm³	420 km/h *	2"5 *	-	505	2 650 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 664/680/713
CHIRON SUPER SPORT ** 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.	1 600 ch	1 972 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm³	440 km/h *	2"4 *	-	516	3 840 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 719
DIVO ** 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.	1 500 ch	1 960 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm³	380 km/h *	2"4 *	-	505	5 000 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 705

Caterham www.caterham.co.uk

SEVEN 170 R 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.	84 ch	440 kg *	3 en ligne turbo	660 cm³	170 km/h *	6"9 *	-	109	42 854 €	0 €	★★★★★	N° 719
SUPER SEVEN 600 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.	84 ch	440 kg *	3 en ligne turbo	660 cm³	170 km/h *	6"9 *	-	109	44 874 €	0 €	★★★★☆	N° 739
SEVEN 340 R 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.	168 ch	579 kg	4 en ligne	1 999 cm³	198 km/h	4"9	25"8	148	59 214 €	1 901 €	★★★★★	N° 732/744

Chevrolet www.chevrolet.fr

CORVETTE STINGRAY CABRIOLET 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.	482 ch	1 717 kg	V8	6 162 cm³	296 km/h *	3"8	21"9	277	106 200 €	60 000 €	★★★★★	N° 718/725
---	--------	----------	----	-----------	------------	-----	------	-----	-----------	----------	-------	------------

Cupra www.cupraofficial.fr

FORMENTOR VZ TSI 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.	333 ch	1 566 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm³	250 km/h *	4"8 *	-	209	58 335 €	60 000 €	★★★☆☆	N° 752
--	--------	----------	------------------	-----------	------------	-------	---	-----	----------	----------	-------	--------

Dallara www.dallara.it

STRADALE 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.	400 ch	855 kg *	4 en ligne turbo	2 261 cm³	280 km/h *	3"2 *	-	216	195 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 679
STRADALE IR8 TRIBUTE Une série limitée et, à la clé, une pistarde de la meilleure espèce. L'extrême rigidité du châssis, la réactivité induite, l'explosivité du « 4 pattes », tout est là. Sur la route, l'extase guette.	400 ch	1 028 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm³	280 km/h *	3"8	21"6	216	255 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 745

Devalliet www.devalliet.fr

MUGELLO 375F 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.	225 ch	680 kg *	4 en ligne	1 598 cm³	+ de 200 km/h *	4"6 *	-	127	88 400 €	240 €	★★★★☆	N° 738
--	--------	----------	------------	-----------	-----------------	-------	---	-----	----------	-------	-------	--------

Donkervoort www.donkervoort.com

F22 5 cylindres d'origine Audi reformaté, boîte « méca 5 », châssis en partie en carbone, intérieur minimaliste : la F22 va à l'essentiel. Du brutal. Une auto qui se mérite, produite à 100 exemplaires.	500 ch	803 kg *	5 en ligne turbo	2 480 cm³	290 km/h *	2"5 *	-	195	312 062 €	60 000 €	★★★★★	N° 741
---	--------	----------	------------------	-----------	------------	-------	---	-----	-----------	----------	-------	--------

Performance et Endurance

Pneumatiques tourisme du 13" au 19"

EROL SAS FRANCE

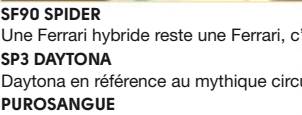
PLATIN
★★★ TYRES

01.44.78.10.10

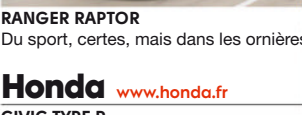


MARQUES/MODÈLES

Ferrari www.ferrari.com

	PUISANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO. MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
ROMA SPIDER	620 ch	1 556 kg *	V8 biturbo	3 855 cm ³	320 km/h *	3"4 *	-	258	246 524 €	60 000 €	★★★★★	N° 741
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...												
 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.												

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 %.												
 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.												
 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.												

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 piste 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.												

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	209 100 €	60 000 €	★★★★☆	N° 747
Un tank servi par une suspension pneumatique nantie d'amortisseurs interconnectés. Cela ne pompe pas, c'est stable et il y a du grip, mais cela prend du roulis. Un bon tout-terrain, en somme...												

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Lotus www.lotuscars.com												
EMIRA i4	360 ch	1 446 kg *	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	275 km/h *	4"4 *	-	208	96 815 €	60 000 €	★★★★☆	N° 740
Mercedes fournit l'ensemble mécanique (moteur + boîte), et dans le genre « 4 pattes », il y a pire. La réactivité du châssis et l'inimitable toucher de route complètent le tableau. 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.												
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.												
GRANTURISMO FOLGORE	761 ch	2 342 kg	3 électriques	-	325 km/h *	2"7 *	-	0	199 950 €	0 €	★★★★☆	N° 754
C'est une voiture de sport, en dépit du surpoids que l'orgie de watts induit. Les kilos sont bien répartis, d'où une appétence pour le sinueux que nous n'attendions pas. Relances météoriques.												
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 énergique que musical.												
MC20 CIELO	630 ch	1 737 kg	V6 biturbo	3 000 cm ³	320 km/h *	3"0 *	-	265	287 250 €	60 000 €	★★★★☆	N° 731/748
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. Cette version n'est plus disponible que sur stock.												
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
Une entente parfaite entre l'homme et la machine. C'est ce qu'offre à un degré rarement atteint la 750 S, extrêmement efficace et pas moins facile à appréhender. Les poussées du V8 sont jouissives.												
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	135 600 €	13 617 €	★★★★☆	N° 732/748/749
Un concentré de technologie, source d'une énergie effarante avec à la clé une voiture aussi véloce 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	137 100 €	13 986 €	★★★★☆	N° 746
Du punch à revendre, des vitesses de passage en courbe bluffantes et une efficacité inespérée au regard de la masse à déplacer. 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	201 500 €	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	230 800 €	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. Poids.											
SL 63 AMG 4MATIC +	585 ch	1 945 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	315 km/h *	3"6 *	-	293	203 100 €	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	232 400 €	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 parfaite, 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	252 350 €	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...												



MARQUES/MODÈLES

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 cm³ 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 cm³ 267 km/h * 4"2 * - 180 115 182 € 22 380 € ★★★★★ N° 693
Rouler en Morgan n'a rien de rationnel. Mais prévenante, confortable et performante grâce au bloc emprunté à la BMW Z4, la Plus Six conjugue le passé au présent. Comportement rigoureux.

Pagani www.pagani.com

UTOPIA 864 ch 1 280 kg * V12 biturbo 5 980 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 308 km/h * 3"4 * - 288 162 500 € 60 000 € ★★★★★ N° 740/746/747
Dernier « chant du six » avant le passage de la 718 à l'électricité... A dire vrai, la partition rageuse de ce 6 à plat atmo fait un bien fou. Pour le reste, c'est du Porsche comme on l'aime.
911 CARRERA 4 GTS CABRIOLET 541 ch 1 595 kg * 6 à plat turbo + 1 élec. 3 598 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 296 km/h * 3"4 20"8 305 253 454 € 60 000 € ★★★★★ N° 730/738/747
Coup de foudre immédiat pour une piste que pourrait revendiquer une harde 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 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 constant et bonne boîte auto : merci Toyota.
↑ Châssis réactif. Moteur généreux. BVA8 dans le ton. ↓ Finition.

GR SUPRA 3.0 BVM 340 ch 1 507 kg 6 en ligne turbo 2 998 cm³ 250 km/h * 4"7 23"4 198 69 300 € 60 000 € ★★★★★ N° 727/753
Trois pédales et un moteur thermique : une sportive « comme avant », point trop rigoureuse sur circuit, c'est vrai. Et alors ? Surprise de la cheffe, la GR Supra signe là des chronos flatteurs.

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
I pub.sportauto@reworldmedia.com | sportauto.fr I

Le mythique Circuit des 24 Heures du Mans élu Monument préféré des Français

■ Cette année, c'est le circuit des 24 Heures du Mans, candidat des Pays de la Loire qui remporte la grande finale face aux 13 autres sites qui étaient encore en lice.

Ce titre témoigne du statut particulier de ce circuit et de l'attachement de ses fans. C'est toute une communauté, une ville, une région, un territoire qui se sont mobilisés et ont voté pour élire le circuit des 24 Heures du Mans « Monument préféré des Français » parmi ces nombreux sites de prestige.

■ 100 ans d'héritage, un tracé unique, une course iconique.

Depuis sa création en 1923 à l'occasion du premier « Grand Prix d'Endurance de 24 Heures », le circuit a évolué au fil des années et sa longueur fut progressivement réduite, passant de 17,262 km à 13,626 km afin d'apporter une sécurisation optimale, préoccupation essentielle des organisateurs. Les trois quarts du circuit utilisent des portions routières ouvertes à la circulation publique le



reste de l'année, une caractéristique bien particulière qui en fait l'un des circuits les plus longs du monde.

■ Le Grand Prix d'Endurance de 24 Heures, course insolite à l'époque, attise dès sa première édition, l'intérêt du public et de la presse et revêt un caractère international

grâce à la participation de pilotes et constructeurs du monde entier. Au cours de son histoire centenaire, l'épreuve d'endurance

pris le nom de « 24 Heures du Mans », appellation connue de tous encore aujourd'hui, fans avertis comme néophytes. Rapidement reconnue comme l'une des 3 des épreuves mécanisées les plus prestigieuses du monde aux côtés du Grand Prix de Monaco et des 500 miles d'Indianapolis, les 24 Heures du Mans et son circuit constituent une réelle vitrine pour la Sarthe et contribuent à son rayonnement à l'international.

Toute cette riche histoire est à découvrir au Musée des 24 Heures du Mans.





ASTON MARTIN Paris

6 - 10 Rue de la Cavalerie - 75015 Paris | +33 1 53 86 72 72 | contact@astonmartinparis.com



Aston Martin DB11 V8
22/05/2018 - 26 800 km - 152 000€



Aston Martin DBX707
14/12/2022 - 25 000 km - 264 900€



Aston Martin DB2/4
27/07/1956 - 84 000 km - 239 000€

ASTON MARTIN Bordeaux

114 Avenue JF Kennedy - 33700 Mérignac | +33 5 56 16 21 00 | contact@astonmartinbordeaux.com



Aston Martin V8 Vantage
01/2019 - 9 500 km - 155 510€



Aston Martin DB9 Volante
05/2006 - 78 950 km - 69 455€



Aston Martin DBS Coupe V12
Superleggera
11/2018 - 18 005 km - 292 725€

ASTON MARTIN Monaco

5 avenue Princesse Grace - 98000 Monaco | + 377 97 97 86 50 | contact@astonmartin-monaco.com



Aston Martin DBX707
01/2024 - 8 000 km - 274 000€



Aston Martin V8 Vantage
09/2022 - 28 600 km - 155 000€



Aston Martin DBS Coupe V12
Superleggera
11/2022 - 19 900 km - 258 000€

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

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

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

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



Lyon



DBS 770 Ultimate - Ultramarine Black - Série Limitée (1 of 300), véhicule neuf
770 cv - 100 kms

519 900 €



V12 Vantage - Onyx Black
13/02/2012 - 517 cv - 29 298 kms

139 900 €



Vantage F1 Edition - Satin Jet Black
17/02/2022 - 535 cv - 26 401 kms

179 900 €



DBS Superleggera Volante
Satin Titanium Grey
11/10/2021 - 725 ch - 17 422 kms

289 900 €



Vantage II - Tungsten Silver
21/06/2019 - 510 cv - 39 635 kms

139 900 €

CHOPARD
Luxury Cars

Aston Martin Lyon
5 avenue Maréchal Foch, 69006 Lyon
Tel : +33 (0)4 37 480 707
contact@astonmartinlyon.com



DBX 550 - Magnetic Silver
10/09/2020 - 550 cv - 49 594 kms

164 900 €

RÉSEAUX



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



Aston Martin DBS V12 Superleggera
11/22 – 19.900 km – 255.000 €



Bentley Bentayga V8 S
02/22 – 37.000 km – 199.000 €



Bentley Bentayga V8 Azure
07/23 – 1.650 km – 229.000 €



Aston Martin DB11 V12
01/17 – 20.000 km – 144.000 €



Aston Martin DB11 V8 Volante
10/20 – 47.700 km – 155.000 €



Bentley Bentayga W12
12/17 – 61.980 km – 124.000 €



Bentley Bentayga V8 S
08/22 – 850 km – 249.000 €



Aston Martin DBS V12 Volante
01/11 – 31.000 km – 138.500 €



Aston Martin V8 Vantage
05/22 – 14.500 km – 152.000 €



Bentley Continental GTC V8 S
07/23 – 9.180 km – 279.000 €



Bentley Continental GT V8 Azure
01/24 – 260 km – 279.000 €



Aston Martin V8 Vantage
07/19 – 20.000 km – 139.000 €



Aston Martin V8 Vantage
09/22 – 28.600 km – 149.000 €



Bentley Continental GT V8
12/21 – 8.000 km – 195.000 €



Bentley Continental W12
04/19 – 19.600 km – 195.000 €



Aston Martin DBX V8
10/21 – 15.000 km – 169.000 €



Aston Martin DBX 707
01/23 – 28.700 km – 224.000 €



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



Lamborghini Urus
07/20 – 52.600 km – 249.800 €





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



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



McLaren 720S Performance
08/19 – 3.300 km – 249.000 €



Rolls-Royce Cullinan
10/22 – 9.500 km – 370.000 €



Ferrari 488 Pista
05/19 – 20.400 km – 419.000 €



Ferrari 488 GTB
06/17 – 19.000 km – 229.000 €



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



Rolls-Royce Ghost
06/23 – 2.100 km – 359.000 €



Ferrari 575 M Maranello F1
06/02 – 52.525 km – 129.000 €



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



McLaren 675LT Spider
09/16 – 31.300 km – 262.000 €



Rolls-Royce Dawn
07/19 – 12.970 km – 345.000 €



Ferrari F8 Spider
02/21 – 1.530 km – 359.000 €



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



McLaren 650S Spider
06/17 – 28.000 km – 168.000 €



Maserati GranTurismo V6 Trofeo
03/24 – 400 km – 225.000 €



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



Porsche Panamera Sport Turismo GTS
02/19 – 36.250 km – 99.800 €



McLaren MP4-12C
01/12 – 32.000 km – 125.000 €



Maserati Grecale V6 Trofeo
02/23 – 26.550 km – 95.000 €

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



OFFICIAL
FERRARI DEALER
SCUDERIA MONTE-CARLO





Mercedes-Benz AMG GT 4 portes 63 AMG S 4Matic
01/20 – 35.000 km – 116.000 €



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



Mercedes-Benz C63 Break S E Performance F1 Edition 4matic
04/24 – 17.400 km – 122.000 €



Mercedes-Benz E300 Coupé Sportline
05/19 – 17.000 km – 53.900 €



Mercedes-Benz G63 AMG
01/24 – 7.200 km – 196.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
02/21 – 44.340 km – 165.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
07/18 – 47.000 km – 165.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
05/21 – 4.000 km – 179.000 €



Mercedes-Benz GLC 300e AMG Line
10/22 – 35.000 km – 58.900 €



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



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



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



Audi RS E-Tron GT quattro
06/23 – 2.200 km – 94.800 €



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



Audi RS4 V8 quattro
01/18 – 30.400 km – 67.500 €



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



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



BMW Serie 8 M8 Competition
01/20 – 68.000 km – 83.500 €



Alpine A110 1.8 T Pure
07/21 – 26.200 km – 59.900 €



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

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

BPM Exclusive

BPM Exclusive



Orléans

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



Nantes

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



Monaco

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



Bordeaux

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



Toulouse

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



Paris

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



Vevey

Av. du Général-Guisan 47,
1800 Vevey - Suisse
(+41) 021 925 36 20



Plus Six Pinnacle

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



BENCHMARK. BEATEN.

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

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

McLaren Lyon

2 Bd Lucien Sampaix 69190 Saint-Fons

04 81 09 17 75

lyon.mclaren.com

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



MASERATI GRECALE FOLGORE

L'EXCEPTIONNEL AU QUOTIDIEN



LE TOUT PREMIER SUV MASERATI ENTIÈREMENT ÉLECTRIQUE



SC BY DELORME

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

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

RÉSEAUX

Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



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



992 Carrera 4S Cabriolet
12/19, 25.297 km, bleu Gentiane, cuir gris
ardoise, 164.900 €



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 GT3 Touring
05/18, 28.259 km, noir, tout cuir noir,
174.900 €



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



991 Carrera 4S Cabriolet
02/16, 44.575 km, blanc Carrara, tout
cuir noir, 127.900 €



PORSCHE

982 Boxster GTS 4.0
07/20, 20.690 km, Gris Quartz Métallisé,
Intérieur Cuir/Alcantara Noir, 114 900 €

Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé
07/20, 45.900 km, Gris Quartzite
Métallisé, Tout Cuir Club Brun, 139 900 €

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

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

Taycan Turbo S
04/22, 6.027 km, Craie, Tout Cuir Club
Noir Basalte, 149 900 €

Panamera 4S E-Hybrid Sport Turismo
12/20, 43.790 km, argent GT, tout cuir
rouge Marsala, 112.900 €

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

Centre Porsche Toulouse

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

Centre Porsche Perpignan

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



OFFICIAL
FERRARI SERVICE
MODENA SPORT

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



Ferrari 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
204 900 €



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
389 000 €

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



ferrariapproved.com



**OFFICIAL
FERRARI DEALER**
MODENA SPORT

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

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



Ferrari 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 : 19 706
Couleur extérieure : Grigio Ferro
349 900 €



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 Roma

Année : 2023
Km : 8 347
Couleur extérieure : Nero Daytona
279 900 €



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.ferrariidealers.com



ferrariapproved.com

RÉSEAUX

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

105



Urus SE

Dare to live more*



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

L'Urus SE représente la nouvelle étape du voyage d'Automobili Lamborghini vers l'hybridation totale. En tant que première version PHEV (véhicule électrique hybride rechargeable) du Super SUV de luxe, la SE est la nouvelle référence pour l'ensemble du segment en termes de confort, de performances, d'efficacité, d'émissions et d'expérience de conduite. Le groupe motopropulseur thermique et électrique présente une puissance de 800 ch et contribue à réduire de façon impressionnante les émissions du véhicule de 80 %. Grâce à sa puissance, sa vitesse, ses modes de conduite uniques et sa dynamique améliorée, l'Urus SE est un véhicule révolutionnaire destiné aux personnes tournées vers l'avenir.



LAMBORGHINI CANNES / LYON / MULHOUSE

Concessionnaires Officiels

CANNES

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

LYON

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

MULHOUSE

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

*Dare to live more : Osez vivre plus

Au quotidien, prenez les transports en commun #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



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.



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



KTM
X-BOW



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.



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



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



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



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



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



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



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

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

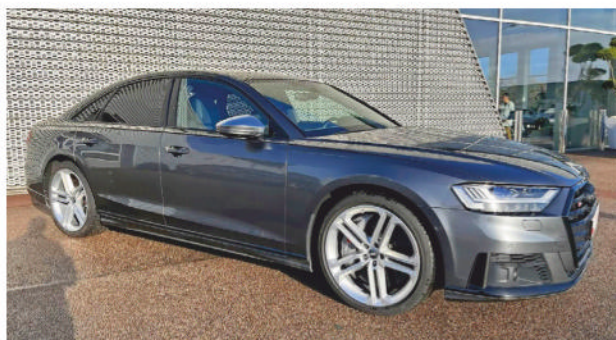
Transport de véhicules - Gardiennage accès sécurisé 7/7 - Restauration & entretien - Carrosserie & personnalisation

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

RÉSEAUX

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

109



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 €**



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 €**



S 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 €**



Audi Occasion :plus

Quand on veut une Audi, on va chez Audi.

Retrouvez l'ensemble des offres et des engagements Audi Occasion :plus chez votre distributeur labellisé et sur [Audi.fr/occasions](https://www.audi.fr/occasions)



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



L'ART DE L'AUTOMOBILE



RECHERCHES PERSONNALISÉES - [lartdelautomobile.fr](https://www.lartdelautomobile.fr) - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

RENNES
**FRANCE
SUPERCARS**


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

RENNES
**FRANCE
SUPERCARS**


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

LYON
**FRANCE
SUPERCARS**


Ferrari 296 GTB 3.0 V6 830 ch
04/23 – 9.957 km – 319.900 €
Rosso Imola, Lift, console centrale carbone

RENNES
**FRANCE
SUPERCARS**


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

LYON
**FRANCE
SUPERCARS**


Porsche 991.2 Carrera S 3.0 6 cyl. biturbo 420 ch PDK 7
10/15 – 56.200 km – 105.900 €
Sièges Sport +, céramiques, PASM, PADM

LYON
**FRANCE
SUPERCARS**


Audi R8 5.2 V 10 525 ch BVM 6
12/09 – 67.600 km – 105.900 €
Cuir Nappa, inserts carbone, cache moteur carbone

RENNES
**FRANCE
SUPERCARS**


Porsche 991.2 GTS 3.0 6 cyl. biturbo 450 ch PDK 7
08/18 – 64.900 km – 139.900 €
Sport Chrono, SEM 18 P, Bose, PDLS +

RENNES
**FRANCE
SUPERCARS**


Audi RS 6 Avant 4.0 8 cyl. biturbo 600 ch BVA 8
09/20 – 50.500 km – 114.900 €
T.O Pano, Matrix Led laser, pack noir brillant, camera 360°

RENNES
**FRANCE
SUPERCARS**


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

LYON
**FRANCE
SUPERCARS**


Porsche Cayman GTS 981 3.4 6 cyl. 340 ch BVM 6
07/16 – 34.790 km – 89.900 €
Châssis Sport, Porsche Torque Vectoring, film PPF face avant

RENNES
**FRANCE
SUPERCARS**


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.

LYON
**FRANCE
SUPERCARS**


Maserati Ghibli SQ4 3.0 V6 biturbo 410 ch BV8ZF
06/17 – 67.500 km – 58.900 €
Pack int. carbone, volant cuir Sport, CarPlay, TOE

contact@francesupercars.com
www.francesupercars.com
 [_france_supercars_](https://www.instagram.com/_france_supercars_)
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



Porsche Carrera GT
05/06 – 11.800 km – 1 400 000 €
V 10 5.7 L 612 ch, cuir noir, baquets XL,
Bose, clim. manuelle, housse de protection



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



Porsche Carrera GT
07/05 – 15.410 km – 1 400 000 €
V 10 5.7 L 612 ch, cuir noir, baquets XL,
Bose, clim. manuelle, housse de protection



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.



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
de 9h30 à 19h30

et le samedi
de 10h00 à 18h00

**UNIQUEMENT SUR
RENDEZ-VOUS**


Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

SPÉCIALISTES



Jaguar XK 120 FHC

08/53, 11.000 km, 160 ch, bleu, carnet d'entretien, véhicule non-fumeur, **100 000 €**



Jaguar E-Type Roadster 4.2 Serie 1,5 Matching Numbers BVM

02/68, 171 ch, 81 000 km, **119 000 €**



Jaguar XK 140 Roadster LHD

01/56, 190 ch, 56 000 km, BVM, carnet, **100 000 €**



Ferrari 550 Maranello

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



Mercedes-Benz GLS 400 AMG-Line 4Matic 7 places

03/21, 101.900 km, 330 ch, **75 000 € (TVA)**



Corvette C8

07/23, 6.500 km, 481 ch, modèle Européen, jaune, cuir noir, HUD, Lift, **100 000 €**

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 - 158.900 €
Burmester, cam. 360°, Pk chrono, JA 20 RS Spyder



Porsche 911 Targa 4 GTS Type 991

02/18 - 29.881 km - 153.900 €
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 Cayman GT4 Type 982

12/21 - 9.500 km - 117.900 €
PDLS+, Bose, Carplay, sièges chauffants



Ferrari California 4.3 L V8

04/11 - 27.000 km - 124.900 €
Cam. de recul, étriers jaune, volant Led, Pack carbone



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'



Aston Martin V12 Vantage S 6.0 L 573 ch

10/16 - 32.260 km - 134.900 €
Cam. de recul, Pack Carbone, JA 19' satin black



Land Rover Defender P400e X Dynamic HSE

05/24 - 2.500 km - 115.900 €
Clim 3 zones, black Pack, JA 22' Gloss Black

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 12 décembre**



Ferrari Lusso T

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

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



Ferrari 296 GTB

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

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



Ferrari FF

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

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



Ferrari GTC4 Lusso

02/19, 38.300 km, bleu Tour de France, cuir cognac, toit Pano, carbone, Lift • **239.900 €**

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



Ferrari Portofino

10/18, 12.796 km, grigio Titano, intérieur full carbone, display, caméra, Echapp sport • **226.900 €**

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



Ferrari California T

04/16 74800 km, grigio Silverstone, cuir cuoio, écussons, caméra, carbone • **139.900 €**

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



Ferrari California T

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

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



Ferrari 458 Speciale

11/14, 31.996 km, grigio Silverstone, cuir noir, caméra, Navi, 2^{ème} main • **349.900 €**

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



RESERVEZ VOTRE PLACE



WWW.CHIC-AUTO.FR

À PARTIR DE 180€/MOIS

SPÉCIAL VOITURE PRESTIGE & COLLECTION

GARAGES ET PLACES DE PARKING

34 DANS L'HÉRAULT

SÉCURISÉ - CONFIDENTIEL - ACCÈS 24H/24H, 7J/7J

À 5MN DE L'AUTOROUTE A9 - 1/2 SÈTE

07 48 12 68 48

CHIC.AUTO34@GMAIL.COM

SKYN

SPÉCIALISTE

PPF, COVERING, DETAILING, NETTOYAGE

SERVICES DE CONCIERGERIE 24/7

07 63 77 34 34

SKYNWRAP.COM

DIFFÉRENTES SOLUTIONS DE TRANSPORT/LOGISTIQUE

ACCESSOIRES & SERVICES

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

ASSURANCE AUTO

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



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 PARISSEAU • 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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



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 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 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 612 Scaglietti

07/05, 69.824 km, bleu Mirabeau, cuir cuoio, climatisation, carnet complet • **89.900 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14

Anthony Rouze - 06 69 00 58 20

arouze@modena-sport.fr



Ferrari 360 Spider F1

07/03, 56.520 km, giallo Modena, cuir noir, sièges carbone, histo. complet Ferrari Modena Sport, état concours • **104.900 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14

Anthony Rouze - 06 69 00 58 20

arouze@modena-sport.fr



Ferrari 365 GT 2+2

06/70, 54.110 km, gris clair, cuir fauve, Matching Numbers, état collection • **279.900 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14

Anthony Rouze - 06 69 00 58 20

arouze@modena-sport.fr



Maserati 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



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 GranTurismo 4.7 S BVR

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

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



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



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



UNE PASSION COMMUNE
Notre savoir faire à votre service



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



Dominique Romeo

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

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

ACCESSOIRES & SERVICES

Spécialiste Rolls-Royce

Mécanique | Carrosserie | Après-Vente



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



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

AUTOHAUS 60

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



Caterham 275 S

2016, 30.000 km, orange Burnt Lamborghini, châssis SV, plancher surbaissé, JA Orcus 15» silver, ailes avant carbone, black pack • **46.990 €**

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 SL500

10/94, 118.400 km, noir métal, cuir noir, 4 places, clim auto, sièges Chauff. Orthopédiques • **29.500 €**

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, gte, 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 €**

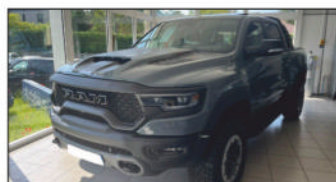
AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly
03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com



Tesla Modèle Y GDE Auto 4 WD

09/22, 18.900 km, gris nuit, cuir noir, auto-pilote amélioré, JA 20 • **43.900 €**

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



Ariel Atom 3

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

• **62.500 €**

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



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, 5.800 km, Stellar black, executive seats, toit vitré intelligent, rétroviseurs caméra, JA 23 Moana Black • **149.990 €**

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



PatrimOne

YOU TRUST • WE CARE

La Référence de l'Assurance Haut de Gamme

Solutions exclusives
pour les automobiles de prestige & de collections
sur www.patrimOne.com

Contacter **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



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
10/2024, 300 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 S Hybrid 462 ch
06/2024, 2 500 km, phase 2, Verdant, cuir Beluga, Garantie constructeur • **274.000 € 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 • **PSD**
Bentley Service 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 • **239.000 €**
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



Lamborghini Aventador Coupé 6.5 V12 700-4
05/2013, 14 500 km, Arancio Argos, Française, Garantie 12 mois • **279 900 € TVA Apparente**
Lamborghini Cannes
lamborghini.cannes@passionautomobiles.fr
+33 (0)4 22 78 78 78

DAMY
CARROSSERIE

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



@des_rencontres_mecaniques

Damy Carrosserie
Ligne Droite des Hunaudières
72230 Ruaudin

Certification aluminium & multi matériaux
Audi, Porsche et Tesla

02 43 84 37 01
#damycarrosserie
@DamyCarrosserie
www.damycarrosserie.com

MOSA FREIN

Clutches & Brakes



ENDLESS

Voici enfin le meilleur système de freinage pour votre



Contactez-nous au +32 81 73 32 73 ou via mail@mosa-frein.be
on vous explique TOUT!

EN EXCLUSIVITE
chez Mosa Frein
ENDLESS

Plaquettes arrières
ENDLESS

Plaquettes avant
ENDLESS

PLUG & PLAY

Disque 70 canaux
Permet un refroidissement inégalé.

Disque de 54 canaux
hyper résistant.

Disques **APRACING** by Mosa Frein
Conception en 2 parties, disques
montés sur cloche en aluminium,
montage flottant sur bobines.

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

APRACING

brembo
Racing

FERODO
RACING

PAGID
RACING

SACHS
PERFORMANCE

Zimmermann

CL
BRAKES

PFC
BRAKES

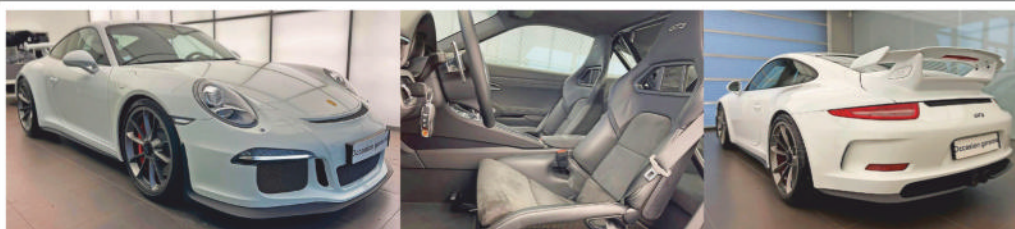
ENDLESS

tilton

SURFACE TRANSFERRING

GiroDisc
RACING BRAKES AND TECHNOLOGY

RÉSEAUX



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



Aston Martin Vantage 4.3 L V8 380 cv BVM6

04/08, 91.000 km, noir métal, cuir complet bi-color beige / noir, révisée • **54.800 €**

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



Chevrolet Camaro 5 6.2 L V8 432 cv BVM 6

2016, 35.000 km, noir, cuir noir, SEC Sport, Bluetooth, Audio Boston, Echapp. Borla, xénon, options • **38.900 €**

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



Porsche Boxster 981 2.7 L 265 cv PDK

06/14, 84.000 km, blanc, cuir noir, sièges Chauff., Tempomat, xénon +, Bluetooth, PCM3, options • **48.800 €**

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

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

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



Ferrari 296 GT3 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



Ferrari California 4.3 L V8 460 cv BVA 7

09/09, 36.000 km, bleu nuit Pozzi, cuir complet Daytona Cuoio + bleu nuit, SEC, Magnerie, carnet, factures / révision Ferrari, options • **113.900 €**

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



Lamborghini Huracan STO

10/22 (#2023), 5.200 km, noir, alcantara noir, surpignes jaunes, Lift, caméra, révision 10/24, Gar. 10/25... • **355.000 €**

06 70 72 29 70



Porsche 992 Turbo S 650 cv

09/20, 15.200 km, bleu nuit métal, cuir bleu marine, Lift, nombreuses options, pneus neufs, révision 09/24, CT OK (0 défaut), Gar. Approved 10/25 • **225.000 €**

06 70 72 29 70



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

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

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





CH

CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

ACCESSOIRES & SERVICES

**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

MIG

MOTORSPORT IS GENEROUS

ASSOCIATION LOI 1901 D'INTERET GENERAL

PARTAGEONS NOTRE PASSION AVEC NOS AMIS EN SITUATION DE HANDICAP OU DE MOBILITÉ RÉDUITE

Entièrement basée sur le bénévolat, notre association dont la gestion financière se veut exemplaire et transparente, a pour vocation de soutenir la recherche médicale, des associations ou projets caritatifs par la collecte de fonds qui leur **sont intégralement reversés** lors d'événements spécifiques.

La mission de Motorsport Is Generous ne se limite pas à recueillir des dons pour d'autres associations humanitaires, sociales, éducatives, sportives ou culturelles et doit permettre à des personnes en situation de handicap et/ou à mobilité réduite de venir partager notre passion dans des conditions privilégiées lors d'événements (trackdays, compétitions et toutes manifestations en lien avec le sport mécanique) grâce au soutien d'acteurs du sport automobile (pilotes amateurs et professionnels, teams, circuits, organisateurs, clubs,...).

«La générosité, l'empathie et la passion permettent souvent d'extraordinaires rencontres.»

Frédéric Sausset, notre parrain.




www.mig-asso.com



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéennes SAS, Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350844446. N°ORIAS : 1907000782 (www.orias.fr) - Création : design.fr - Au 19/09/2023

ACCESSOIRES & SERVICES



SALON
**RETRO
MOBILE**

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

**05-09
FÉVRIER 2025**

**PARIS
PORTE DE VERSAILLES
PAVILLONS 1.2.3**

VENTE AUX
ENCHÈRES
ARTCURIAL
// Motorcars
07 FÉV. 2025

RETROMOBILE.FR #RETROMOBILE



COMEXPOSIUM

 DS AUTOMOBILES

RICHARD MILLE

MOTUL

SPORT

136

COULISSES F1

Les grands prix des
Etats-Unis, de Mexico City
& de São Paulo

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



150

Bilan WEC

Toyota au bout du suspense

Vaillante, la GR010, pour sa quatrième saison ! Toyota a décroché un nouveau titre des constructeurs au cours d'une finale à rebondissements. C'est aussi à Bahreïn que s'est dénoué le titre des pilotes, remporté par l'équipage Porsche Estre/Vanthoor/Lotterer. Bilan équipe par équipe en Hypercar et pour le LMGT3 dans ce numéro.



Laurent Villaran

126

STUDIO

DS E-Tense FE25 Gen3 (Formule E)



DPPi

132

REPORTAGE F1

Le peloton va rajeunir



146

ENQUÊTE F1

Andretti : la justice s'en mêle !



STUDIO
DS E-Tense FE25 Gen3 Evo
(Formule E)



INTÉGRALEMENT FUN

Avec la génération 3 Evo qui entrera en piste le 7 décembre à São Paulo, les pilotes de Formule E disposent désormais de quatre roues motrices à certains moments de la course.

De quoi gagner près de 2 secondes au tour et une bonne dose de plaisir !
L'équipe DS-Penske espère bien profiter de ce bouleversement pour mener la vie dure à Porsche et à Jaguar.

Par Alain Pernot
Photos Laurent Villaron

A

l'extérieur, les éléments permettant de distinguer une monoplace de génération 3 évolution de sa devancière se limitent à un nouvel aileron avant. Pas franchement une révolution... Mais il faut quelquefois aller plus loin que les apparences. Au-delà de son look, celle que l'on désigne comme « Gen3 Evo » marque des avancées importantes. La plus médiatique est assurément l'utilisation du train avant pour

transmettre la puissance lors de certaines phases d'un meeting. Autrement dit, les monoplaces de Formule E rouleront parfois en mode quatre roues motrices. De quoi sacrément pimenter la vie des pilotes ! C'est en tout cas l'avis éclairé de Jean-Eric Vergne, le fer de lance de l'équipe DS-Penske : « J'ai toujours dit sans filtre ce que je pensais, que ce soit en bien ou en mal. Il y a deux ans, je n'avais pas caché ma déception sur l'évolution de la Gen3 par rapport à la Gen2. Je trouvais que ces voitures n'offraient pas un gain de performance suffisant. Cette fois-ci, avec cette Gen3 Evo, je suis vraiment content des modifications qui ont été apportées par la Formule E et la FIA. Je crois que l'introduction des quatre roues motrices en 350 kW est le plus gros

changement qui ait jamais été fait en FE. Ça nous procure un énorme gain de temps au tour, de l'ordre de 2"5 sur un circuit comme Monaco. Et même en ce qui concerne les sensations de pilotage, c'est le jour et la nuit. C'est réellement top ! »

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, l'expérience de Jean-Eric Vergne en Endurance ne va pas lui servir pour jongler entre deux et quatre roues motrices : « En Endurance, le passage à quatre roues motrices sur la Peugeot s'opère à partir de 180 km/h. Ça n'a donc presque aucun impact sur le pilotage. Là, on va sentir la différence dès les virages à très basse vitesse. En fonction des courbes, ça peut changer un peu le pilotage, avec des trajectoires légèrement distinctes, plus en V : tu rentres très fort dans le virage, tu t'arrêtes un instant et puis tu repars très fort. »

Un mode Attack enfin intéressant

Les pilotes pourront disposer de ce mode plusieurs fois par meeting : à certains moments des essais libres, lors des duels qui rythment les qualifications (quart de finale, demi-finale, finale), au moment du départ (et jusqu'au premier freinage) et lors de l'utilisation du mode Attack, qui va donc s'en trouver complètement révolutionné. « Jusqu'à maintenant, le mode Attack nous faisait perdre beaucoup de places



Derrière la tête du pilote se trouve la prise de recharge. Les organisateurs espèrent enfin utiliser sur certaines courses les chargeurs ultra-rapides qui seront alors employés lors d'un pit-stop obligatoire.

que nous avons bien du mal à récupérer car nous avons alors trop de puissance par rapport à notre niveau de grip, analyse le recordman de pole positions et de points marqués de la FE. Désormais, je pense qu'on va quand même perdre une ou deux places mais que l'on va pouvoir tout de suite remonter ! De ce que j'ai compris, il est prévu que nous puissions recourir à ce mode deux fois par course pour une durée totale allant de 6 à 8 minutes. Je crois aussi que la philosophie de course va potentiellement changer un peu, dans le sens où les pilotes en mode Attack vont bien gagner une 1^{re} ou 2^e au tour. Il est possible que l'on voie des pilotes partir devant, faire une échappée, un peu comme en cyclisme. L'effet de peloton qu'on avait l'an dernier du début à la fin de la course risque de s'estomper cette année. Ça va ouvrir le jeu en matière de stratégie. » Le nombre de dépassements devrait logiquement exploser !

En fait, les Formule E disposaient déjà d'un moteur électrique sur le train avant depuis l'introduction de la Gen3 il y a deux ans, mais ce moteur était jusque-là limité à la seule récupération de l'énergie dissipée par le freinage du train avant. Désormais, ce moteur peut aussi transmettre de la puissance au train avant. Il s'agit d'un moteur standard fourni par Atieva. Les équipes ont donc dû travailler d'arrache-pied pour faire fonctionner de concert ce moteur avant et leur propre moteur arrière.

Directeur du programme Formule E au sein du groupe Stellantis, Léo Thomas évoque ce challenge qu'il a supervisé pour DS et Maserati : « Il y a eu un gros travail sur les logiciels pour accorder l'avant et l'arrière. En effet, le niveau de puissance globale reste le même (350 kW, soit 476 ch), mais on retire de la puissance à l'arrière pour en mettre à l'avant. Le gain offert ne se fait donc pas sur le plan de la puissance pure mais dans la manière de l'exploiter. Dans le cas du départ, la règle est assez complexe. Il est question d'énergie consommée, de vitesse, de couple. Pour faire simple, il y aura quatre roues motrices et plus de couple entre la ligne de départ et le premier virage. »

Des gommes radicalement différentes

Un autre paramètre va considérablement affecter la vie de la Formule E cette année : les nouveaux pneus. A la suite d'un appel d'offres de la FIA où l'aspect financier a manifestement pris le dessus sur l'aspect technique, Hankook est le fournisseur de pneus officiel de la Formule E depuis deux ans. Les gommes proposées par le manufacturier coréen lors des saisons 9 et 10 ont offert un niveau de grip jugé unanimement insuffisant par les concurrents (surtout que les puissances augmentaient dans le même temps). Les techniciens coréens ont donc revu leur copie et fournissent de nouveaux pneus qui vont changer ●●●

“En ce qui concerne les sensations de pilotage, l'introduction des quatre roues motrices en 350 kW, c'est le jour et la nuit. C'est réellement top !”

Jean-Eric Vergne, pilote DS-Penske





“Le paramètre pneus est certainement celui où il y a le plus d’inconnues.

On repart presque d'une page blanche !”

Nicolas Mauduit, directeur DS-Penske

la donne. « En plus du mode quatre roues motrices, ces nouvelles gommes constituent un véritable “game changer”, affirme Nicolas Mauduit, le patron de l'équipe Penske Autosport qui aligne les DS E-Tense depuis deux ans maintenant. Ce paramètre pneus est certainement celui où il y a le plus d'inconnues. On repart presque d'une page blanche. Le vrai challenge va être de comprendre très vite comment ces nouveaux pneus vont réagir sur chacun des circuits, en fonction des températures et des spécificités de chaque piste. Il y a de grandes chances pour que les équipes qui seront devant soient celles qui exploitent le mieux les pneus. »

Il est clair que les nouveaux pneus présentent des caractéristiques très différentes de leurs prédécesseurs : « En fait, sur les dix dernières années en FE, nous avions un pneu qui était plutôt constant, rappelle Léo Thomas. On pouvait faire des qualifs ou de bons tours presque à n'importe quel moment de la vie du pneu. Ce nouveau pneu se comporte davantage comme un pneu traditionnel de sport auto : il a une performance meilleure au début de sa vie et il se dégrade ensuite. Nous avons vu lors des premiers essais que nous allions possiblement être confrontés à des phénomènes jusque-là inconnus en FE, comme du graining. Donc du point de vue de l'exploitation et du software, ça va beaucoup modifier les habitudes, que ce soit en qualif ou en course. Il risque d'y avoir des changements dans la manière d'aborder les week-ends. Par exemple, certains ne rouleront peut-être pas en essais libres pour garder un train de pneus neufs pour la course. Une chose qui ne servait à rien jusqu'à maintenant. Ça va vraiment rebattre les cartes ! »

« C'est sûr que la gestion des pneus sur l'ensemble d'un week-end va être extrêmement importante, confirme Jean-Eric Vergne. Il va y avoir des coups à faire en fonction des courses ! Parce qu'il y a des week-ends où l'on n'a que deux trains de pneus. » Concernant les caractéristiques de ces nouvelles gommes, le pilote français reste mitigé : « Je trouve que, par rapport à la dégradation que l'on a désormais, le gain en grip n'est pas suffisant. Je m'attendais à un petit peu mieux. Par ailleurs, je demande à voir ce que donneront ces pneus sous la pluie en conditions de course... »

Vers l'introduction du Boost Charge ?

Une autre nouveauté devrait faire son apparition cette saison : le Boost Charge. Nous utilisons prudemment le conditionnel, car ce système de charge rapide est un peu un serpent de mer. Cela fait maintenant deux ans que les organisateurs du championnat le promettent sans pour autant l'introduire en course. Le principe est assez simple : sur certaines courses, les concurrents partiront avec une charge partielle et devront effectuer un arrêt au stand pour recharger leur batterie à la vitesse de l'éclair. L'idée est d'injecter 3,85 kWh – soit 10 % d'une charge complète – en moins de 30". Le système – standard, fourni à toutes les équipes par Williams Advanced Engineering – est à l'essai depuis deux ans, mais il semble qu'il pose encore quelques problèmes de fiabilité, comme l'ont expérimenté deux équipes lors des essais collectifs menés en novembre.

S'il est introduit, le boost charge changera bien sûr complètement la physionomie des courses : « Ça va avoir un gros impact sur



Déjà utilisé pour récupérer l'énergie du freinage, le moteur avant va désormais restituer de la puissance au train avant.

TECHNIQUE

Groupe motopropulseur : 1 moteur électrique DS Performance à l'arrière (350 kW, 476 ch) + un moteur standard à l'avant (250 kW, 340 ch)

Puissance maxi : 350 kW (476 ch) en mode Attack,

300 kW (408 ch) en mode course

Batterie : Williams Advanced Engineering (300 kg)

Capacité de batterie : 41 kWh Tension : 900 V

Puissance de récupération d'énergie au freinage : 600 kW

(350 kW à l'AR, 250 kW à l'AV), 50 % de l'énergie utilisée durant une course provient de la régénération au freinage

Transmission : aux roues AR, ou intégrale en mode 350 kW

Position de la batterie : derrière le pilote, dans la cellule de survie

Châssis : monocoque en carbone standard conçue

par Spark et fabriquée par Dallara

Suspension AV/AR : standard/spécifique DS Performance

Freins AV/AR : freins électriques sur 4 roues (brake by wire)

+ freins à disque complémentaires à l'avant

Pneus : Hankook L-I - h : 5 020 - 1 707 - 1 025 mm

Empattement : entre 2 960 et 2 980 mm

Poids : 862 kg 0 à 100 km/h : moins de 2" V. max. : 280 km/h

les stratégies, confirme Nicolas Mauduit. Il va falloir bien réfléchir pour déterminer le moment du pit-stop pour chacun des deux pilotes, sachant qu'il n'est pas possible de recharger les deux en même temps et qu'il y a un temps de latence de plusieurs secondes à respecter entre deux charges. Il va aussi falloir combiner ça avec les moments d'utilisation du mode Attack. » Ce Boost Charge pourrait bien être à l'origine de débriefings un peu tendus après les courses, si les choix opérés venaient à léser un pilote par rapport à un autre...

Au-delà de ces nouveautés qui s'appliquent à tous, les concurrents ont également la possibilité d'homologuer un nouveau powertrain. Stellantis a bien sûr saisi cette opportunité. « Nous nous sommes rendu compte l'an dernier que l'efficacité globale du powertrain n'était probablement pas au niveau attendu, reconnaît Léo Thomas. Nous avons beaucoup travaillé. Ce nouveau powertrain est plus une évolution du précédent qu'une révolution, même si 80 % des pièces ont été redessinées. Il y a quand même des changements qui ne sont pas négligeables, dont certains vont nous permettre d'être plus proactifs pendant l'année pour aller chercher de la performance, et d'autres qui ne sont pas quantifiables en matière d'efficacité mais qui sont là pour donner du confort de conduite au pilote. Et on espère pouvoir, en cours d'année, apporter des modifications substantielles sur le software, qui offriront d'autres gains de performance. »

Pour leur deuxième saison de partenariat, l'an dernier, DS et Penske Autosport se sont considérablement rapprochés

des avant-postes, comme le souligne Nicolas Mauduit, le directeur de l'équipe américaine : « Lors de la saison 9, nous avons construit les bases de cette collaboration et nous avons poussé sur la partie software : cela s'est ressenti l'an passé, où nous avons été quasi la meilleure équipe en qualifications. En course, en revanche, deux équipes étaient souvent devant nous. Nous avons d'ailleurs terminé troisièmes du championnat. Pour cette année, l'objectif est de faire encore plus de podiums que l'an dernier et de rafler quelques victoires également. »

Pour ce faire, l'équipe DS-Penske s'appuiera de nouveau sur l'expérience et la pointe de vitesse de Jean-Eric Vergne, seul pilote à avoir gagné deux fois le titre. Le Français est rejoint cette année par Maximilian Günther, qui remplace Stoffel Vandoorne. Cet Allemand de 27 ans compte déjà cinq saisons de Formule E à son actif et trois victoires. Il est d'ailleurs le plus jeune pilote à s'être imposé dans la discipline. Il avait alors 22 ans.

Les deux hommes ont pu tester la DS E-Tense FE25 en présence de tous leurs adversaires lors de l'ultime séance d'essais d'avant-saison sur le circuit du Jarama. « C'est une piste qui n'est pas vraiment représentative du reste de la saison, indique Jean-Eric Vergne. Il est donc difficile d'avoir une lecture fiable de la hiérarchie. En revanche, il est certain que nous nous attendons à ce que Porsche et Jaguar soient encore très forts. » D'autant que Porsche équipera cette année pas moins de six voitures puisque l'équipe ERT disposera du groupe propulseur allemand dans sa version 2024. ●

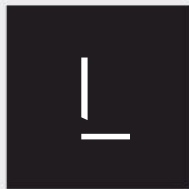
AMS
NG

Franco Colapinto

LES PILOTES DE LA NEXTGEN AU BANC D'ESSAI DE LA F1

Comme prévu, la période des transferts a bien été folle. Cette silly season a débuté en février lorsque Lewis Hamilton a annoncé qu'il allait rejoindre Ferrari. Elle s'achève sur un rajeunissement du peloton avec une demi-douzaine de rookies ou assimilés qui devraient être au départ de la prochaine saison.

Par Lionel Froissart



a F1 est un révélateur impitoyable. Ainsi, des pilotes qui ont brillé dans les formules inférieures peuvent s'y brûler les ailes et en repartir aussi vite qu'ils y sont arrivés. Mick

Schumacher en est un exemple. D'autres qui n'ont pas forcément fait des étincelles dans les catégories d'accès à la F1 peuvent s'y révéler flamboyants. A l'instar des Oliver Bearman et Liam Lawson qui ont su saisir l'opportunité qui leur était offerte de montrer leur potentiel lorsqu'il leur a fallu remplacer des pilotes titulaires. Pour eux, le plus dur reste à faire : confirmer sur la longueur d'une saison complète. Il y a également ceux présentés comme des petits génies, des futurs champions ! Au moins sur le papier. Du haut

de ses 18 ans, Kimi Antonelli, parfait néophyte, fait partie de cette catégorie, tout comme Franco Colapinto, qui est venu donner un grand coup de pied dans l'échiquier alors que l'on pensait toutes les pièces en place. A l'heure d'écrire ces lignes, l'Argentin n'avait pas encore trouvé de baquet, mais de nombreux barons de la F1 s'activaient dans la coulisse pour qu'il soit de la fête le 14 mars prochain à Melbourne. Citons aussi les invités de dernière minute, tels Gabriel Bortoleto et Jack Doohan.

Et puis il y a ceux qui étaient toujours debout lorsque la musique s'est arrêtée. Pour ces malchanceux (Pourchaire, Martins, Drugovich), l'espoir de rattraper le train de la F1 est faible. A moins que les nouveaux venus ne déçoivent. La saison à venir en apportera la réponse et dira lequel des patrons de Mercedes, Haas, Audi ou encore Alpine a misé sur le bon jockey. ●

LES TITULARISÉS

Andrea Kimi Antonelli

■ Mercedes ■ 18 ans ■ Bologne (Italie)

Contrairement à d'autres filières de jeunes pilotes, celle de Mercedes semble vouloir privilégier la qualité à la quantité. C'est un concept qui comprend certains risques que l'équipe allemande assume. Ainsi, pour succéder à Lewis Hamilton, Toto Wolff a décidé de faire monter au sommet de la pyramide Andrea Kimi Antonelli, un gamin qui a fêté ses 18 ans fin août et s'est vu offrir en cadeau d'anniversaire le volant d'une Mercedes de F1 à l'occasion de la première séance d'essais du Grand Prix d'Italie à Monza. Un beau jouet qu'il a aussitôt cassé, à la manière d'un sale gosse. Pas grave, Toto, son « papa poule », l'a pardonné, ébloui par le potentiel de son protégé. Pourtant, on ne sait pas vraiment ce que vaut celui qui nous est présenté comme un véritable génie du pilotage ayant épâté les ingénieurs lors des tests qui ont toujours été effectués à huis clos et avec un minimum de communication, mais les relevés de sa télémétrie seraient très prometteurs. Pour en arriver à cette promotion, on sait que le natif de Bologne a gagné 24 courses en Formule 4 (et 8 courses en Formule régionale), ce qui a convaincu la filière Mercedes de zapper la Formule 3 pour plonger Antonelli dans le grand bain de la F2 cette saison. Il n'y a pas spécialement brillé, contrairement à des Norris, Piastri ou Russell dans un passé récent. A deux courses de la fin du championnat, il n'avait accroché que deux victoires à son palmarès, mais a souvent fait mieux que son coéquipier chez Prema Racing, l'Anglais Oliver Bearman.

Gabriel Bortoleto

■ Sauber (Audi) ■ 20 ans
■ São Paulo (Brésil)

Après avoir remporté le titre de Formule 3 dès sa première saison en 2023 et intégré la nouvelle jeune filière McLaren, le Brésilien Gabriel Bortoleto s'est montré tout aussi régulier cette année pour sa première saison de Formule 2. Au point de se hisser en tête du classement avec l'ambition d'être sacré à Abu Dhabi. Bortoleto est l'un des fils d'une très riche famille paulistaine. Certains habitués du paddock n'apprécient pas trop sa personnalité, Bortoleto étant jugé un peu trop sûr de lui et peu amène avec son entourage. Le jeune homme semble toutefois assez intelligent pour changer son attitude. Managé par Fernando Alonso, Gabriel va devenir l'un de ses adversaires, Bortoleto ayant été finalement choisi par Sauber, future équipe Audi, pour épauler le vétéran Nico Hülkenberg. Ce qui doit faire plaisir au Néerlandais Max Verstappen, lequel avait lancé au Brésil : « Si j'étais Sauber, je l'aurais déjà signé. C'est de toute façon l'avenir (de la F1), les jeunes pilotes. »



Oliver Bearman

Oliver Bearman

■ Haas ■ 19 ans
■ Chelmsford (Grande-Bretagne)

Une carrière peut parfois dépendre d'un petit morceau d'intestin. L'Anglais Oliver Bearman le confirmerait. Ainsi, en tant que membre de la Ferrari Driver Academy, fut-il appelé en urgence le samedi du Grand Prix d'Arabie saoudite pour remplacer l'Espagnol Carlos Sainz, victime d'une crise d'appendicite. Sur le terrifiant circuit de Djeddah, Bearman se qualifia à près d'une seconde de Charles Leclerc au volant de la Ferrari. Mais il évita tous les pièges en course pour se classer 7^e et donc engranger des points à sa première participation. Il est le plus jeune pilote à s'être assis dans le baquet d'une Ferrari en grand prix, et à avoir marqué des points à sa première participation. Il a été élu pilote du jour à cette occasion et sa cote a grimpé d'un coup. Pourtant, en parallèle de son statut de pilote de réserve, sa saison de Formule 2 a été faite de plus de bas que de hauts et s'est avérée moins fructueuse que la précédente. Ce qui n'empêche pas l'écurie Haas (motorisée par Ferrari) de le titulariser pour la saison 2025. Une suspension et un forfait de Kevin Magnussen lui ont permis de disputer deux grands prix supplémentaires, ce qui l'a sorti de la catégorie des rookies pour l'administration de la FIA. ●●●



Andrea Kimi Antonelli



Gabriel Bortoleto

Liam Lawson

À SEULEMENT 22 ANS, LE BOUILLANT LIAM LAWSON POSSÈDE DÉJÀ UNE GRANDE EXPÉRIENCE. IL EST PRESSENTI DANS L'UNE DES ÉQUIPES DE RED BULL, MAIS RISQUE DEVOIR SE CONTENTER DE L'ÉQUIPE JUNIORS.

LES SURCLASSÉS

Liam Lawson

■ 22 ans ■ Hastings (Nouvelle-Zélande)

Pressenti chez Racing Bulls mais aussi considéré pour remplacer Sergio Pérez chez Red Bull (qui devrait toutefois y rester), le très ambitieux Néo-Zélandais n'était pourtant confirmé nulle part à l'heure de boucler ces pages, et attendait sa confirmation dans l'équipe juniors de Red Bull. Voilà un garçon qui n'a pas froid aux yeux et qui apparaît déjà très sûr de lui, dans ses déclarations comme dans son comportement sur les circuits. Après tout, il a prévenu qu'il n'était pas en F1 pour se faire des amis. Promu l'année dernière pour remplacer Daniel Ricciardo blessé (5 courses), il a montré de belles choses et a confirmé cette saison où il s'est retrouvé en concurrence directe avec Yuki Tsunoda. A seulement 22 ans, il possède déjà une grande expérience après avoir couru en F3, F2, Super Formula et DTM, mais sans jamais décrocher un titre notable. En F1, il s'est fait remarquer par ses défenses viriles, et des gestes parfois limites. Dans le genre, le doigt d'honneur à Pérez, autre membre de la famille Red Bull, n'a pas été bien vu, et il s'est excusé pour ça. Certaines déclarations lui ont même valu un recadrage de la part d'Helmut Marko. C'est dire !

Jack Doohan

■ 21 ans ■ Gold Coast (Australie)

L'Australien patiente dans la coulisse de l'écurie Renault-Alpine depuis 2022 et dans un rôle de réserviste depuis le début de la saison 2024. C'est tout juste si l'on se souvient qu'il a couru en F3 et F2 – un cursus tout à fait classique – avec des résultats honorables. Peut-être victime d'une personnalité assez effacée et plutôt timide, en comparaison avec certains autres prétendants à la F1, le fils du champion de moto apparaît comme un choix par défaut. Titularisé pour la saison 2025 aux côtés de Pierre Gasly, il se retrouve pourtant sous la menace de Franco Colapinto. C'est que Flavio Briatore louche sur les qualités du jeune Argentin et surtout sur ses sponsors potentiels.



Jack Doohan

Franco Colapinto

■ 21 ans ■ Buenos Aires (Argentine)

La période des transferts pour la saison 2025 a été ponctuée par deux gros événements. Le premier a été le départ d'Hamilton de chez Mercedes pour Ferrari. Le second a été le remplacement de Logan Sargeant par le jeune Argentin Franco Colapinto. Et comme ça n'arrive pas si souvent en F1, l'impétrant a aussitôt créé la sensation, en rivalisant avec Alex Albon et surtout en se montrant à la fois rapide et constant, marquant d'entrée des points au propre comme au figuré. Il est déjà suivi par une importante communauté de supporters argentins, ce qui d'un point de vue marketing aiguise les appétits. A tel point que le management de Colapinto a été approché par Red Bull, mais aussi Alpine. Mieux, Colapinto pourrait être soutenu par le milliardaire mexicain Carlos Slim, par le biais de la société Telmex. « Si nous avons une chance de faire quelque chose avec Franco, ce serait indépendamment de Sergio (Pérez) », a confirmé l'homme d'affaires.



Franco Colapinto

LES SACRIFIÉS

Mick Schumacher

■ 25 ans ■ Vufflens-le-Château (Suisse)

L'unique fils de Michael Schumacher a lui aussi été sacré champion de F3 en 2018 et de F2 à sa deuxième saison en 2020. Ce qui, en même temps que son célèbre patronyme, lui a ouvert les portes de la F1. Hélas pour lui, ses saisons 2021 et 2022 chez Haas ont été jugées catastrophiques avec seulement 12 points engrangés et beaucoup d'accidents spectaculaires. Remercé par Haas, il a trouvé refuge chez Mercedes comme réserviste, mais sans que sa candidature pour une place de titulaire soit considérée ; il n'a pas non plus été retenu par Alpine ou Sauber-Audi pour revenir en F1 à temps plein. A 25 ans, Mick a décidé de se concentrer sur l'Endurance avec Alpine dans l'espoir de retrouver la reine des catégories en 2026 au plus tard. Mais le temps presse et nombre de débutants ont envahi les paddocks.

Felipe Drugovich

■ 24 ans ■ Maringá (Brésil)

Le Brésilien Felipe Drugovich a été sacré champion de Formule 2 en 2022, avec 5 victoires à la clé. Mais il s'agissait de sa troisième saison dans cette catégorie. C'est beaucoup trop pour impressionner les patrons des équipes de F1. Seul Lawrence Stroll lui a offert un strapontin de pilote de réserve chez Aston Martin. Hormis dans le simulateur, cet ex-espoir de (déjà) 24 ans n'a pas souvent eu l'occasion de piloter la monoplace anglaise. Felipe Drugovich a avancé une idée pour donner une chance aux prétendants à la F1. Une forme de *wild card* qui accorderait très vite aux aspirants à la F1 la possibilité de disputer un grand prix, comme l'expose le Brésilien : « Cela permettrait à des pilotes de se faire remarquer. Regardez Franco Colapinto. Avec cette règle, Williams F1 aurait-elle signé Sainz ou renouvelé Albon sans y réfléchir un peu plus ? La plupart des pilotes disent déjà que 24 courses, c'est beaucoup trop. Pourquoi ne pas renoncer à un week-end de leur choix ? »

Mick Schumacher

Felipe Drugovich

Aston Martin F1 Media

LES OUBLIÉS

Théo Pourchaire

■ 21 ans ■ Grasse (France)

Comme Felipe Drugovich, le Français Théo Pourchaire, lui aussi champion de F2 (en 2023), se retrouve à pied et voit ses rêves de F1 s'évanouir. Recruté par McLaren pour effectuer un remplacement en IndyCar, le Français n'a fait qu'y passer. Zak Brown lui a préféré un autre jeune espoir, mais américain. Pilote réserviste pour l'écurie Sauber, Pourchaire ne l'a été que sur le papier. Hormis deux apparitions en FP1 en 2023, il n'a rien pu prouver au volant d'une F1. Le plus difficile à vivre est qu'il n'a jamais été sur la liste des possibles futurs titulaires de l'équipe Sauber-Audi.

Isack Hadjar

■ 20 ans ■ Paris (France)

Le Parisien reste un prétendant au titre de F2 cette saison. Il est aussi apprécié par Helmut Marko, ce qui n'est peut-être plus un atout, le patron de Red Bull, Christian Horner, étant en conflit larvé avec l'Autrichien. Toutefois, Isack Hadjar a l'avenir devant lui. Il a encore beaucoup de choses à prouver, d'autant que sa saison de F2 n'a pas fait se soulever les foules. Il lui faudra sans doute attendre que Pérez ne soit plus dans la galaxie Red Bull pour toucher au Graal de la F1. Si Colapinto ne lui coupe pas l'herbe sous le pied.

Victor Martins

■ 23 ans ■ Quincy-sous-Sénart (France)

Encore un champion qui risque de tomber dans les profondes oubliettes du sport automobile français. Sacré en Formula Renault Eurocup (2020) et en F3 (2022), Martins a disparu des radars des patrons d'équipe cette saison à cause de résultats mitigés en F2 et d'un manque d'implication de son management. Etre membre de l'Alpine Academy depuis 2021 ne lui a rien apporté de concret dans l'optique d'accéder à la F1.

Théo Pourchaire

Isack Hadjar

Victor Martins

FORMULE 1

Dans les coulisses des grands prix



GP des États-Unis

CIRCUIT DES AMÉRIQUES

18 - 20 OCTOBRE 2024



GP de Mexico City

AUTODROME DES
FRÈRES RODRÍGUEZ

25 - 27 OCTOBRE 2024



GP de São Paulo

AUTODROME
JOSÉ CARLOS PACE

1^{er} - 3 NOVEMBRE 2024

Par nos envoyés spéciaux Lionel Froissart & Joe Saward

DPPI

136

Ce mois intense de F1 aura été marqué par l'incroyable double podium brésilien des pilotes Alpine. Un résultat qui signe une forme de réconciliation entre les deux Normands Ocon et Gasly, en froid depuis quelques années, et dont la fin de la collaboration au sein de l'équipe franco-britannique restera sur cette belle image de fraternité.



Haas F1 Media



Reds Bull F1 Media

Personne ne s'attendait à un retour, discret pour l'instant, du constructeur japonais Toyota en Formule 1. C'est pourtant chose faite grâce à cet accord de partenariat technique entre l'équipe américaine Haas et le département compétition de Toyota.

Le système de réglage de la hauteur de caisse de la Red Bull RB20 a beaucoup fait parler à Austin. Pour mettre fin à ce début de polémique, la FIA a prévu que des scellés seraient désormais posés sur le système de réglage avant chaque séance de qualification et contrôlés après la course.

GP des Etats-Unis

CIRCUIT DES AMÉRIQUES

18 - 20 OCTOBRE 2024

JEUDI 17 OCTOBRE

01

Haas avec Toyota Une équipe multiculturelle

L'équipe Haas, dont les racines sont américaines, profite de son grand prix à domicile pour présenter un partenariat pour le moins inattendu. Le Japonais Ayao Komatsu, le directeur de Haas F1, annonce un accord de longue durée avec le département Compétition de Toyota : « Pour être plus compétitifs, nous cherchons plus de ressources et de puissance. Et Toyota Gazoo Racing nous offre exactement cela. Ils ont d'excellentes installations à Cologne, donc nous les utiliserons pour certaines activités, tel leur simulateur » et bien sûr la très réputée soufflerie, dont Haas pourra profiter en parallèle de celle de Ferrari à Maranello. Komatsu tient d'ailleurs à préciser que cette association ne remet pas en cause le partenariat avec Ferrari, son motoriste, fournisseur de boîtes de vitesses et des suspensions arrière.

Un point c'est trop Celui du meilleur disparaît

La FIA a réuni son Conseil mondial dans la matinée dans ses locaux parisiens. Parmi d'autres sujets traités, la FIA a décidé de supprimer, dès la saison prochaine, le point attribué pour le meilleur tour en

course réalisé par un pilote classé dans les dix premiers. Celui obtenu par Ricciardo à Singapour avait suscité une petite polémique, en privant Lando Norris de cette unité supplémentaire. Informés à Austin de cette modification du règlement sportif, la majorité des pilotes l'ont approuvée. Ce meilleur tour, parfois accroché grâce à des pneus neufs en fin de course, n'était en rien représentatif de la performance d'ensemble.

Alpine repart à zéro Une nouvelle monoplace en chantier

On pouvait s'en douter, l'Alpine 2025 ne sera pas une évolution de la voiture de cette saison, compte tenu de ses médiocres performances. Contrairement à la majorité des équipes du plateau qui pourront s'appuyer sur une base saine, la formation franco-britannique devra revoir complètement sa copie, comme l'a répété Pierre Gasly lors du point presse d'avant-grand prix. Ce qui va monopoliser beaucoup d'énergie et de moyens. Ce chantier pourrait même impacter la conception du modèle 2026, dont la motorisation sera différente.

02

Hauteur de caisse Red Bull visée

La plupart des discussions du paddock concernent un début de polémique qui vise l'écurie Red Bull, soupçonnée de disposer d'un système permettant de régler la hauteur de caisse (comme toutes les monoplaces), mais dont elle aurait pu user sous régime de parc fermé, ce qui est bien sûr interdit. La FIA dit procéder

Un jeune Américain de 10 ans vient d'intégrer la Driver Academy de Williams. Il pilote un kart depuis ses 4 ans.

à une investigation poussée. Il s'agit d'un système qui contrôle le T-Tray, soit la hauteur du fond plat à l'avant du châssis. L'équipe autrichienne confirme que ce système existe mais qu'il est inutilisable lorsque la voiture est montée et prête à rouler. Il faut toutefois préciser qu'un mécanisme permettant de régler la hauteur de caisse est autorisé seulement pendant les essais libres. Le fait que celui de la Red Bull soit situé à l'intérieur du cockpit, même difficile d'accès et nécessitant un outil spécial, instille le doute chez la concurrence.

VENDREDI 18 OCTOBRE

Scellés sur la Red Bull Système neutralisé

Alors que les techniciens de Red Bull ont déclaré qu'ils allaient faire le nécessaire pour modifier d'ici le Grand Prix du Brésil leur système de contrôle de hauteur de caisse, la FIA a préféré prendre les devants et décidé d'apposer une forme de scellés sur celui-ci avant les qualifications pour éviter toute controverse. Zak Brown, le P.D.-G. de McLaren, dont l'équipe est en lutte contre Red Bull pour les deux titres mondiaux, est bien sûr le plus remonté. Pour lui, les justifications de Red Bull qui affirment ne

pas pouvoir utiliser le système controversé une fois la voiture montée « ne tiennent pas debout ». Il ajoute que si Red Bull en a très vite reconnu la présence, c'est qu'il n'était pas possible de le nier, la FIA pouvant avoir accès à tous les fichiers techniques des équipes. Mais Brown va plus loin en affirmant : « Il n'était pas possible de nier qu'ils ont la capacité d'accéder au T-Tray depuis l'intérieur de la voiture. C'est incontestable... » La FIA n'est toutefois pas en mesure de savoir si Red Bull a utilisé, dans le passé, son réglage de hauteur de caisse sous le régime de parc fermé. Afin de mettre un peu plus la pression, Zak Brown s'interroge : « Pourquoi l'avoir conçu pour qu'il soit à l'intérieur du cockpit, alors que pour les neuf autres équipes, il est à l'extérieur de la voiture ? »

Toujours plus jeunes ? Williams recrute en primaire !

L'écurie Williams annonce qu'elle vient d'intégrer à sa Driver Academy un pilote de Karting américain, Lucas Palacio, qui vit à Washington DC. Il n'a que... 10 ans, mais il a pris le volant de son premier kart à l'âge de 4 ans. A quand la présence de recruteurs des écuries de F1 à la sortie des écoles maternelles ?



01

Zak Brown, le patron de l'équipe McLaren, ne laisse rien passer dès lors que son chouchou Lando Norris est attaqué, même verbalement. Il s'est ainsi offusqué des propos jugés "inappropriés" de la part d'Helmut Marko qui s'est autorisé à souligner la faiblesse "mentale" du jeune Anglais.



02

DPPI

Lionel Froissart

Helmut Marko et Peter Bayer, le patron de l'écurie Racing Bulls, étaient tout sourire à l'arrivée du Grand Prix des Etats-Unis. Il faut dire que le jeune Liam Lawson y a confirmé son potentiel en se classant 9^e et en se montrant intraitable en piste.

Duel tendu en début de course sprint entre les deux pilotes Ferrari. Risqué ? "Ils sont adultes et bien payés. Ils savent ce qu'ils ont à faire", commente leur patron Frédéric Vasseur.

SAMEDI 19 OCTOBRE

Vasseur spectateur Pas de consignes de modération

Le début de la course sprint a été chaud entre les pilotes Ferrari et Frédéric Vasseur, team manager de la Scuderia, a assisté à ce duel fratricide en retenant son souffle. Après coup, il nous affirme qu'il n'a jamais douté du professionnalisme de ses deux jockeys et qu'aucune consigne de modération n'a été émise : « Ils sont adultes et bien payés. Ils savent ce qu'ils ont à faire. » Et à ne pas faire, aurait pu ajouter Vasseur, soulagé tout de même que tout se soit terminé sans accroc à l'issue de cette course sprint dont le seul motif d'intérêt fut le duel entre les deux pilotes Ferrari.

01 Brown ne désarme pas Touche pas à mon Norris

La petite guerre psychologique se prolonge entre Zak Brown, le patron de McLaren, et Christian Horner ou Helmut Marko de Red Bull. Cette fois, Zak Brown s'attaque au conseiller spécial de l'équipe autrichienne, auquel il reproche d'avoir eu des propos « décevants » et « inappropriés ». Marko avait simplement déclaré : « Max est

le meilleur, il est le plus rapide et, surtout, il a la force mentale pour se battre pour le championnat du monde, plus que Charles Leclerc et Lando Norris. Nous savons que Norris a quelques faiblesses mentales. » Marko n'avait pas manqué de rebondir après les déclarations du jeune Anglais qui a eu la « faiblesse » d'avouer ses difficultés à gérer la pression avant de monter dans sa voiture : « Pour les courses, je suis toujours aussi excité et tout aussi nerveux. Je ne mange presque rien le dimanche. J'ai du mal à boire quoi que ce soit, juste à cause de la nervosité et de la pression. »

DIMANCHE 20 OCTOBRE

Arnaud Péricard

Un avocat omnisport

Nous croisons Arnaud Péricard sur la terrasse de l'équipe Alpine. L'homme se fait rare sur les circuits. Il est pourtant l'avocat de Pierre Gasly, mais aussi en passe de s'occuper de la carrière du jeune Isack Hadjar. Si l'avenir immédiat de son client normand est calé, la situation de l'espoir parisien l'a encouragé à faire le déplacement au Texas, d'autant qu'il a rendez-vous avec un autre

sportif de haut niveau, un certain Victor Wembanyama, le joueur de basket français qui évolue chez les Spurs de San Antonio. Péricard a tenu à faire un crochet par le paddock d'Austin pour s'entretenir avec les responsables de Red Bull. L'avocat nous assure qu'Hadjar est dans les petits papiers de Marko et que les espoirs sont réels de le placer dans la Racing Bulls si Lawson va chez Red Bull : « Ce n'est pas une garantie absolue, mais il vaut mieux ça que le contraire. »

02 Lawson entretient sa cote Pas sa réputation

« Il a fait une course fantastique ». L'Autrichien Helmut Marko nous résume brièvement la course de Liam Lawson, lorsque le Néo-Zélandais vient nous interrompre. Lawson, revenant du carré des interviews, s'arrête, Marko le félicite et l'écoute lui raconter son âpre bataille avec Alois sur lequel il a encore une fois pris le dessus. La veille, les deux hommes s'étaient déjà retrouvés en bagarre lors de la course sprint, et l'Espagnol – assez gonflé – n'avait pas apprécié la défense pugnace du débutant. Il lui avait annoncé vouloir « le faire chier » dès qu'il en aurait l'occasion. Ce qu'il a mis en pratique en qualifications, sans être inquiété par les commissaires.

Verstappen gracié, Norris pénalisé Le paddock en ébullition

Lando Norris a multiplié les tentatives de dépassement sur Max Verstappen après une longue course-poursuite. L'Anglais a tenté à nouveau sa chance à quatre tours

de l'arrivée après avoir profité d'une aspiration. Il est parvenu à revenir au niveau de la Red Bull et même à la précéder, mais seulement après avoir été poussé à l'extérieur des limites de la piste, les deux monoplaces ayant viré au large. Quelques instants plus tard, la décision des commissaires tombait : pénalité de 5 secondes pour Norris (qui en était informé), rien pour le Néerlandais. Incompréhension générale parmi les observateurs. Sur la piste, Lando Norris n'est pas parvenu à combler la totalité de sa pénalité, échouant pour moins d'une seconde. Après l'arrivée, il ne pouvait que laisser filtrer son amertume : « Max défend en sortant de la piste, et dépasse en sortant de la piste. » Ce n'est que le début d'une nouvelle polémique, avec ce nouvel incident en course qui s'ajoute à celui du départ où Verstappen avait déjà forcé Norris, parti de la pole position, à quitter les limites de piste.

LUNDI 21 OCTOBRE

Toto Wolff remet une pièce Affaire classée ou pas ?

Assez discret jusque-là dans l'affaire de la hauteur de caisse des Red Bull, Toto Wolff sort du bois au lendemain du Grand Prix des Etats-Unis : « Mon point de vue est que, d'après ce que j'ai vu et ce que j'ai entendu, c'est scandaleux. » Et le patron de Mercedes de douter de la conformité de ce système qu'il juge beaucoup plus complexe que celui des autres voitures du plateau : « Pourquoi concevoir une telle chose et y apposer deux marques pour deux positions, comme si vous vouliez pouvoir les changer facilement ? »



DPPI

03

Le stadium de l'autodrome de Mexico offre une atmosphère unique et une vue plongeante sur les monoplaces qui négocient les deux ou trois virages parmi les plus lents de la saison. Un lieu qui attire des spectateurs du monde entier, dont quelques Français.

Il conclut : « Red Bull nous explique qu'il faut un outil très spécial pour utiliser ce système. C'est tout simplement de la foutaise. » Cependant, Nikolas Tombazis, responsable des questions techniques des monoplaces à la FIA a déclaré : « L'affaire est close ».

GP de Mexico City

AUTODROME DES FRÈRES RODRÍGUEZ

25 - 27 OCTOBRE 2024

JEUDI 24 OCTOBRE

03

**Spectateurs de F1
Un véritable
sacerdoce**

Nous rencontrons des spectateurs français qui ont fait le long déplacement au Mexique. Ils ont acheté (très cher) des billets pour s'installer dans les tribunes du Foro Sol, le stade de base-ball transformé en stadium automobile le temps du grand prix, et se réjouissent de l'ambiance qui règne dans l'enceinte du circuit alors qu'aucune F1 n'a encore tourné. En revanche, ils gardent un mauvais souvenir de l'édition 2023 de Las Vegas : « Les places étaient hors de prix, il était interdit d'avoir un appareil photo avec un téléobjectif, interdiction d'avoir un sac à dos, seul un sac transparent était autorisé. Et sans parler des horaires décalés et de l'évacuation imposée des tribunes avant la deuxième séance. » Inutile de préciser que

ces spectateurs ont rayé Vegas de leur programme.

**Horner réplique à McLaren
Le DRS était un avantage**

Au moment du Grand Prix de Singapour, la FIA avait pris le taureau par les cornes pour régler le problème des ailerons arrière flirtant avec la légalité. Ainsi, le mini-DRS détecté sur celui des McLaren a été proscrit et l'autorité sportive a diffusé avant le Grand Prix des Etats-Unis une directive pour clarifier ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas. Plusieurs écuries ont donc modifié leur aileron arrière, ce qui démontre que McLaren n'était pas la seule à jouer avec la zone grise du règlement. Red Bull pour sa part s'est empressée de déclarer qu'elle n'avait apporté aucune modification à son propre aileron arrière pour Austin. De son côté, Andrea Stella, responsable sur le terrain de l'équipe McLaren, en doute : « Je serais surpris qu'il n'y ait eu que deux ou trois équipes qui ont ressenti le besoin de procéder à des adaptations au niveau de l'aileron arrière. »

**McLaren veut une révision
Des points à la clé**

La traditionnelle fête organisée par les organisateurs mexicains a déjà réuni tout le paddock autour des stands de spécialités locales lorsque la FIA diffuse un communiqué révélant que l'équipe McLaren a tardivement décidé de faire valoir son droit de révision au sujet de la pénalité de Norris lors du Grand Prix d'Austin. C'est qu'il y a trois points à récupérer pour le pilote anglais, et donc à prendre à Verstappen. La FIA annonce qu'elle rendra son verdict sous 24 heures. ●●●

UN MOIS EN PISTE...

Malgré un Verstappen magistral, Red Bull restait derrière McLaren et Ferrari au championnat des constructeurs après São Paulo. La RB20 était pourtant proche de son meilleur niveau.



1. McLaren

L'équipe de Woking ne désarme pas, et apporte à chaque course des petites améliorations qui lui permettent de rester à la pointe de l'attaque. Ce sont plutôt ses pilotes qui marquent le pas. Norris et Piastri ont déçu au Mexique et au Brésil.



2. Ferrari

Comme McLaren, Ferrari s'est attelé à comprendre et apprivoiser ses développements. La SF-24 semble être une des monoplaces les plus saines en comportement. Reste à régler ce petit problème récurrent de consommation des gomme arrière.



3. Red Bull

Seul Verstappen est capable de s'adapter aux petites imperfections de sa machine. Mais l'équipe technique, après avoir cerné le principal problème de la Red Bull, rétive sur les bosses et les vibreurs, est parvenue à dresser ce pur-sang.



4. Mercedes

Encore une monoplace que l'équipe de Brackley sera ravie de voir partir au musée (après 2022 et 2023). D'un circuit à l'autre, son comportement passe de satisfaisant à imprévisible ou catastrophique. Hamilton ne s'en accommode pas.



5. Aston Martin

Comme chez Red Bull, il n'y a qu'un pilote chez Aston Martin. Grâce à son talent, Fernando Alonso fait parfois illusion, mais il affirme : « Nous sommes la 8^e ou 9^e force depuis environ huit courses et cela ne va pas changer. »



6. Alpine

Il a fallu la pluie de São Paulo pour que les deux Normands de l'équipe de Dieppe (base historique d'Alpine) fassent étalage de leurs véritables qualités. Un miracle ponctuel qui ne fait pas oublier les faiblesses chroniques d'une machine ratée.



7. Haas

Haas est passé devant Racing Bulls grâce à des développements qui fonctionnent enfin. Une nouveauté pour l'écurie américaine qui a toujours eu du mal dans ce domaine. Après le beau score de Mexico, le résultat brésilien nul a douché l'ambiance.



8. Racing Bulls

L'équipe de Faenza reste au contact de Haas au championnat. Elle reporte toutefois ses espoirs sur 2025. Le principal chantier sera de déménager son département aérodynamique « obsolete » pour l'installer près de chez Red Bull à Milton Keynes.



9. Williams

Après une belle série, l'équipe Williams n'a marqué qu'un point lors des trois courses outre-Atlantique. Et surtout, elle y a laissé une bonne partie de son budget après une série de gros accidents, dont trois au Brésil, imposant le forfait d'Albon.



10. Sauber Stake

Rien ne va à Hinwil. Les problèmes d'organisation en interne semblent plus complexes encore que la médiocrité technique de la monoplace. Avant l'arrivée d'Audi en 2026, Sauber doit se redresser dès 2025, pour éviter l'implosion.



01

Reds Bull F1 Media

Julian Jakobi est respecté dans le paddock pour avoir été le manager d'Alain Prost puis d'Ayrton Senna. Il doit aujourd'hui défendre les intérêts de son client Sergio Pérez, ce qui n'est pas le dossier le plus facile. Mais attention, Jakobi est un redoutable négociateur.



02

DPPI

Flavio Briatore est de retour dans le paddock de Mexico, après avoir évité les déplacements à Singapour et Austin. Il n'a toutefois pas chômé et confirme que l'accord avec Toto Wolff, et donc Mercedes, pour la motorisation et la fourniture de la boîte de vitesses, est conclu.

SAMEDI 26 OCTOBRE

Révision rejetée Verstappen impuni

C'est tard dans la nuit du vendredi au samedi que la FIA rejette la demande de révision de McLaren. Il apparaît que l'écurie n'a pas apporté de nouvelles preuves susceptibles de changer la décision initiale. Celle-ci est sans surprise confirmée, ainsi que le classement de Max Verstappen. Les commissaires de la FIA ne se déjugent quasiment jamais, la FIA promet toutefois qu'elle va revoir les règles de dépassements.

01 Julian Jakobi à l'ouvrage Le dossier Pérez dans sa sacoch

L'homme d'affaires britannique Julian Jakobi fut le manager d'Alain Prost puis d'Ayrton Senna. Il est toujours très actif dans le paddock. Et plus que jamais ici à Mexico, en tant que manager du local Sergio Pérez. S'il n'a jamais été un boute-en-train, Jakobi affiche une mine plus sombre que jamais après une nouvelle qualification catastrophique de son client. Alors qu'il essaye de sauver la place de Pérez chez Red Bull, Jakobi n'a plus que des arguments commerciaux à faire valoir. Mais Helmut Marko est bien décidé à mettre un terme au contrat du deuxième pilote Red Bull. Son projet serait de remplacer Pérez par Lawson dès Las Vegas pour étalonner le Néo-Zélandais aux côtés de Verstappen lors des trois derniers grands prix. Mais encore une fois, le Team Principal de Red Bull, Christian

Horner, ne tarde pas à contredire son « conseiller spécial » et rival. De son côté, Julian Jakobi, qui est réputé pour être un impitoyable négociateur, affirme que le contrat de Pérez est en béton et incassable.

Flavio Briatore de retour Discussion à bâtons rompus

Flavio Briatore n'était pas le bienvenu au Grand Prix de Singapour, nous l'avons déjà écrit ici, le « crashgate » de 2008 étant encore dans toutes les mémoires. Il n'y était donc pas présent. Puis, l'Italien se serait vu refuser son entrée aux Etats-Unis. Le nouveau patron de l'équipe Alpine a donc fait l'impasse sur ces deux rendez-vous. Mais le voilà de retour dans le paddock de Mexico. Nous profitons de notre très ancienne relation pour lui poser quelques questions entre deux portes. Briatore nous dresse un bilan catastrophique de l'état dans lequel il a trouvé l'équipe qu'il avait laissée lorsqu'elle s'appelait encore Renault. Il ne mâche pas ses mots pour détruire Laurent Rossi et Otmar Szafnauer, les anciens dirigeants qu'il juge comme les principaux responsables de la descente aux enfers de l'équipe française. Même son compatriote italien Davide Brivio ne trouve pas grâce à ses yeux. Il déplore que ceux-là aient perdu Piastrì et Alonso. Briatore nous confirme qu'il voulait déménager le département Moteur de Viry à Enstone dès les années 2000. Ce fut impossible pour des raisons politiques. Enfin, il laisse entendre que le deuxième pilote Jack Doohan a un contrat de longue durée avec Alpine, mais renouvelable d'une année sur

A Mexico, Flavio Briatore nous laisse entendre qu'il n'y aura pas de surprise concernant le futur moteur qui propulsera l'Alpine. Il s'agira donc de Mercedes.

l'autre. Il est en quelque sorte un choix par défaut susceptible d'être remplacé si une meilleure opportunité se présente.

02 Un moteur Mercedes pour Alpine Briatore confirme à demi-mot

Flavio Briatore nous assure que l'annonce du futur moteur qui propulsera l'Alpine sera connu entre le Grand Prix du Brésil et celui de Las Vegas, et laisse entendre qu'il n'y aura pas de surprise. Il s'agira donc de Mercedes. Nous lui arrachons aussi l'information selon laquelle ce moteur sera accouplé à une boîte de vitesses Mercedes.

Mexico passionné de F1 Même sans Pérez

Alejandro Soberon, le promoteur du Grand Prix du Mexique, déclare que l'événement dont il a la charge est suffisamment solide pour se passer de Sergio Pérez. « Evidemment », la présence de Checo en F1 est « un grand catalyseur de la passion pour ce grand prix », déclare-t-il. Mais les Mexicains ont la F1 très, très près de leur cœur. » Pérez ne risque même pas d'être regretté à son grand prix national...

DIMANCHE 27 OCTOBRE

Red Bull s'intéresse à Colapinto Williams calme les rumeurs

Les Argentins se réjouissent de pouvoir à nouveau soutenir un des leurs en F1. Depuis le Grand Prix d'Italie, les performances de Franco Colapinto provoquent en effet un enthousiasme inattendu, en écho à sa personnalité très chaleureuse et simple. A tel point qu'une nouvelle rumeur se propage à l'arrière des stands de Mexico : Red Bull serait intéressé par le talent et la nationalité de l'Argentin. Le petit nouveau de 21 ans affirme n'en rien savoir, tandis que James Vowles reconnaît que d'éventuelles négociations pourraient s'ouvrir mais qu'elles s'annoncent « sensibles », Colapinto étant sous contrat Williams et Vowles ne voulant pas brader cette pépite. Horner, de son côté, ne dément pas son intérêt.

Sanctions contre Verstappen Une presque unanimité

Max Verstappen s'est encore distingué, à deux reprises, lors du grand prix en poussant son



CIRCUIT OF THE AMERICAS (TEXAS)

18-20 OCTOBRE 2024

GP des Etats-Unis



Austin



DPI

POLE POSITION

(Samedi)

1'32"330Lando Norris
(McLaren)

MEILLEUR TOUR EN COURSE

(dimanche)

1'37"330Esteban Ocon
(Alpine)

Des cadeaux à gogo

Avec quelques jours de retard, Charles Leclerc a reçu son cadeau

d'anniversaire (il fêtait ses 27 ans le 16 octobre). Un trophée

l'attendait sur la plus haute marche du podium de ce Grand Prix des Etats-Unis, l'un des plus populaires de la saison.

Ce cadeau, le Monégasque se l'est offert après avoir su saisir toutes les opportunités, à

commencer par celle proposée pour les deux prétendants au titre mondial, lorsque Lando Norris

(parti de la pole position) et Max Verstappen, tout à leur lutte

pour la première place, ont ouvert grand la porte au pilote Ferrari. Leclerc n'en demandait

pas tant. Des cadeaux, il y en a eu d'autres. Et celui offert en fin de course à Max Verstappen

a été le plus spectaculaire et le moins mérité. Oublions l'action du départ où le Néerlandais

a obligé (une première fois) Norris à virer hors des limites de la piste pour éviter l'accrochage.

En général, les commissaires de la FIA se montrent cléments pour les actions du premier tour.

Plus litigieuse est cette pénalité (+ 5") qui est tombée sur Norris à quatre tours de l'arrivée après avoir dépassé la Red Bull n° 1.

Certes, la McLaren a tourné en dehors des limites de piste, mais parce que la Red Bull était elle aussi, sur sa gauche, en dehors

de la piste. Les commissaires ont considéré que l'Anglais y avait gagné un avantage (?) et ainsi pu doubler Verstappen.

Lors des quatre tours restant à couvrir, Norris a cravaché pour creuser un écart supérieur à cinq secondes mais a échoué

pour neuf dixièmes de seconde. Max, pour une fois, peut remercier la FIA.

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



DPI

Leclerc bondissant

Profitant de la chamaille prévisible entre Norris et Verstappen dans le premier virage, partis au large, Leclerc bondit de la deuxième ligne pour s'emparer de la tête. Le rythme de sa Ferrari, dotée d'un nouvel aileron avant, le met ensuite à l'abri d'un retour de ses poursuivants.



DPI

Hamilton dehors

Sur ses 32 abandons en 351 grands prix, Lewis Hamilton est victime de sa troisième sortie de piste en solitaire (en comptant la rentrée au stand en Chine en 2007). A la fin du 2^e tour, il termine sa course dans le gravier, dans le même virage que son coéquipier Russell la veille.



Motorsport-images/LAT/Panoramic

Norris pénalisé

Revenu dans le sillage de Verstappen après une longue course-poursuite, Norris porte une énième attaque au 52^e tour mais se retrouve poussé en dehors de la piste par son adversaire.

L'Anglais prend l'avantage, mais il est pénalisé de 5" et y perd la 3^e place.

TOP 3. CLASSEMENT COURSE SPRINT (samedi)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB20 (Honda)	31'06"146
2 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 3"882
3 Lando Norris	4	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 6"240

TOP 10. CLASSEMENT GP (dimanche)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-24 (Ferrari)	1 h 35'09"639
2 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 8"562
3 Max Verstappen	1	Red Bull RB20 (Honda)	à 19"412
4 Lando Norris	4	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 20"354 *
5 Oscar Piastri	81	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 21"921
6 George Russell	63	Mercedes W15 (Mercedes)	à 56"295
7 Sergio Pérez	11	Red Bull RB20 (Honda)	à 59"072
8 Nico Hülkenberg	27	Haas VF-24 (Ferrari)	à 1'02"957
9 Liam Lawson	30	Racing Bulls VCARB 01 (Honda)	à 1'10"563
10 Franco Colapinto	43	Williams FW46 (Mercedes)	à 1'11"979

* 5" de pénalité.

"Je pense que si cela ne s'était pas produit ce tour-là, cela se serait produit un autre tour plus tard. Parce que quelque chose n'allait pas avec la voiture."

Lewis Hamilton, sur sa sortie de piste en début de course.



DPPI



Motorsport-images/LAT/Panoramica

Lewis Hamilton a toujours été attentif à l'émergence des jeunes pilotes et ne manque jamais de les encourager. Le dernier à avoir reçu les félicitations du septuple champion du monde est l'Argentin Franco Colapinto, comblé par cet adoubement.

adversaire Lando Norris hors des limites de la piste, alors que l'Anglais tentait de le dépasser. Tandis qu'une manœuvre identique était passée comme une lettre à la poste à Austin, il a cette fois été durement sanctionné d'une double pénalité de 10 secondes. George Russell admettra, après consultation de ses homologues en son titre de directeur du GPDA (l'association des pilotes de Formule 1), que tous à l'exception d'un (Verstappen ?) sont d'accords avec la sanction des commissaires de la FIA.

GP de São Paulo

AUTODROME
JOSÉ CARLOS PACE

1^{er} - 3 NOVEMBRE 2024

JEUDI 31 OCTOBRE

Alonso malade Magnussen forfait

La fin de cette longue saison est éprouvante pour tout le petit monde de la F1. Et même s'ils sont choyés, les pilotes n'échappent pas à la fatigue, surtout avec cet enchaînement de trois courses. Déjà patraque à Mexico, Alonso a fait un déplacement express vers l'Europe pour quelques examens complémentaires. Il est absent pour ce jeudi dédié aux obligations médiatiques. Kevin Magnussen, lui, ne s'est pas senti capable de piloter à son

maximum sur le difficile circuit d'Interlagos et a déclaré forfait. Oliver Bearman va donc disputer son troisième grand prix dans le rôle de remplaçant.

01 Colapinto a séduit Hamilton "Un incroyable travail"

Lors de la conférence de presse de la FIA, Lewis Hamilton encense le jeune Franco Colapinto, avouant être bluffé par les débuts du jeune Argentin depuis son arrivée à Monza. « C'est à la dernière minute que l'on a fait appel à lui et qu'on l'a jeté dans le grand bain (de la F1). Il a fait un travail incroyable. » Difficile de trouver meilleur ambassadeur.

VENDREDI 1^{er} NOVEMBRE

Max supporte Bortoleto Il le "signerait" chez Audi

Les jeunes pilotes qui toquent aux portes de la F1 ont de la chance lorsqu'ils sont adoubés par leurs aînés, surtout lorsqu'il s'agit de champions du monde. Cette fois, c'est Max Verstappen qui vante les mérites du jeune Brésilien Gabriel Bortoleto. Pilote de réserve pour McLaren et leader du championnat de F2, le Paulista n'a pourtant pas eu l'opportunité de montrer son talent au volant d'une F1 dans le cadre d'une course. Alors que débute son grand prix à domicile, Bortoleto est toujours sans volant pour la saison 2025. Ce qui étonne Verstappen : « Si j'étais Sauber (futur Audi, NDLR), je l'aurais déjà signé. Les jeunes pilotes, c'est de

A São Paulo, Lewis Hamilton, qui est aussi citoyen d'honneur du Brésil, a connu l'immense privilège de piloter une ancienne McLaren de 1990 que son idole Ayrton Senna avait mené à la victoire à six reprises. Une émotion partagée en compagnie de Viviane, la sœur du champion brésilien, et une foule en délire.

Max Verstappen, après sa démonstration de pilotage sous la pluie à São Paulo : "Où est la presse britannique ? Ils ne savent pas où se déroule la conférence de presse ?"

toute façon l'avenir. Et (avec), en 2026, un grand changement de règles, c'est toujours bien de s'habituer à une équipe pendant un an, de faire des erreurs ici et là, de s'intégrer, de comprendre un peu la voiture. »

SAMEDI 2 NOVEMBRE

Jos Verstappen contre Johnny Herbert "Qu'il se taise !"

Jos Verstappen n'apprécie pas que Johnny Herbert, ancien pilote et qui était commissaire de la FIA à Mexico, se soit exprimé dans la presse en jugeant le pilotage de son fils de manière trop critique : Max, a déclaré Herbert, « a un état d'esprit horrible, consistant à essayer d'obtenir un avantage en faisant sortir un autre pilote de la piste. » Il a néanmoins précisé dans la foulée qu'il est un fan du pilote Néerlandais... Ce qui n'a guère amadoué Jos : « Je pense qu'un commissaire ne devrait pas du tout parler à la presse et se contenter de faire son travail, maugrée-t-il. Et ce n'est certainement pas le cas ici. » Herbert rappelle qu'il s'était exprimé sur le pilotage de Max Verstappen dans le cadre de ses activités de consultant pour la chaîne Sky.

Sainz sous contrat Mais toujours dragué

Cette saison des transferts est vraiment folle. Elle va d'ailleurs déboucher sur un renouvellement d'un tiers des cadres pour la saison 2025. Et rien ne dit qu'elle ne se prolongera pas jusqu'au premier grand prix de la prochaine saison. Ainsi, le sort de Sergio Pérez suscite les hypothèses les plus folles. A São Paulo, c'est le cas de Carlos Sainz qui a été beaucoup évoqué. Certains ont imaginé un scénario pour le moins diabolique qui verrait l'Espagnol retourner dans le giron de Red Bull, ce qui laisserait la place libre à Franco Colapinto chez Williams. Et pour pimenter le tout, il semblerait que Flavio Briatore soit entré dans la danse en essayant de récupérer Carlos Sainz chez Alpine !

DIMANCHE 3 NOVEMBRE

02 Hamilton chez McLaren Dans la monoplace de Senna

Il en rêvait, la FIA lui a donné le feu vert. Ainsi, Lewis Hamilton a été autorisé à piloter une autre F1 que sa Mercedes sur le circuit pauliste. Prévu le samedi, ces quelques tours au volant d'une MP4/5 ●●●

GP de Mexico City



DPPI

Et porté par la foule...

A l'arrivée de ce Grand Prix de la ville de Mexico, la ferveur du public a fait chavirer de bonheur le vainqueur du jour. L'Espagnol Carlos Sainz aurait pu demander la double nationalité dans la foulée qu'elle lui aurait probablement été accordée. Au moins par cette foule garnissant le stadium. Un lieu unique en son genre et parfaitement génial. Ce n'est pas l'endroit où les monoplaces de F1 y sont les plus spectaculaires car c'est la partie la plus lente de l'autodrome, mais c'est un véritable entonnoir dans

lequel les pilotes les plus adulés par le public peuvent presque en percevoir la clameur. Sainz, lui, s'est dit porté par ces encouragements qui se sont renouvelés et amplifiés à chacun de ses passages, pendant trois jours. Lorsque les occupants des gradins ont compris que ce ne serait pas encore le week-end de leur Sergio « Checo » Pérez, ils ont reporté leurs cris et leurs chants vers le numéro 55. A sa descente de voiture, le pilote Ferrari n'a pas manqué de les remercier chaleureusement, tout à sa joie d'avoir triomphé

à nouveau pour Ferrari devant des spectateurs connaisseurs et surtout ses amis et sa famille au grand complet. Jamais on n'avait vu Carlos Sainz, d'ordinaire taciturne, aussi heureux et souriant. Il faut dire que sa démonstration a été totale. Même s'il n'a pas profité longtemps de sa pole position, comme c'est souvent le cas à Mexico, une fois de retour en tête de la course, il s'est montré irrésistible. Tout le contraire de l'autre « héros » local, Sergio Pérez, qui a sombré corps et biens, et s'est classé dernier.

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-24 (Ferrari)	1 h 40'55"800
2 Lando Norris	4	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 4"705
3 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 34"387
4 Lewis Hamilton	44	Mercedes W15 (Mercedes)	à 44"780
5 George Russell	63	Mercedes W15 (Mercedes)	à 48"536
6 Max Verstappen	1	Red Bull RB20 (Honda)	à 59"558
7 Kevin Magnussen	20	Haas VF-24 (Ferrari)	à 1'03"642
8 Oscar Piastri	81	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 1'04"928
9 Nico Hülkenberg	27	Haas VF-24 (Ferrari)	à 1 tour
10 Pierre Gasly	10	Alpine A524 (Renault)	à 1 tour

“C'est incroyable de voir ce public. J'ai l'impression d'avoir beaucoup de fans au Mexique, et ils m'ont donné beaucoup de force. Je voulais vraiment cette victoire.”

Carlos Sainz, vainqueur et transporté par la ferveur populaire.



LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



Motorsport-images/Sutton/Panoramic

Tsunoda et Albon au tapis

Comme toujours à Mexico, le départ est à haut risque avec l'effet d'aspiration qui propulse le peloton à une vitesse vertigineuse vers le premier virage. Cette fois, ce sont Albon et Tsunoda, gênés par Gasly, qui se sont retrouvés piégés jusqu'à semmeler les roues. Double abandon.



FI Media

Un Max de pénalité

Verstappen avait prévenu qu'il ne changerait rien à son pilotage, tant que les règles n'évolueraient pas. Il l'a prouvé à la relance, mais cette fois, la sanction est tombée. Pour ses deux manœuvres (défense et dépassement) litigieuses, il a été pénalisé de 20".



FI Media

Leclerc : coup de chaud et meilleur tour

A moins de 10 tours de l'arrivée, alors que Norris est revenu dans la zone du DRS derrière sa Ferrari, Leclerc en perd le contrôle à l'entrée de la ligne droite et y laisse la 2^e place. Le Monégasque se console avec le point du meilleur tour.

POLE POSITION

1'15"946

Carlos Sainz
(Ferrari)

MEILLEUR TOUR

1'18"336

Charles Leclerc
(Ferrari)



DPPI

01

Trois accidents majeurs au cours du week-end brésilien, c'est le cauchemar qu'ont vécu les pilotes, les mécaniciens et tous les membres de l'écurie Williams. Outre le coût de ces sorties de piste, l'équipe s'est retrouvée à court de pièces et Alex Albon contraint de déclarer forfait.

de 1990 du champion brésilien Ayrton Senna ont été reportés au dimanche pour cause d'intempéries. Hamilton avait déjà eu l'occasion de piloter une ex-McLaren de son idole, mais à huis clos et à Silverstone. Cette fois, malgré une pluie persistante, le Britannique, adulé au Brésil et citoyen d'honneur du pays, a pu piloter devant les fans brésiliens. « C'était très émouvant bien sûr, a-t-il réagi. Le faire ici devant ce beau public au Brésil, qui est resté sous la pluie toute la journée, et qui était là depuis 3 ou 4 heures du matin. C'était une journée très spéciale et je suis incroyablement reconnaissant envers tous ceux qui ont rendu cela possible. »

01 Le cauchemar de Williams Une course ruineuse

Ce sont des dizaines de millions de dollars qui se sont potentiellement envolés lors de ce terrible Grand Prix de São Paulo pour l'écurie de Grove. Il y a d'abord eu ces trois crashes d'Albon et Colapinto, lors des qualifications, et l'accident très destructeur de l'Argentin en course. Mais il y a eu pire avec l'incroyable remontada de l'équipe Alpine au classement des constructeurs qui, mécaniquement, a fait reculer Williams. L'équipe anglaise est retombée à l'avant-dernière place, semant au passage pas mal de billets verts.

Les Verstappen chambrent Un poil rancuniers

Au milieu de la conférence de presse de la FIA à laquelle sont conviés les trois premiers d'un

grand prix, Max Verstappen fait exploser de rire l'assistance, en posant lui aussi une question : « J'ai une question rapide. J'apprécie que vous soyez tous là, mais je ne vois aucune presse britannique. Ils ont dû courir à l'aéroport ? Ou alors ils ne savent pas où se déroule la conférence de presse ? » Le champion du monde garde en travers de la gorge les critiques des (nombreux) journalistes britanniques au sujet de son pilotage. Jos, le père de Max, a fait preuve de moins de finesse après la démonstration aquatique de son fiston : « Les médias britanniques gardent leur grande gueule fermée pour l'instant ! »

MERCREDI 6 NOVEMBRE

Bottas et Zhou remerciés Bortoleto recruté

Sans surprise, l'équipe Sauber, future Audi, annonce le départ en fin de saison de son duo de pilotes, Valtteri Bottas et Guanyu Zhou. Et c'est Gabriel Bortoleto qui a été choisi pour faire équipe avec Nico Hülkenberg. En fait, les négociations avec le clan du pilote brésilien étaient engagées depuis quelques semaines déjà. Il fallait s'accorder avec McLaren pour totalement libérer Bortoleto de son contrat avec cette équipe. Bortoleto a impressionné par son parcours en F3 (champion) et la gestion de sa saison de F2, dont il est le leader. Enfin, le marché automobile brésilien a toujours été très important pour Audi. Il faut par exemple se souvenir qu'Ayrton Senna était un ambassadeur de la marque. ●

LE POINT

Max controversé, attaqué, contrarié, mais Max sacré ?

Lorsque ces lignes paraîtront, Max Verstappen sera sacré champion du monde pour la 4^e fois, ou en passe de l'être. D'autant que lors des trois épreuves outre-Atlantique, Lando Norris a montré ses limites face à un adversaire qui ne semble pas en avoir.

On ne cesse de le dire et répéter. Max Verstappen est insubmersible. Tout glisse sur sa carcasse en titane comme l'eau sur les plumes d'un canard. Puni par la FIA pour son langage trop vert, brimé par la même FIA pour son pilotage trop rude et ses défenses sur la piste à la limite de l'acceptable. Dans ce domaine, le roc néerlandais a fait l'unanimité contre lui, ou presque. Les anciens pilotes du paddock, comme ses adversaires d'aujourd'hui ont tous dénoncé le pilotage du champion de Red Bull qui va souvent au-delà des limites pour défendre une position. Face à toutes ses critiques, Verstappen est resté droit dans ses bottines de course, affirmant à São Paulo : « Je suis triple champion du

monde, je sais ce que je fais. » Entre-temps, après le laxisme des commissaires à Austin, Verstappen avait été rappelé à l'ordre au Mexique (deux fois dix secondes de pénalité) après avoir affirmé qu'il ne changerait rien à son pilotage tant que les règles (sportives) ne changeraient pas. La réactivité des commissaires à Mexico semble indiquer que Max a été entendu. Pilote de caractère à la morgue parfois insupportable, Verstappen est surtout un pilote génial, exceptionnel, capable d'évoluer dans une autre dimension. Le Grand Prix de São Paulo, disputé dans des conditions dantesques, l'a rappelé. Pour cette seule démonstration, Max Verstappen mérite un quatrième titre mondial.

CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE 2024 *

* Au 19 novembre

TOP 10. ÉCURIES

Ecurie	Points
1 McLaren	593 pts
2 Ferrari	557 pts
3 Red Bull	544 pts
4 Mercedes	382 pts
5 Aston Martin	86 pts
6 Alpine	49 pts
7 Haas	46 pts
8 Racing Bulls	44 pts
9 Williams	17 pts
10 Sauber Stake	0

TOP 10. PILOTES

Pilote	Points
1 Max Verstappen	393 pts
2 Lando Norris	331 pts
3 Charles Leclerc	307 pts
4 Oscar Piastri	262 pts
5 Carlos Sainz	244 pts
6 George Russell	192 pts
7 Lewis Hamilton	190 pts
8 Sergio Pérez	151 pts
9 Fernando Alonso	62 pts
10 Nico Hülkenberg	31 pts

DANS LES COULISSES DU MOIS PROCHAIN





AUTODROMO JOSÉ CARLOS PACE, INTERLAGOS
1^{er}-3 NOVEMBRE 2024

GP de São Paulo



São Paulo



Red Bull Media

POLE POSITION
(dimanche matin)

1'23"405

Lando Norris
(McLaren)

**MEILLEUR TOUR
EN COURSE** (dimanche)

1'20"472

Max Verstappen
(Red Bull)

La "Maxter class" de Verstappen

Regroupés au pied d'un podium inédit avec Verstappen entouré

d'Ocon et de Gasly, des milliers de spectateurs n'ont pas manqué d'acclamer le pilote Red Bull qui, sur une piste détrempée, sous les averses, dans le brouillard des pulvérisations, leur a sans doute rappelé la vista dont faisait étalage leur idole Ayrton Senna au volant de sa McLaren.

Sans un drapeau rouge au pire moment lors des qualifications ni l'obligation de subir une pénalité « technique » de 5 places, Verstappen serait probablement parti de la 1^{re} ligne et aurait déroulé une course classique et peut-être gagnée en repoussant ses adversaires à un tour, comme l'a supposé Norris après l'arrivée. Mais contraint de s'élancer du 17^e emplacement de la grille, il a produit une master class dont il a le secret.

A l'attaque du 2^e tour, il avait déjà gratté 7 places. Il s'est ensuite joué de toutes les difficultés et a bénéficié du petit coup de main qui échoue souvent aux plus grands champions. Il y a d'abord eu cette safety car qui ne s'imposait pas à l'approche de la mi-course et qui allait causer la perte de Colapinto, victime d'une violente sortie de piste pour rattraper le peloton. Le drapeau rouge inévitable profitait alors à Max qui bénéficiait d'un changement de pneus gratuit, tandis que Norris, son adversaire direct, s'était déjà arrêté.

A la relance après une nouvelle et courte présence de la safety car, Verstappen prenait la tête en doublant Ocon. Ainsi, le Néerlandais s'échappait au rythme d'une seconde au tour.

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



DPPI

Un week-end hors norme

Le grand prix est un temps fort à lui tout seul. Les qualifications sont reportées au dimanche à cause du déluge. Elles sont émaillées d'interruptions et de drapeaux jaunes et rouges offrant une grille inédite. La promesse d'une course à rebondissements.



DPPI

Verstappen irrésistible

Il pleut de nouveau au moment du départ. Celui-ci est avorté, à cause de la sortie de piste dans le tour de chauffe de Lance Stroll. Une fois la course enfin lancée, Verstappen, parti 17^e, a déjà gagné 7 places en 2 tours. Ce n'est qu'un début.



DPPI

Max voit rouge, avec le sourire

Le drapeau rouge causé par l'accident de Colapinto (victime d'une apparition inutile de la safety car) arrive au meilleur moment pour Verstappen. Il y gagne un changement de pneus gratuit et... la course, grâce à un rythme diabolique. Norris, lui, stagne.

TOP 3. CLASSEMENT COURSE SPRINT (samedi)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Lando Norris	4	McLaren MCL38 (Mercedes)	29'46"045
2 Oscar Piastri	81	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 0"593
3 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 5"656

TOP 10. CLASSEMENT GP (dimanche)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB20 (Honda)	2 h 06'54"430
2 Esteban Ocon	31	Alpine A524 (Renault)	à 19"471
3 Pierre Gasly	10	Alpine A524 (Renault)	à 22"532
4 George Russell	63	Mercedes W15 (Mercedes)	à 23"265
5 Charles Leclerc	165	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 30"177
6 Lando Norris	4	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 31"372
7 Yuki Tsunoda	22	Racing Bulls VCARB 01 (Honda)	à 42"056
8 Oscar Piastri	81	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 44"943 *
9 Liam Lawson	30	Racing Bulls VCARB 01 (Honda)	à 50"452
10 Lewis Hamilton	44	Mercedes W15 (Mercedes)	à 50"753

* 10" de pénalité, accrochage avec Lawson.

"Cette image de nous deux, roulant côte à côte dans le tour d'honneur, elle restera gravée dans ma mémoire."

Esteban Ocon évoquant le double podium d'Alpine avec Pierre Gasly



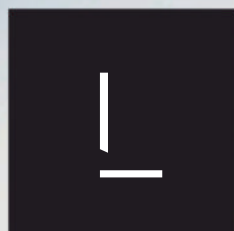
ENQUÊTE F1 Nouvelles écuries

QUAND LA JUSTICE S'EN MÊLE...

Le feuilleton de la candidature d'Andretti à une place sur la grille de F1 rebondit de manière inattendue. **La justice américaine semble vouloir mettre son nez dans le refus signifié par la F1, en soupçonnant une décision inéquitable. Un danger pour les organisateurs ?**

Par Joe Saward

La perspective d'une écurie américaine semble s'éloigner. A moins, dit la FIA, que General Motors fasse partie du projet.



La Formule 1 est un monde de rumeurs, dont certaines sont fondées et d'autres farfelues. Toute la difficulté consiste à faire la part des choses. Certaines peuvent avoir été créées dans le but de déstabiliser ou de nuire à l'image d'un individu ou d'une organisation. C'est ce qui s'est passé récemment, dans le cadre de l'enquête du ministère américain de la Justice, sur le rejet de la demande d'Andretti d'intégrer la discipline. En cause :

Formula One Group (FOG), la société organisatrice de la Formule 1. En raison de la bienveillance générale à l'égard de l'ancien champion du monde Mario Andretti, certaines personnes ont estimé que ce refus n'était pas juste. Mais en réalité, les financiers à l'origine de cette candidature avaient justement choisi d'utiliser le nom d'Andretti pour leur ouvrir les portes de la F1. Ce qui n'a pas empêché celle-ci de considérer ce projet comme voué à l'échec. Elle n'a, quoi qu'il en soit, pas totalement fermé la porte à toute discussion, en déclarant que la candidature serait réexaminée en 2028 si General Motors faisait partie du projet.

Obligation de briller

Cette approche relativement prudente est compréhensible, car s'il est une chose dont la Formule 1 n'a pas besoin aux Etats-Unis, c'est d'une équipe qui échoue. Ce que la discipline désire, c'est une équipe ou un pilote qui réussisse, pour donner aux Américains une raison supplémentaire de s'enflammer pour ce sport. Car il est interdit d'être terne. Il suffit d'observer l'enthousiasme récent pour la F1 récemment observé en Argentine par la grâce des débuts impressionnants de Franco Colapinto chez Williams. Il y a remplacé l'Américain Logan Sargeant, qui n'en faisait pas assez pour mériter sa place. Williams a été patient et a essayé de soutenir celui-ci, mais après une saison et demie, il n'avait pas suffisamment progressé. La F1 est brutale dans ces cas-là. C'est un peu la même chose pour Guanyu Zhou. C'est un très bon pilote et, d'assez loin, le meilleur pilote chinois. ●●●

PAR BIENVEILLANCE
À L'ÉGARD DE L'ANCIEN
CHAMPION DU MONDE
MARIO ANDRETTI,
CERTAINS ONT ESTIMÉ
QUE CETTE DÉCISION
N'ÉTAIT PAS JUSTE.
**EN RÉALITÉ, LES
FINANCIERS AVAIENT
JUSTEMENT CHOISI CE
NOM POUR LEUR
OUVRIR LES PORTES
DE LA FORMULE 1.**

ENQUÊTE F1 Nouvelles écuries

Michael Andretti, le fils du grand Mario, n'est plus impliqué aujourd'hui dans Andretti Global. Ce sont ses autres investisseurs qui ont repris sa participation minoritaire dans l'entreprise. Il s'agit donc d'une équipe Andretti qui n'en a plus que le nom.

Mais il n'était pas assez bon pour pouvoir rester en F1. Il a couru trois saisons complètes avec Sauber, en devant composer avec des voitures médiocres. L'équipe a fini par regarder ailleurs et a signé avec le Brésilien Gabriel Bortoleto pour 2025.

Le succès peut se défilier même si l'on croit avoir les moyens de le financer. C'est une leçon que le propriétaire d'Aston Martin, Lawrence Stroll, doit comprendre à propos de son fils Lance, qui a maintenant huit saisons à son actif et n'a toujours pas réussi à épater le paddock. Il est bon. Mais il n'est pas assez bon.

La Formule 1 est donc en quête de très bons. Il s'agit d'identifier et d'aider à se développer ces talents pour qu'ils puissent être compétitifs. Nous aimerions tous voir un Américain performant, un pilote chinois de haut niveau ou une femme pilote compétitive. Encore faut-il les trouver. Une écurie nouvelle pourrait prétendre à cette quête de sang neuf, gage de curiosité, d'audience et donc source de revenus.

Tout ça pour ça

Qu'est-ce qui a donc cloché avec le projet Andretti ? Le ministère américain de la Justice a demandé à toutes les équipes de fournir des détails sur les discussions relatives à cette candidature, probablement dans l'espoir de trouver des preuves que les écuries en place ne voulaient tout simplement pas en accueillir une supplémentaire. C'est clairement le cas, mais là n'est pas la question. Les équipes de F1 sont autorisées à avoir un avis sur ce sujet, mais elles n'ont pas le droit de voter sur le point de savoir si une entrée doit être accordée.

La volonté du ministère de la Justice d'examiner la question a semblé être une décision politique, prise par quelqu'un ayant le poids nécessaire pour lancer une telle enquête. Personne en F1 ne s'en est trop inquiété, le milieu étant ce qu'il est. Il se peut d'ailleurs que tout cela ne soit rapidement plus d'actualité puisque Donald Trump, nouvellement élu président des Etats-Unis, vient de choisir le très conservateur Matt Gaetz comme procureur général (l'équivalent du ministre de la Justice). Reste à savoir si « l'affaire » Andretti sera une priorité pour celui-ci.

Si, malgré tout, ce projet d'enquête allait à son terme, il ouvrirait la boîte de Pandore. Car si le ministère de la Justice se hasarderait à condamner la Formule 1 pour blocage injustifié de la candidature Andretti, cela lancerait le débat sur la nature inéquitable des statuts en la matière dans toutes les grandes ligues sportives professionnelles américaines.

La F1, au moins, dispose d'une procédure pour l'octroi de nouvelles entrées. Cela peut laisser un espoir de renouveau, alors que pour accéder à la MLB, la NFL, la NBA et la NHL (voir encadré), il faut commencer par acheter une équipe en place. Un moyen efficace de profiter des bienfaits de la concentration – une méthode économique d'entente sur le marché, combattue par les lois antitrust... jusqu'à un certain point. Dans cette liste

SI LA JUSTICE AMÉRICAINE SE HASARDAIT À CONDAMNER LA F1 POUR BLOCAGE INJUSTIFIÉ DE LA CANDIDATURE ANDRETTI, CELA LANCERAIT LE DÉBAT SUR LES STATUTS ET LES PRATIQUES DES LIGUES SPORTIVES PROFESSIONNELLES AMÉRICAINES.

de championnats américains, le plus fermé serait la MLB, qui a obtenu une exemption des lois antitrust dès 1922, réaffirmée depuis par d'autres décisions. Récemment, le sport automobile américain a emboîté le pas aux ligues professionnelles, la NASCAR et l'IndyCar tentant d'obliger les nouveaux candidats à acheter une écurie existante.

A part cette exigence, aucune des ligues ne fournit de critères objectifs pour une nouvelle adhésion. Elles prévoient simplement un vote des trois quarts des propriétaires existants pour autoriser l'arrivée d'une nouvelle équipe. Cette politique restrictive en matière d'affiliation est potentiellement bien pire que les allégations faites à l'encontre de la F1. Par ailleurs, les tribunaux ont autorisé la NFL, la NBA et d'autres ligues, considérées comme des coentreprises de franchises indépendantes, à rejeter des candidats propriétaires et à prendre diverses autres mesures limitant la concurrence. La logique sous-jacente est que, bien que les équipes des ligues soient des entreprises concurrentes, un certain degré de coordination est raisonnable et admissible.

Cette défense serait tout aussi valable pour la F1. Il apparaît donc douteux que le ministère de la Justice veuille vraiment s'occuper de ces questions. L'enquête sur la F1, si elle se poursuit, ne devrait pas faire grand bruit. ●



Il est reproché à la Formule 1 de verrouiller son plateau, mais cette pratique ne devrait pas être une surprise pour un candidat américain comme Andretti Global. Dans les ligues sportives professionnelles américaines, les règles ont été conçues pour rendre l'expansion difficile. C'est le cas pour la Major League Baseball (MLB),

la National Football League (NFL), la National Basketball Association (NBA) et la National Hockey League (NHL). Une obligation réglementaire est parlante : tout nouvel arrivant est contraint au rachat d'une équipe existante. C'est ce que veulent reproduire, en sport automobile, la NASCAR et l'IndyCar. Le principe est qu'en maintenant le nombre d'équipes

à un niveau peu élevé, les propriétaires gardent la maîtrise de bénéfices importants, quelle que soit la qualité des teams. Et c'est la garantie que lorsqu'une équipe est mise en vente, il y aura plusieurs acheteurs

potentiels, ce qui fait monter le prix. Enfin, aux Etats-Unis, les villes accordent des subventions aux clubs afin de maintenir leur équipe sur place, plutôt que de risquer de la perdre au profit d'une autre ville.



—TOUTE L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE—



sur votre abonnement

Bulletin d'abonnement

1 Je choisis la formule d'abonnement (je coche la case)

☐ **Offre annuelle** Sport Auto chaque mois pendant 1 an (12 n^{os}) + 1 hors-série au prix de **60€** au lieu de 106,61€*.[1] **-43%**

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

☐ **Offre mensuelle** Sport Auto **-50%**
chaque mois + un hors-série pour **4,40€** les 6
premiers mois puis 5,30€/mois au lieu de 8,88€.

[2]

2 Je choisis le mode de paiement

- **Par prélèvement automatique.** Je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et je n'oublie pas de joindre mon RIB.

IBAN

Vous autorisez ERAS à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de Reworld Media Magazines
Créancier : ERAS, 40 Avenue Aristide Briand, 92220 Bagneux France. Identifiant du créancier : FR77ZZ434057.

• **Par carte bancaire** (plus simple, plus rapide, 100% sécurisé !) Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/sa_755, la boutique officielle de Sport Auto.

• **Par chèque** (formule annuelle uniquement). Je renvoie le coupon accompagné de mon chèque (sans agrafe, ni scotch) libellé au nom de : Sport Auto - Service abonnements - 59898 Lille Cedex 9

3 Je complète mes coordonnées :

Nom** :

[illegible]

Adresse** :

CP** : Ville** :

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

Email:

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

Date de naissance : (pour fêter votre anniversaire)

☐ Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilege Sport Auto et Kiosquemarg sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage!

☐ Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage!

M041 # D1399484



KIOSQUE
mag.com

Date : / /

Signature obligatoire :

Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque Sport Auto à : 11 numéros à 6,95€/ numéro + 1 numéro et son guide à 8,89€ + un hors-série à 8,90€ et les frais de port à 12,37€ par an. (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 6 mois, je serai prélevé de 5,30€ par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos GV sur www.kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabonmag@fr.sportauto.com ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/12/2024. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@worldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com





WEC Bilan 2024

UN CRU D'ANTHOLOGIE

Au-delà d'une liste d'engagés incroyable, **le championnat du monde d'Endurance nous a offert une saison pleine de rebondissements qui restera dans les annales.**

Par Alain Pernot

Toyota

La résilience

Le constructeur japonais a abordé cette saison avec quelques nouveautés : José María López remplacé par Nyck de Vries et le directeur technique Pascal Vasselon remplacé par David Flory. Premier constructeur à avoir développé une Hypercar dès 2021, Toyota commence à sentir l'âge de sa GR010 Hybrid face à des autos de

conception plus récente. Heureusement, l'expérience de l'équipe lui permet presque toujours de tirer son épingle du jeu lorsque la BoP ne la plombe pas. Assoiffé de revanche en arrivant au Mans, le clan japonais a – pour la deuxième fois de suite – dû s'incliner face à Ferrari aux 24 Heures du Mans... pour seulement 14" ! Dououreux.

Malgré un autre affront (se faire battre par Porsche dans son fief de Fuji), Toyota a su renverser une saison difficile en remportant – in extremis – le titre des constructeurs, à Bahreïn. Sébastien Buemi a dû sortir le grand jeu pour rapporter à son employeur son sixième titre consécutif. Cela s'est joué à deux points près !



Porsche

Un redressement spectaculaire

L'an dernier, pour son retour dans la catégorie reine de l'Endurance, Porsche avait déçu. Malgré les efforts des ingénieurs allemands et de l'équipe Penske, la 963 était erratique et inconstante. Cette année, changement d'ambiance : la 963 est devenue une voiture bien plus prévisible et

performante. Elle est même apparue comme la plus constante de la saison aux avant-postes, bien servie par sa faculté à mettre très vite ses pneus en température alors que les couvertures chauffantes sont interdites. Boosté par sa victoire lors de la manche inaugurale au Qatar (la première d'une voiture de type LMDh),

le trio Kévin Estre-André Lotterer-Laurens Vanthoor s'est positionné comme l'équipage à battre sur l'ensemble de la saison. Il a d'ailleurs fini par remporter le titre des pilotes à l'issue d'une finale très laborieuse (lire l'interview de Kévin Estre p. 28) qui a coûté le titre des constructeurs à la firme allemande.

Ferrari

Coup de maître

L'a saison passée, le constructeur italien avait déjà fait très fort en s'imposant aux 24 Heures du Mans dès sa première tentative avec la 499P. Eh bien, il a

récidivé en plaçant, cette fois, deux voitures sur le podium. Une performance vraiment bluffante qui tombe à pic pour faire oublier une saison globalement mitigée. La seule

autre victoire remportée par Ferrari – à Austin – est à mettre au crédit de la n° 83, engagée à titre privé par AF Corse. L'équipe italienne doit encore progresser sur le plan opérationnel.



Jota

L'exploit

Déjà ultra-performante en LMP2, l'équipe anglaise Jota a démontré qu'elle avait clairement sa place dans la catégorie reine. Elle a réalisé un coup fantastique à Spa en ravitaillant immédiatement après le crash d'Earl Bamber qui a entraîné l'interruption de la course.

Cette décision prise avec une célérité prophétique a permis la victoire de la Porsche n° 12 de Will Stevens et Callum Iott (malheureusement, ce jour-là, Norman Nato était retenu à Berlin par la Formule E). Jota est alors devenue la première équipe privée à s'imposer en WEC. L'équipe

anglaise s'est aussi distinguée en reconstruisant une voiture en deux jours entre les essais et le départ des 24 Heures du Mans et en la faisant terminer à la 8^e place dans le même tour que le vainqueur ! Autre exploit d'un concurrent privé : la performance de Julien Andlauer

lors de la course de Spa. Sur un nuage, le pilote français a mené une bonne partie de la course au volant de la Porsche de l'équipe Proton. Il a surtout réalisé plusieurs dépassements absolument impressionnants dans le Raidillon. Il sera d'ailleurs promu pilote officiel Porsche l'an prochain.



Peugeot



Stagnation

Le concept de la 9X8 dépourvue d'aileron n'ayant pas donné les résultats attendus lors de ses deux premières saisons d'exploitation, Peugeot a revu sa copie en préparant une nouvelle version de la 9X8 équipée d'un aileron qui a débuté à Imola, lors de la deuxième course. Hélas, cette évolution n'a pas entraîné de progression spectaculaire des résultats. Heureusement, la marque française a hérité – sur le tapis vert – de la 3^e place à Bahrein. Un podium au raccroc qui sauve l'honneur.

Cadillac



Déception

Dans la foulée du superbe podium acquis au Mans l'année dernière, la marque américaine n'a pas su convertir l'excellent potentiel de sa V-Series.R en résultats concrets. Le fait de n'engager qu'une voiture n'a pas aidé, c'est certain. Très souvent, la seule auto du plateau à être animée par un V8 atmo (à la sonorité envoûtante) a été dans le coup et a occupé la tête, mais il a toujours manqué un paramètre pour terminer sur le podium. Il sera très intéressant de suivre ce que donnera cette auto l'an prochain lorsqu'elle sera engagée – en deux exemplaires – par la remarquable équipe anglaise Jota.

Lamborghini



Petite forme

Pour ses débuts en championnat du monde, Lamborghini n'a pas vraiment brillé. En se dispersant entre l'IMSA et le WEC avec une seule voiture dans chacune de ces compétitions, la marque italienne ne s'est pas rendu service. Finalement, son mérite reste sa 10^e place aux 24 Heures du Mans. A l'issue de cette saison décevante et compte tenu de l'obligation d'engager deux autos en WEC à partir de l'an prochain, Lamborghini est en pleine réflexion quant à la suite à donner à son programme : deux voitures en WEC ? Deux en IMSA ? Ou... rien du tout ?

BMW



En progrès

Après une saison d'échauffement en championnat IMSA, la BMW M Hybrid V8 s'est attaquée au WEC cette année. Les débuts ont été assez laborieux – notamment aux 24 Heures du Mans –, mais progressivement, l'équipe belge WRT a su tirer un bon parti de cette monture, comme l'illustre la jolie 2^e place acquise à la régulière à Fuji. Après une progression lors de cette saison d'apprentissage, la marque allemande devrait monter en puissance l'an prochain.



Alpine

Les promesses

Pour sa première saison en compétition, l'Alpine A424 a démontré un joli potentiel. Certes, l'équipe française a connu des 24 Heures du Mans calamiteuses (deux casses moteur avant le cap des 6 heures de course), mais elle a su, par la suite, faire oublier cette déconvenue en multipliant les belles performances tant en qualifs qu'en course avec en point d'orgue un podium à Fuji. Celui-ci est à porter au crédit de l'équipage n° 36

Lapierre-Vaxivière-Schumacher. C'est pourtant le trio composé par Charles Milesi, Paul-Loup Chatin et Ferdinand Habsburg qui s'est montré le plus souvent en pointe. Dans la foulée de cette performance japonaise, Nicolas Lapierre a raccroché son casque à effet immédiat. Il a inauguré à Bahreïn son nouveau rôle de directeur sportif au sein de son équipe fétiche qui termine à une très jolie 4^e place au championnat des constructeurs.



LMGT3

Le succès !

Prenant le relais des LMGT2, la nouvelle catégorie LMGT3 a vite trouvé ses marques avec ses équipages mêlant pilotes pros et amateurs. Les Porsche GT3 R de l'équipe Manthey se sont taillé la part du lion avec quatre victoires (dont Le Mans) sur huit courses. Le Biélorusse Aliaksandr Malykhin est apparu comme la révélation de la saison dans cette catégorie. Il remporte le titre avec ses équipiers Klaus Bachler et Joel Sturm. Les Aston Martin des équipes The Heart of Racing et D'Station ont bien commencé mais n'ont pas su être constantes, même si l'équipe américaine s'est offert une belle victoire à domicile à Austin. BMW a aussi animé le début de

saison avec un retentissant doublé à Imola, après avoir laissé ses voitures en pneus slicks sous la pluie. La suite de la compétition a été plus difficile, au grand dam de Valentino Rossi, l'idole des foules. Après un début de saison compliqué, les Ferrari 296 LMGT3 de l'équipe Vista AF Corse ont terminé en trombe avec deux victoires. Les Iron Dames ont très fréquemment occupé les avant-postes (Sarah Bovy a signé deux jolies pole positions à Spa et Interlagos), mais le manque de fiabilité des Lamborghini Huracán LMGT3 EVO2 a trop souvent contrarié leurs efforts et elles n'ont pas été en mesure de s'adjuger une victoire comme elles l'avaient fait l'an dernier.

HYPERCAR CLASSEMENT CONSTRUCTEURS

1. **Toyota** : 190 pts
2. **Porsche** : 188 pts
3. **Ferrari** : 137 pts
4. Alpine : 70 pts
5. BMW : 64 pts
6. Peugeot : 57 pts
7. Cadillac : 42 pts
8. Lamborghini : 11 pts
9. Isotta Fraschini : 0 pt

HYPERCAR CLASSEMENT PILOTES

1. **Estre/Vanthoor/Lotterer**
(Porsche n° 6) : 152 pts
2. **Fuoco/Molina/Nielsen**
(Ferrari n° 50) : 115 pts
3. **Kobayashi/de Vries**
(Toyota n° 7) : 113 pts
4. **Buemi/Hirakawa/Hartley**
(Toyota n° 8) : 109 pts
5. **Campbell/Christensen/Makowiecki**
(Porsche n° 5) : 104 pts
6. **Conway** (Toyota n° 7) : 77 pts
7. **Illott/Stevens** (Porsche n° 12) : 70 pts
8. **Pier Guidi/Giovinazzi/Calado**
(Ferrari n° 51) : 59 pts
9. **Kubica/Shwartzman/Ye**
(Ferrari n° 83) : 57 pts
10. **Nato** (Porsche n° 12) : 45 pts

STATS HYPERCAR

Nombre de victoires :

Toyota : 3 (2 pour la n° 8, 1 pour la n° 7)
Porsche : 3 (2 pour la n° 6, 1 pour la n° 12)
Ferrari : 2 (1 pour la n° 50, 1 pour la n° 83)

Nombre de pole positions :

3 pour Porsche, 2 pour Toyota & Ferrari, 1 pour Cadillac

LMGT3 CLASSEMENT PILOTES (Top 10)

1. **Malykhin/Sturm/Bachler**
Manthey Pure Rxcing
(Porsche n° 92) : 139 pts
2. **Schuring/Lietz/Shahin**
Manthey EMA
(Porsche n° 91) : 105 pts
3. **Heriau/Rovera/Mann**
Vista AF Corse
(Ferrari n° 55) : 97 pts
4. **Farfus/Gelaël/Leung**
Team WRT (BMW n° 31) : 85 pts
5. **Riberas/James/Mancinelli**
The Heart of Racing
(Aston Martin n° 27) : 83 pts
6. **Martin/Al Harthy/Rossi**
Team WRT (BMW n° 46) : 61 pts
7. **Castellacci/Flohr/Rigon**
Vista AF Corse (Ferrari n° 54) : 57 pts
8. **Bovy/Gatting**
Iron Dames (Lamborghini n° 85) : 54 pts
9. **Saucy/Cottingham/Costa**
United Autosports
(McLaren n° 59) : 52 pts
10. **Andrade/Van Rompuy/Eastwood**
TF Sport (Corvette n° 81) : 50 pts

STATS LMGT3

Nombre de victoires :

Porsche : 4 (2 pour la n° 92 et la n° 91)
Ferrari : 2 (1 pour la n° 54 et la n° 55)
BMW : 1 (n° 31) & **Aston Martin** : 1 (n° 27)

Nombre de pole positions :

2 pour Porsche (n° 92), **2 pour Lamborghini** (n° 85, Iron Dames),
1 pour Corvette (n° 81),
Aston Martin (n° 27), **Ferrari** (n° 55)
& **McLaren** (n° 59)

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 Vétoux**
Secrétaire général de rédaction **Denis Riffade**
Secrétariat de rédaction **Vediteam**
Rédactrice photo **Soraya Bollini**
Responsable des prises de vue **Philippe Tissier**
Photos **Greg & Laurent Villaron**
Convoyage **Sylvain Cambier** (responsable)
Assistante **Karine Roumestand** (01.41.33.55.94)

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif **Stéphane Haïtaïan**
Editeur **Tommaso Albinati**

PUBLICITÉ

Directrice générale **Elodie Brétaudeau Fonteilles**
Directeur pôle automobile **Franck Graisset**
Directrice adjointe pôle automobile **Anne Buré-Emmel**
(01.41.33.29.21)
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 **Mélanie Caillé**

SERVICE ABONNEMENTS

Tél. **01.46.48.47.61** Du lundi au vendredi de 9 h à 19 h
et le samedi de 9 h à 18 h (prix d'un appel local)
Internet Formulaire sur **www.serviceabomag.fr**
Courrier **Service Abonnements Sport Auto**
59898 Lille Cedex 9
Prix abonnement France (12 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**

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.



Des bâtons dans les roues

Par **Sylvain Vétoux**

Je ne vous apprends rien : les temps sont durs pour l'amateur d'automobile. C'est compliqué, y compris à Sport Auto, pour remplir dignement les pages que vous tenez entre les mains. Le Brexit a malmené les bons rapports que nous entretenons avec les firmes anglaises et les parcs presse se vident à vue d'œil. Et j'évoque à peine la difficulté à monter des matchs ou des comparatifs, les constructeurs s'offusquant qu'on veuille opposer à leur voiture d'exception une auto forcément un cran en dessous. Ça va mal. Mais pas pour tout le monde. Pour s'en convaincre, il suffit de traverser la Manche. La presse britannique (et heureusement pour elle) ne souffre pas du même marasme. Elle publie tous les mois des sujets audacieux. Bravo à eux mais je m'interroge. Pourquoi les maisons mères accordent-elles à nos confrères britanniques l'autorisation de réaliser ces sujets que nous appelons de nos vœux à longueur d'année mais qui



Retour à l'essentiel

Par **Laurent Chevalier**

Deux excellentes nouvelles ce mois-ci. La première concerne Porsche, qui propose une mise à jour de la 911 simplifiée, avec boîte manuelle, pour ne rien gâcher. La deuxième nous vient de l'autre côté de la Manche, où Caterham rappelle qu'il est encore possible d'acheter des sportives de 600 kg toutes mouillées (lire p. 16). Très rafraîchissant, dans un univers où la barre des 2 tonnes est constamment pulvérisée. La 911 Carrera T prend également le contre-pied de la tendance actuelle, où la surenchère est l'argument clé d'un marketing qui s'évertue à nous faire avaler des couleuvres. Un toit en carbone sur une BMW M5 de 2 435 kg à vide ? Très utile effectivement, d'autant qu'il s'accompagne d'un becquet carbone d'au moins 2 centimètres censé « augmenter l'appui au sol sur l'essieu arrière ». Mais bien sûr. Et des exemples comme ça, on en trouve à la pelle. Alors quand des constructeurs recentrent leurs efforts sur l'essentiel, on applaudit



"CE N'EST PAS PAREIL AU ROYAUME-UNI." MAIS NOUS NE DEMANDONS QU'À ÊTRE AUTORISÉS À EN FAIRE AUTANT !

nous sont systématiquement refusés ? « Ce n'est pas pareil au Royaume-Uni » est l'argument qui revient le plus souvent. C'est-à-dire ? Le lecteur anglais mérite d'être mieux traité que son homologue continental ? Il est plus éduqué pour apprécier un duel Valour/911 S/T ? Pourquoi l'organisation d'une rencontre Ferrari/Maserati/Lamborghini est-elle une preuve d'objectivité journalistique en Angleterre alors qu'en France, elle reçoit une fin de non-recevoir ? On nous met des bâtons dans les roues et je trouve ça particulièrement injuste. À notre endroit comme au vôtre...



CETTE NOUVELLE CARRERA T, JE L'ATTENDS DE PIED FERME, EN ME REMÉMORANT D'EXCELLENTS SOUVENIRS DE LONGS TRAJETS AU VOLANT DU MODÈLE PRÉCÉDENT.

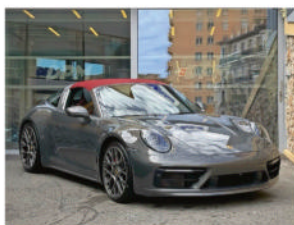
des deux mains. Cette Carrera T, je l'attends de pied ferme. Je me souviens très bien du précédent modèle, dans lequel j'avais fait des longs trajets. Tout pour plaire : une propulsion au poids contenu, robuste, avec un moteur communicatif à la puissance exploitable. Tellement homogène que je l'ai préférée à la toute dernière 911 Carrera hybride, certes plus efficace et performante, mais dont on se demande un peu à quoi elle sert, au strict plan du plaisir. Celui que l'on ressent au volant va souvent à l'inverse de la surenchère technologique encensée par un marketing acharné.



FERRARI 812 SUPERFAST - 08/21 - 7.550 KM - 360.000 €



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



PORSCHE 992 TARGA 4S PDK
Année : 04/21
Kilométrage : 16.400 km
172.000 €



MC LAREN ARTURA 680
Année : 2024
Kilométrage : 81 km
265.000 €



ROLLS ROYCE GHOST
Année : 03/10
Kilométrage : 20.000 km
128.000 €



BMW M2 COMPETITION
Année : 08/20
Kilométrage : 26.151 km
59.000 €



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