

SEPM
TOP
ventes

Sport

N° 756 Janvier 2025

FORMULE 1

Bilan F1 2024

auto

R 1 3 5 7
4
2 4 6



**Aston Martin
Valhalla**
Ses caractéristiques
enfin révélées

NOUVEAUTÉS



Renault 5 Turbo 3E
C'est officiel, ils la font !



Jaguar Type 00
Cauchemar
ou coup de génie ?



C'EST DU BRUTAL !



Porsche Manthey
La GT3 RS ultime,
homologuée route !



GRAND FORMAT

Corvette Z06
Aussi efficace
que facile



ESSAI

**Ferrari
296 Challenge**
Une expérience monumentale !

BEL: 760€ - ESP: 760€
GR: 760€ - DOM S: 760€
ITA: 760€ - LUX: 760€
PORT CONT: 760€
CAN: 11,50\$CAN
MAR: 82DH - TOM S: 950CFP
CH: 10F5 - TUN: 18DTU

L 15764 - 756 S - F: 6,95 € - RD



SKODA

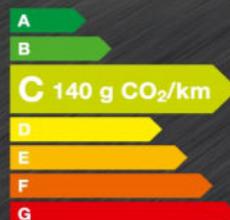


Pour les parents gâtés.

Avec le **nouveau Škoda Kodiaq**, les fêtes de fin d'année profitent aux petits comme aux grands.

Gamme Kodiaq : cycles mixtes (l/100 km) min - max : WLTP : 6,0 - 6,3. Rejets de CO₂ (g/km) min - max : WLTP : 136 - 165. Valeurs au 05/11/2024. Susceptibles d'évolution.

Volkswagen Group France - SAS - Capital: 198 502 510€ - 11, av. de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.



Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**



52



28



38



6



44

Greg



126

Yann Lefebvre



Crédits photos couverture Kiosques : **Yann Lefebvre & DR** Abonnés : **DR**

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



ABONNEZ VOUS

Voir page 78

ACTUS

- 5 ÉDITO
- 6 SPORTIVE DU MOIS
Porsche Manthey 911 GT3 RS
- 14 ACTUS
Aston Martin Valhalla, TWR Supercat, Toyota GR Supra Lightweight Evo & A90 Final Edition, Jaguar Type 00, Hispano Suiza Carmen Sagrera, Renault 5 Turbo 3E
- 23 TOP CHRONOS
Paneraï Submersible Elux LAB-ID
- 32 HISTOIRES D'AUTOS
Jean-Jacques Issermann, médecin des pilotes

GAZ

- 28 GRAND FORMAT
Chevrolet Corvette Z06
- 38 ESSAI
Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+
- 44 SUPERTEST
Toyota GR Yaris (BVA)
- 52 ESSAI
Ferrari 296 Challenge
- 60 À LA LOUPE
Les freins de la Ferrari 296 Challenge
- 62 ESSAI
Lamborghini Urus SE
- 66 ESSAI
Audi RS 6 Avant GT
- 72 RETOUR AUX SOURCES
Venturi 260 Transcup (1992)

EN VRAI

- 80 C'EST LA MIENNE !
McLaren 720S
- 82 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois, vos photos
- 84 ACHETER UNE OCCASION
Alfa Romeo GT V6
- 88 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
- 94 PETITES ANNONCES

SPORT

- 126 STUDIO
Dacia Sandrider (Rallye-Raid 2024)
- 132 COULISSES F1
Les grands prix de Las Vegas, du Qatar & d'Abu Dhabi
- 140 BILAN F1 2024
Equipe par équipe, statistiques, moments forts...
- 150 BILAN WRC 2024
Neuville (enfin) champion du monde
- 154 BLOG
Le blog des essayeurs

HERBELIN

HORLOGER CONTEMPORAIN DEPUIS 1947



CAP CAMARAT

Exigez l'exception avec Cap Camarat Square Skeleton.
Un modèle unique où l'art horloger s'affiche
dans une architecture nerveuse et sportive.

Made in France 



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

Surenchère

Il y a un paquet d'années, le designer Ian Callum, auteur de quelques dessins sublimes pour Aston ou Jaguar, expliquait que les showrooms des constructeurs sportifs ressemblaient de plus en plus au Salon du Bourget : une course à l'armement, avec toujours plus d'ailerons, de brutalité, d'excès, de surenchère visuelle. En feuilletant ce numéro, nous ne pouvons que lui donner raison. C'est un festival de lames de carbone dans tous les sens. Pour quoi faire ? Officiellement, pour aider les voitures concernées à tenir par terre à haute vitesse. Louable intention. En vrai, il est souvent question de faire du neuf avec du vieux, de proposer une ultime évolution d'un modèle bien connu et de signifier par ces excroissances variées que la nouvelle venue n'a, évidemment, rien à voir avec les précédentes. Ce qui justifie généralement une substantielle évolution tarifaire. Une telle convergence dans ce numéro a-t-elle une explication ? Peut-être, en effet. Les constructeurs sont aujourd'hui dans un entre-deux inconfortable. Sous pression réglementaire pour aller vers le tout-électrique, ils constatent que leurs clients traînent des pieds. Plutôt que de développer de nouveaux modèles thermiques, dont l'espérance de vie est impossible à prévoir, beaucoup

préfèrent prolonger les anciens, en multipliant les évolutions. Pour que ce travail soit visible, quoi de plus efficace qu'un méga-diffuseur ou un aileron col-de-cygne ?

Dans ce numéro, deux voitures tranchent avec ce défilé des protubérances : la Venturi (p. 72), toujours si élégante malgré son âge avancé, et... le concept Jaguar Type 00 (p. 20). Pour cette dernière, Sylvain vous dira dans quelques pages tout le mal qu'il en pense.

« *Nous sommes assez unanimes : on frise le n'importe quoi* », écrit-il notamment.

La réserve que manifeste son « assez », c'est moi ! J'assume ma voix discordante dans le flot de sarcasmes qui a accueilli cette incarnation du futur de Jaguar.

Il y a quelque chose de fascinant dans la brutalité de ces surfaces lisses, privées de toute idée d'ornement. Je ne vais pas jusqu'à valider les faces avant et arrière, aux allures de climatiseur industriel.

Mais tout ça semble au service d'un seul geste, d'une seule volonté : sublimer les proportions. Je prends le pari que, si on pose la Type 00 sur la route, en rose ou dans une couleur moins provocatrice, les mâchoires vont se décrocher.

Sans qu'il soit nécessaire de rajouter du carbone partout.

D'ici là, toute la rédaction se joint à moi pour vous souhaiter une belle année 2025, peuplée de balades rythmées à bord de belles sportives. ●

**DANS CE NUMÉRO, DEUX MODÈLES
TRANCHENT AVEC CETTE DÉBAUCHE
DE PROTUBÉRANCES : LA VENTURI
ET LE CONCEPT JAGUAR.**





A l'heure où nous mettons sous presse, la GT3 RS made by Manthey Racing n'a toujours pas tenté de chrono officiel sur la Nordschleife. Il se murmure que le gap pourrait être d'une vingtaine de secondes avec la version de série.





LA SPORTIVE DU MOIS

Porsche **Manthey** 911 GT3 RS

Mante religieuseuse

Une Porsche GT3 RS, avec son plumage extravagant, laisse peu de place au doute : son truc, c'est la piste. **Mais pour ceux qui veulent grappiller le moindre dixième, Manthey Racing, adoué par la maison mère, a la solution. Voici, homologuée pour la route, la Porsche de course ultime, dévorant toute rivale sur son passage.**

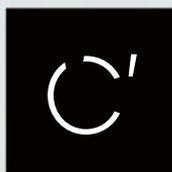
Par Sylvain Vétaux



LA SPORTIVE DU MOIS
Porsche Manthey 911 GT3 RS



Le toit se pare d'une ribambelle d'ailerons de requin, censés discipliner l'air jusqu'au plat de résistance : le pantagruélique zinc de bar en carbone !



est du tuning qui n'en est pas vraiment. Manthey Racing, fondé en 1996 par le pilote Olaf Manthey, s'est depuis quelques années taillé une sacrée réputation, surtout en raison des chronos flatteurs signés par ses productions sur la boucle nord du Nürburgring. En 1999,

le préparateur s'adjuge la première place aux 24 Heures du Mans dans la catégorie GT (996 GT3 R). La firme de Meuspath, à quelques mètres de la Nordschleife, est prise très au sérieux par Porsche qui, depuis 2013, est actionnaire majoritaire (à hauteur de 51 %). Manthey, c'est un peu l'AMG de Zuffenhausen... Et sa dernière création pousse le curseur de la sportivité très loin. Prenez une GT3 RS qui, avec son DRS, ses liaisons au sol ventousées au bitume et sa carrosserie de bolide du championnat d'Endurance, fait déjà office d'épouvantail dans les track days. Boursoufflez le tout, raidissez la suspension, dégagez la vitre arrière, remplacez l'aileron par un appendice que même *Fast and Furious* jugerait trop excentrique et

félicitations, vous avez donné naissance à un engin à nul autre pareil. Et homologué !

Un kit, dix-sept éléments

Petite revue de détail de ce kit qui comprend en tout dix-sept éléments. Le bouclier avant est élargi, accompagné de tirants et de flaps latéraux en carbone. En amont des roues frontales, des spoilers font leur apparition alors qu'en aval siègent toujours les deux immenses dérives verticales. Le toit se pare d'une ribambelle d'ailerons de requin, censés discipliner l'air jusqu'au plat de résistance : le pantagruélique zinc de bar en carbone à l'arrière. Avant de l'atteindre, il aura été scindé en deux par l'impressionnante nageoire (inspirée de celle de la 963) remplaçant la vitre arrière et qui permet, malgré son poids réduit d'un quart, de générer énormément d'appui latéral. On parlait de plat de résistance et ce n'est pas galvaudé. La GT3 RS Manthey Racing développerait, à 285 km/h, une tonne d'appui. C'est colossal mais à mettre en perspective avec les 860 kg du modèle d'origine à la même vitesse. L'aileron est évidemment ajustable depuis le volant, en ●●●

**1 000 KG
D'APPUI
À 285 KM/H**

Le communiqué de presse annonce « au moins une tonne d'appui ». Il faut rappeler que le modèle d'origine atteint tout de même 860 kg.





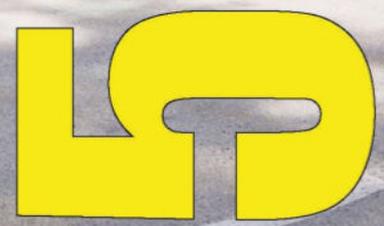
du 8 au 12 mai 2025
BILBAO
 et Pics d'Europe



et 7 rallyes
 à découvrir



drive-escape.com
 Tél: 06 49 73 73 70



VOYAGEZ
 PILOTEZ
 DECOUVREZ
 PROFITEZ



LA SPORTIVE DU MOIS

Porsche Manthey 911 GT3 RS

fonction de la recherche ou non de vitesse maxi. Ajoutez un diffuseur aux canaux plus creusés et des flasques en carbone sur les roues arrière et le tour du propriétaire est terminé. Passons maintenant au ramage.

Plaquée au sol

Comme la charge aérodynamique diffère du modèle d'origine, il a fallu retoucher la suspension. Qui est toujours réglable depuis la molette à gauche du volant. Rappelons que la GT3 RS bénéficie d'un amortissement semi-actif combiné à des doubles triangles avant et à un multibras arrière. Pour chaque essieu, il est possible d'ajuster, en temps réel, compression et rebond sur neuf niveaux. La raideur des ressorts avec le kit Manthey augmente de 30 % à l'avant et de 15 % derrière. Les nouveaux amortisseurs disposent toujours de deux soupapes de contrôle. Pour l'instant, aucun chrono sur la Nordschleife n'a pu être tenté. « Cela fait deux ans que nous travaillons avec Porsche sur ce kit d'optimisation, précise Nicolas Raeder, directeur de Manthey Racing. Nous avons déjà parcouru plusieurs milliers de kilomètres et enregistré de nombreuses données qui montrent toutes une amélioration notable des temps au tour sur les circuits où nous sommes allés. Il nous tarde de pouvoir nous confronter au Nürburgring. » Et Jörg Bergmeister, ambassadeur et metteur au point Porsche, d'ajouter : « L'apport du kit Manthey est significatif, surtout dans les virages lents et moyens. Plongée, roulis et cabrage sont sensiblement réduits. » Pour avoir eu la chance d'essayer la GT3 RS normale à Silverstone lors de son lancement, le comportement m'aurait pourtant pas sauté aux yeux.

Si ces derniers sont trop attirés par le virage qui pointe le bout de son nez, vous pourrez compter sur un freinage lui aussi bonifié. Les durits sont entourées d'une gaine en acier pour une meilleure résistance à l'échauffement, et pour les heureux propriétaires de disques carbone-céramique (qui demeurent optionnels même sur la GT3 RS), Manthey propose des plaquettes de course, plus résistantes que celles fournies par Porsche.

Je pense avoir été exhaustif et vous ne me tiendrez pas rigueur d'avoir omis les seuils de porte illuminés et les décalcomanies. Reste à connaître le prix de cette panoplie. Le tarif officiel s'établit à 91 524 €, hors pose. Le site Manthey évoque une disponibilité à partir de mars 2025. Et n'oubliez pas le moindre cheval-vapeur supplémentaire : Manthey laisse le 4 litres tel qu'il est, avec ses 525 ch. « La garantie constructeur est conservée », se justifie le préparateur. Dans ce cas... ●



LES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU KIT

1. Les plaquettes de course restent optionnelles.
2. Les pans latéraux de l'aileron sont plus grands.
3. Les jantes arrière reçoivent des flasques.
4. La suspension ajustable semi-actif est revue.
5. Cette immense dérive remplace la vitre arrière.
6. La lame avant est équipée de tirants.
7. Ce Gurney Flap assure davantage d'appui sur l'essieu directionnel.
8. Les durits de frein sont gainées dans de l'acier trempé.
9. Les dérives du toit canalisent l'air vers l'aileron.
10. Le diffuseur en carbone est redessiné.

★ NOTRE AVIS

Le savoir-faire de Manthey Racing n'est plus à démontrer et le palmarès de l'enseigne allemande suffit probablement à justifier, pour le jusqu'au-boutiste de la performance, la somme réclamée. Reste que, ainsi grimée, la Porsche trouve sur son passage des concurrentes (750S, 296 GTB Assetto Fiorano) bien plus véloces même si elles sont moins extravagantes sur le plan aérodynamique.

EN BREF

Moteur : **flat 6, 24 S, 4 litres** Puissance maxi : **525 ch à 8 500 tr/mn**
Couple maxi : **47,4 mkg à 6 300 tr/mn**

Transmission : **roues AR, 7 rapports à double embrayage**
L - l - h : **4 572 - 1 900 - 1 322 mm** Roues AV & AR : **275/30 ZR 20 & 335/30 ZR 21**
V. max. : **non communiquée** 0 à 100 km/h : **3"2**

Prix du kit : **environ 91 524 €**

Prix de la voiture complète malus inclus : **environ 388 000 €**



B.R.M.

.. Chronographes ..



brm-chronographes.com

EN PISTE VERS
L'UNIVERS RACING





Aston Martin Valhalla

Le retour de Martin guerre

Dans les mythes scandinaves, le Valhalla est le royaume où les Valkyries entraînent les plus valeureux guerriers. **Pas étonnant que la dernière Aston Martin soit armée jusqu'aux dents.**

A

ston Martin lève enfin le voile sur tous les détails de la version définitive de la Valhalla.

Rappelons qu'il s'agit, pour

Gaydon, de la première supercar à

moteur central (celui de la Valkyrie est central arrière), et de la première hybride rechargeable, capable de rouler en 100 % électrique. Mais aussi et surtout, la première version à utiliser le moteur V8 à vilebrequin plat de 4 litres biturbo d'origine AMG Black Series. Sans parler de la nouvelle transmission à double embrayage à 8 vitesses comprenant un moteur électrique et un différentiel arrière E-diff. Au cœur du réacteur, on retrouve donc le groupe motopropulseur qui combine le V8 allemand poussé à 828 ch avec trois moteurs électriques (fournissant 251 ch supplémentaires : deux montés sur l'essieu avant, tandis qu'un troisième est intégré à la transmission DCT, qui transmet la puissance à l'essieu arrière).

L'essieu directionnel est donc exclusivement alimenté par une paire de moteurs électriques. L'essieu arrière, quant à lui, est entraîné par le V8, avec un coup de pouce du troisième moteur électrique intégré à la transmission DCT. Contrairement au V8 des Vantage, DB12 et DBX707, ce bloc bien spécifique utilise un système de lubrification à carter sec. Mais la plus grosse différence provient du vilebrequin plat, où les manetons sont alignés avec un décalage de 180 degrés, éliminant ainsi les problèmes de gaz résiduels des V8 à plan croisé. Par ailleurs, il n'y a pas de connexion entre les essieux avant et arrière.

Ces derniers sont surveillés comme le lait sur le feu par les systèmes de contrôle dynamique (IVC)

et tandis que l'E-diff surveille spécifiquement la transmission du couple entre les roues arrière. La transmission DCT à 8 vitesses, conçue et fabriquée pour Aston Martin, est entièrement nouvelle. Le moteur électrique qu'elle intègre est également utilisé pour démarrer le V8. Il contribue aussi à la synchronisation des vitesses, et permettrait de peaufiner la rapidité des changements de rapports. Enfin pour l'anecdote, la marche arrière est assurée par les moteurs électriques de l'essieu avant. Sur le plan des performances, les quatre roues motrices font parler la poudre au démarrage et la puissance vertigineuse pousse la vitesse maxi vers des sommets. Aston Martin revendique en effet un 0 à 100 km/h abattu en 2"5 et 350 km/h autolimités. Avec une stabilité garantie par une aérodynamique très poussée : plus de 600 kg d'appui entre 240 km/h et 350 km/h grâce à un système actif qui règle l'angle des ailes avant et arrière pour plaquer l'auto au sol, mais pas trop. Dernier point mais pas des moindres : le poids est annoncé à 1 655 kg à vide. La structure en fibre de carbone, conçue sur mesure, ne revendique que 74,2 kg pour sa partie inférieure, sur laquelle sont fixés les sous-châssis en aluminium. L'avant est doté d'une suspension inboard et l'arrière repose sur un système multibras. Les amortisseurs adaptatifs Bilstein DTX, conçus pour fonctionner sur une grande plage d'utilisation, s'adaptent aux modes de conduite. Le freinage est confié à un système by-wire avec des disques en carbone-céramique de 410 mm de diamètre à l'avant et 390 mm à l'arrière. La production est limitée à 999 modèles et les premières livraisons débiteront au second semestre 2025. ●

Par Laurent Chevalier



EN BREF

Moteurs : **V8 biturbo (828 ch), 32 S, 4 litres + 3 électriques (251 ch)**

Puissance cumulée : **1 079 ch**

Transmission : **intégrale**

8 rapports à double embrayage

Poids : **1 655 kg à vide**

V. max. : **350 km/h (autolimitée)**

0 à 100 km/h : **2"5**

Prix : **1 000 000 € (999 exemplaires)**



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


GOSSET
CHAMPAGNE

ALPINE


OETKER COLLECTION
REIMSCHAMPAGNE

HECHTER
PARIS

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





TWR Supercat

Pied de nez

Au moment où Jaguar fait table rase du passé,
TWR décide de remettre au goût du jour une XJS bodybuildée.



EN BREF

Moteur : **V12 compresseur, 5,6 l, 48 S, 669 ch, 74,4 mkg**

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

L - l - h : **4 766 - 1 975 - 1 210 mm**

Empattement : **2 591 mm**

Roues AV & AR :

275/35 ZR 18 & 325/30 ZR 19

Poids : **1 605 kg**

Prix : **env. 270 000 € (88 ex.)**



est désormais Fergus, le fils de Tom Walkinshaw, qui est aux commandes de la société fondée par son père il y a quatre décennies. Ce dernier, disparu

en 2010, a entretenu une histoire d'amour pérenne avec Jaguar, marque avec laquelle il remporta le championnat européen des voitures de tourisme, les 24 Heures de Spa, Le Mans (au volant d'une XJR-9) ou encore Bathurst dans les années 80. Pas sûr qu'il aurait vu d'un bon œil le tournant opéré par sa firme fétiche en ce début 2025... Relancée en 2020 par Fergus, TWR choisit le contre-pied de la tendance actuelle.

Limitée à 88 exemplaires, la Supercat est un restomod comme on les aime.

Si la longueur ne varie guère par rapport au modèle originel, l'auto est désormais 16 cm plus large, aidée en cela par ses

ailes hypertrophiées. C'est Khyzyl Saleem, designer spécialiste dans la 3D et rendu célèbre grâce aux réseaux sociaux, qui est à l'origine de cette plastique extravagante. La carrosserie en acier cède sa place à de la fibre de carbone, ce qui a permis d'abaisser le poids de presque 170 kg relativement à la XJS initiale. Cette dernière n'ayant jamais eu la réputation d'une sportive incisive et rigoureuse, il fallut revoir de fond en comble les trains roulants. Le châssis est renforcé par des traverses en carbone et des tubes d'acier. Les doubles triangles aux quatre coins sont associés à des amortisseurs pilotés alors que les jantes de 15 pouces d'origine sont remplacées par des roues forgées monobloc de 18 et 19 pouces. Mais la principale modification concerne la mécanique.

Le V12 est reconduit, mais il gagne 300 cm³. Sa puissance fait surtout

un bond spectaculaire de 289 à... 669 ch ! Merci le compresseur. Le régime maxi est décalé de 6 500 à 7 750 tr/mn et c'est une transmission manuelle à 6 vitesses (avec différentiel autobloquant) qui doit digérer les 74,4 mkg. L'ABS est désormais réglable sur 12 niveaux et un contrôle de traction, ajustable sur 5 échelons, fait son apparition, tout comme un launch control. TWR reste discrète sur les performances mais promet « une implication de tous les instants du conducteur et l'engin parfait pour affronter le Nürburgring ». Mouais...

Si la voiture peut déjà être commandée (moyennant un acompte d'environ 42 000 €) et qu'elle semble disponible sur le Vieux Continent, nous doutons qu'elle soit homologuée en France. ●

Par Sylvain Vétaux

Nouvelle Volkswagen Golf eHybrid

Jusqu'à 144 km d'autonomie en mode 100% électrique.*



Golf. C'est pour la vie.

Modèle présenté : Nouvelle Golf GTE, certains équipements sont en option. Plus d'informations sur volkswagen.fr

* Jusqu'à 144 km d'autonomie en mode 100% électrique combiné WLTP pour une Nouvelle Golf Style eHybrid, 204 ch. L'autonomie, réelle en mode tout électrique dépend de nombreux paramètres dont l'équipement, le style de conduite et la vitesse. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

Cycles mixtes de la gamme Nouvelle Golf eHybrid (l/100 km) WLTP : 0,3-0,4. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 6-8. Valeurs au 15/02/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

A 8 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Toyota GR Supra Lightweight Evo et A90 Final Edition

Sayonara

La Supra tire sa révérence sous la forme de deux éditions aussi alléchantes que confidentielles.
GR Supra Lightweight Evo


En amuse-bouche, nous vous proposons la Lightweight Evo qui, comme son patronyme l'indique, soigne sa ligne. Toyota mise sur 1 520 kg, soit une belle ristourne

par rapport à une Supra 6 cylindres boîte manuelle annoncée pour 1 577 kg, conducteur compris. Les disques de frein Brembo sont pourtant plus grands (374 mm). Le blocage du différentiel actif est revu pour plus de vivacité au braquage, et le carrossage négatif des quatre roues (Michelin Pilot Super Sport) est augmenté. A cela s'ajoutent un recalibrage de l'amortissement piloté, un durcissement de la barre antiroulis avant ainsi que de tous les supports de suspension. Esthétiquement, la Lightweight Evo se démarque avec sa queue de canard en carbone, ses jantes de 19 pouces noir mat et de menus gimmicks aérodynamiques. Comment ses 57 kg ont-ils été sauvegardés concrètement ? Silence radio du constructeur.

Toyota, pour ne pas nous laisser sur notre faim, lance en même temps une spectaculaire A90 Final Edition. Elle aussi développée par les équipes de TGR (Toyota Gazoo Racing), la voiture prend son inspiration du côté de la GT4 et ne sera produite qu'à 300 unités. Toyota France se verra-t-il allouer quelques modèles ? Compte tenu de l'aversion de notre administration pour ces

voitures, rien n'est moins sûr. Mais ce n'est pas une raison pour dénigrer cette Supra très modifiée. L'aile de col de cygne en carbone, la garde au sol abaissée de 20 mm, les appendices nombreux, les roues de 19 et 20 pouces, le capot percé et le silencieux en titane Akrapovic prohibent toute confusion avec un autre modèle de la gamme. La panoplie est complétée par des baquets en carbone couverts d'Alcantara rouge côté conducteur, noir côté passager. Comme pour la Lightweight Evo, cette déclinaison voit ses liaisons au sol cursifiées. La suspension KW est ajustable sur 16 niveaux en détente et 12 en compression. Les pneus Michelin Sport

Cup 2 sont 10 mm plus larges que sur l'Evo, les deux barres antiroulis sont durcies, des renforts issus de la GT4 sont utilisés un peu partout et la direction électrique est recalibrée. Des gaines en acier entourent les durites de freins. Mais la surprise vient du moteur turbo d'origine BMW qui, s'il converse sa cylindrée, fait un bond de 340 à 435 ch, par le biais d'une cartographie complète, d'une suralimentation boostée et d'une admission redirigée. Aucun tarif n'est communiqué pour ces deux éditions collectors. ●

Par Sylvain Vétaux

EN BREF
(GR Supra A90 Final Edition)
Moteur : 6 en ligne turbo, 24 S,
3 litres, 435 ch, 58,1 mkg
Transmission : roues AR,
6 rapports manuels
L - l - h : 4 380 - 1 865 - 1 275 mm
Roues AV & AR :
265/35 ZR 19 & 285/30 ZR 20
Poids : 1 528 kg
V. max. : 270 km/h
Prix : non communiqué
(300 exemplaires)
GR Supra A90 Final Edition




Hispano Suiza Carmen Sagrera

Le bel âge ?

Pour souffler ses 120 bougies, **Hispano Suiza lance une troisième déclinaison de sa Carmen, baptisée "Sagrera"**.



La sportive électrique hispanique était à Paris il y a quelques jours, aussi avons-nous pu tailler le bout de gras avec les responsables de la firme, née

en 1904, et qui produisit 12 000 voitures de luxe entre cette date et 1946. Aujourd'hui, l'enseigne est dirigée par Miguel Suqué Mateu, arrière-petit-fils du fondateur Damián Mateu. Hispano Suiza appartient au groupe Peralada, qui détient des casinos, des exploitations viticoles et des hôtels, et dont le chiffre d'affaires en 2023 culmine à 786 millions d'euros.

Avec une telle force de frappe, on se dit que la Sagrera (du nom de la première usine Hispano Suiza) est armée pour combattre les plus prestigieuses hypercars. Hélas, le degré de finition et le raffinement de

l'espagnole sont très loin de Pagani ou de Bugatti. Elle conserve le design baroque de la Carmen lancée en 2019 mais se veut plus polyvalente, avec des batteries de 103 kWh qui autoriseraient le drôle de coupé à parcourir 480 km. D'un poids total de 612 kg, ces accus, logés sous les passagers, se composent de 15 modules de 24 cellules chacun.

Le constructeur catalan évoque un gros travail sur le refroidissement, à la fois simplifié et plus léger, et qui fait appel à des matériaux durables. La principale singularité de la Sagrera concerne son aileron, scindé en deux et dont le design remémorerait les ailes d'une cigogne, emblème de la marque (qui équipa l'aviation française). La voiture conserve l'architecture « mécanique » de la Carmen, à savoir 4 moteurs à aimants

permanents. Attention de ne pas commettre d'impair, car ce quatuor se trouve à l'arrière (deux moteurs par côté) et n'entraîne que les roues postérieures. En fibre de carbone, la cellule centrale se voit greffer une suspension à double triangulation avec des amortisseurs pilotés. Les ressorts sont réglables (dureté et garde au sol). La Sagrera fait l'impasse sur un autobloquant mécanique, laissant l'électronique gérer le couple (jusqu'à 117 mkg en pointe) que chacune des roues arrière (pneus Michelin Sport 4 S spécifiques) peut supporter. Les freins en carbone-céramique de 40 cm de diamètre sont de série. A 3 millions d'euros, c'est bien la moindre des choses, nous direz-vous... ●

Par **Sylvain Vétaux**



EN BREF

Moteur : 4 électriques à flux axial, 1114 ch, 117 mkg

Capacité de la batterie : 103 kWh

Transmission : roues AR, 1 rapport

L - l - h : 4 771 - 2 382 (avec rétros) - 1 242 mm

Pneus AV & AR : 265/30 ZR 19 & 305/30 ZR 20

Poids : 1 875 kg

0 à 100 km/h : 2"6

Prix : env. 3 000 000 €

(24 exemplaires de Carmen)





RALF TECH

SPACE MILLENIUM

Testée en apesanteur zero G

Boitier en Titane Extrudé Grade 1
T35 Aéronautique

Mouvement « electric »
12 ans de réserve de marche

Lunette professionnelle
avec insert en céramique matte

Cadran type nid d'abeilles
avec indexes SuperLuminova®

Bracelets souples interchangeables CNES

Édition limitée à 100 pièces

WWW.RALFTECH.COM

Fabriqué en France


cnès
CENTRE NATIONAL
D'ÉTUDES SPATIALES





Jaguar Type 00



Table rase

Jaguar tire un trait sur son glorieux passé **et révèle, sous la forme d'un concept car ubuesque, ce que sera son avenir.**



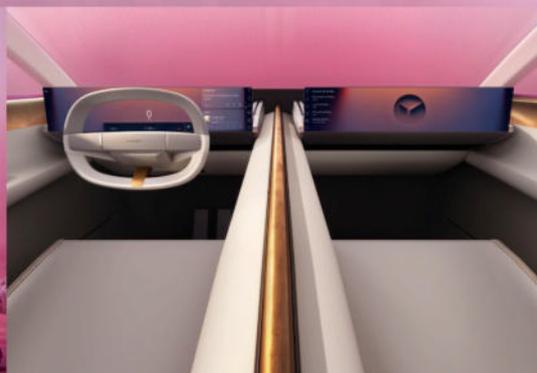
Quoi que prennent les designers chez Jaguar, c'est à renifler avec parcimonie. Le patron de la firme, Rawdon Glover, dans une interview l'été dernier (voir

Sport Auto n° 752), avait jeté les dés : « Ne vous attendez pas à du néo-rétro de notre part. Nous allons faire table rase du passé et savons que seulement 10 % de notre clientèle restera fidèle. Il nous faut chambouler l'univers auto, comme nous l'avons fait avec la Type E. » Dont Enzo Ferrari disait que c'était la plus belle voiture au monde. Qu'aurait-il pensé de la Type 00 dévoilée à l'occasion de l'Art Week de Miami, concept car préfigurant le grand coupé 4 portes présenté fin 2025 ? Difficile à dire, mais ici, à Sport Auto, nous sommes assez unanimes : on frise le n'importe quoi !

Ce qui nous chagrine le plus est probablement le fait que ce prototype pourrait autant être du Jaguar que du Hyundai, du BYD ou du... Kévin (en 5^e B au collège de Pruillé-le-Chétif). N'en déplaise au constructeur anglais : le plein profil ne nous rappelle pas la Type E. Un hors-bord d'oligarque russe peut-être mais pas la sensuelle icône des sixties. Long de 5 m, large de quasi 2 m, le coupé, posé sur des roues de 23 pouces, se prive de porte-à-faux avant et de lunette arrière. Et de rétros. Et de poignées de porte. Et de bon sens, comme en témoigne l'immense dorsale intérieure en laiton massif de 3,2 m surplombant un bloc de... travertin (de la pierre calcaire). Les deux écrans escamotables sont logés de part et d'autre de la colonne métallique, et des caméras sont camouflées

derrière les trappes en laiton extérieures. Il y a bien des feux sur ce concept mais ils prennent la forme de deux bandeaux parallèles au centre de ce qu'on suppose être l'arrière de la voiture. « Mécaniquement », c'est aussi le flou artistique. Nos confrères anglais, souvent bien renseignés, affirment que la version de série développera au moins 1 000 ch. Officiellement, Jaguar ne revendique aucune performance ni puissance mais annonce une autonomie de 770 km sur le modèle de série, avec une capacité de recharge de 320 km en seulement quinze minutes. La nouvelle plateforme est baptisée « JEA » (Jaguar Electric Architecture) et servira de base à trois modèles. Si Jaguar survit d'ici là... ●

Par Sylvain Vétaux



LA PAUSE VINTAGE

Classiques
Trimestriel janvier, avril, mars 2025

Sport auto
Classiques
Fournisseur officiel d'adrénaline depuis 1962

Elle et nous...
Dominique et son équipe
et leur WM P69

Et aussi...
Jaguar X300
Lea Francis 2 1/2 Sports
Lotus Esprit V8
Mercedes 300 SLR

924 **928 GTS** **944 Turbo Cup**

Les Porsche à moteur avant *Les cotes et la fiabilité*
Nos essais **Le mythe accessible** *Les avis des proprios*

À LA UNE

Les Porsche à moteur avant
le mythe accessible

RIEN QUE POUR VOUS

La Matra M 530 LX

ON VOUS DIT TOUT

Sur la Ferrari 250 GT

EN TÊTE À TÊTE

Avec Dominique et son équipe
et leur WM P69

EN VENTE ACTUELLEMENT



ZOOM SUR
Ferrari 250 GT
Une perle précieuse



ESSAI **Matra M 530 LX**
La voiture des copains



SPORT **La saga du Dakar** racontée par Jean-Louis Moncet



Renault 5 Turbo 3E



Esprit, tu es bien là !

Celle-là, on ne l'avait pas vue venir ! Renault commercialisera bien une version civile de la R5 Turbo 3E. Vivement 2026 !



l'automne 2022, le concept avait fait sensation mais nous ne nous faisons aucune illusion :

la R5 Turbo 3E n'était rien d'autre qu'un show car sans lendemain.

Nous avons tort. Ce que vous avez devant les yeux est bel et bien la carrosserie définitive de la 3E. Et c'est une Renault, pas une Alpine. Tout y est : la carrosserie de plus de 2 m de large, le code couleur de l'époque (jaune, blanc et noir) et, bien sûr, la promesse de sensations fortes. Simple propulsion (les deux moteurs électriques sont logés dans les roues arrière), cette citadine taillée pour la piste développera plus de 500 ch et abattra le 0 à 100 en 3". A l'inverse de Jaguar qui a décidé de s'asseoir sur

son passé (voir p. 20), Renault joue à outrance la carte du néo-rétro. Et compte tenu de l'enthousiasme suscité par la R5 et la R4, le constructeur a vu juste. La Turbo 3E serait produite à Dieppe (même si elle n'est pas badgée Alpine), dans la limite de 1 980 exemplaires (en référence à l'année de sortie de la première R5 Turbo) et reposerait sur une plateforme spécifique en aluminium, coiffée d'une caisse en carbone. Cette utilisation de matériaux légers permettrait de maintenir le poids sous les 1 500 kg. Les accus fonctionneront-ils sous 800 volts, une première pour Renault ? Cela fait aussi partie des bruits de couloir. Le communiqué de presse est hélas très avare en informations. Il n'y a pour l'instant pas de tarif officiel

et la commercialisation est prévue au deuxième trimestre 2026.

Le constructeur distillera plus de données techniques en 2025 mais on note déjà une communication pour le moins originale. L'étonnante sportive est dévoilée à l'occasion d'un épisode de la série *Anatomie d'un come-back*, sur Prime Vidéo, dans lequel Luca de Meo (président du groupe), Fabrice Cambolive (président de la marque) et Gilles Vidal (responsable du design) révèlent au spectateur que, quarante-quatre ans après sa première apparition, la R5 Turbo fait son grand retour. Si on nous avait dit, il y a quelques mois, que la passion automobile serait entretenue par le Losange, nous aurions eu du mal à le croire... ●

Par Sylvain Vétaux



La Turbo 3E de série est à peine moins farfelue que le concept car dévoilé il y a deux ans. Les jantes à flasque disparaissent et Renault reprend les codes couleur de la R5 Maxi Turbo. 500 ch sur les seules roues arrière : voilà qui promet quelques sensations fortes !



Par Sylvain Vétaux

Panerai Submersible Elux LAB-ID PAM01800

Diamètre : 49 mm Boîtier : Ti-Ceramitech Mouvement : automatique P9010/EL Prix : 108 000 € (série limitée à 150 ex.) Site : www.panerai.com

Attention, prouesse technologique en approche ! Panerai, manufacture dont la renommée s'est faite grâce aux amateurs de plongée et aux aficionados du changement de bracelet, lance la Submersible Elux LAB-ID. En quoi diffère-t-elle de ses consœurs, à l'appendice à 3 h si caractéristique (un levier fait pression sur la couronne pour assurer l'étanchéité, et l'arceau protège des chocs) ? En tout ! Le boîtier déjà, est en titane céramisé (Ti-Ceramitech), c'est-à-dire que,

du fait d'une oxydation générée par plasma, une fine couche très dure s'est déposée à la surface. Ce matériau est quasi deux fois moins lourd que l'acier et dix fois plus solide que la céramique. Les proportions ont également forcé, avec une carrure coussin de presque 5 cm de diamètre. Mais si cette plongeuse est si originale, c'est en raison de son mouvement, capable, sans pile, de stocker de l'énergie pour, à la demande par le bouton-poussoir à 8 h, illuminer index et aiguilles pendant trente minutes !



POUR ALLER PLUS LOIN...

L'électroluminescence de la PAM01800

« Elux » est l'abréviation d'« elettroluminescenza » (électroluminescence), une technologie que Panerai a brevetée en... 1966. Pour un fabricant de montres de plongée, la lisibilité en milieu nocturne est évidemment capitale. En règle générale, une montre dispose d'un barillet, caisson

dans lequel est enfermé un ressort qui, à mesure qu'il se détend, fait avancer les aiguilles. Cette Submersible compte six barillets, dont quatre sont uniquement dévolus au stockage de l'énergie pour alimenter la lumière. Un microgénérateur très compact (8 x 2,3 mm) transforme la puissance

mécanique en électricité. Aucun élément électronique n'est présent, juste un rotor tournant sur lui-même à raison de 80 fois par seconde. L'électricité produite est ensuite envoyée à des LED logées dans les aiguilles, l'index, l'indicateur de réserve de lumière et même dans la lunette.



Breitling

■ 38 ou 44 mm ■ A partir de 3 300 €
■ www.breitling.com

L'Endurance Pro se destine aux amateurs d'activités en plein air. Son boîtier en Breitlight, un alliage breveté, trois fois plus léger que le titane, est aimantique et hypoallergénique. Ce chronographe à quartz, étanche à 100 m, est proposé en de nombreux coloris.



Frederique Constant

■ 38,5 mm ■ 1 995 €
■ www.frederiqueconstant.com

Le point fort de cette Classics Première est son cadran saumon, finement sablé au milieu. Le boîtier en acier poli abrite un calibre automatique FC-301, garantissant une réserve de marche confortable de soixante-huit heures et visible au verso. La montre est montée sur un bracelet nubuck.



Piaget

■ 42 mm ■ 15 000 €
■ www.piaget.com

L'horloger joaillier décline sa Polo Field en version bracelet acier/cadran vert émeraude. La montre automatique hérite d'un guichet de date à 6 h et d'un contrepoids de trotteuse logoté. Si le boîtier en acier est rond, la découpe du verre saphir est plus atypique.



Dr Jean-Jacques Issermann

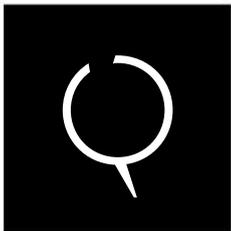
Médecin

L'ange gardien des pilotes

Né en 1923, la même année que les 24 Heures du Mans (si, si !), Jean-Jacques Issermann a contribué pendant plus de sept décennies à améliorer sans cesse les services médicaux et la sécurité sur les épreuves, permettant ainsi de sauver la vie de nombreux pilotes.

Propos recueillis par Alain Pernot
Portrait Laurent Villaron

“A mes débuts, le médecin de garde sur les circuits avait une boîte avec un flacon d'éther, une compresse et pas grand-chose d'autre...”



Quel est votre premier souvenir automobile ?

Il remonte à 1949. J'étais à l'époque jeune médecin et je me suis rendu dans la Sarthe pour prendre la suite d'un médecin dans un petit village qui s'appelait Aubigné-Racan, à 38 km au sud du Mans. Je suis venu en train et, en gare d'Arnage, j'ai entendu un bruit persistant de voiture. J'ai demandé ce qu'il se passait et on m'a répondu :

« *Mon bon monsieur, ce sont les 24 Heures du Mans qui recommencent ! C'est la première édition depuis la guerre !* » Lorsque je suis arrivé à Aubigné, le médecin m'a dit qu'il fallait faire vite parce qu'il devait participer à une réunion pour les 24 Heures du Mans. Il faisait partie du service médical du circuit. Nous avons fait affaire et je me suis installé peu après à Aubigné-Racan. L'année suivante, écoutant les conseils de mon prédécesseur, j'ai appelé le responsable du service médical du circuit, et j'ai proposé mes services. Il m'a embauché tout de suite. J'étais de garde à Mulsanne car c'était près de chez moi. J'ai officié à ce poste sept ans de suite. C'était l'époque préhistorique ! Le chef de poste des commissaires s'appelait Dar'Mat, qui est devenu un grand ami. Sa femme préparait à manger pour une armée. Il y avait table ouverte permanente. C'était complètement folklorique ! Lors de ma première édition, en 1950, j'ai eu affaire à mon premier accident : Germaine Rouault, sur Gordini, s'est retournée en haut de la butte de Mulsanne mais elle n'avait rien de grave.

Etiez-vous présent lors de l'édition 1955 qui a fait une centaine de morts ?

Oui. J'étais de garde à Mulsanne de 20 heures à minuit, je me le rappelle très bien. Après ma garde, avec un ami, on est allés sur la passerelle Dunlop. Et c'est là qu'on a compris qu'il se passait quelque chose. On n'a pas vu la voiture s'envoler, juste qu'il se passait quelque chose. Ensuite, j'ai vu le patron de la sécurité au Mans qui m'a dit qu'il y avait bien eu un accident, avec peut-être quelques blessés. Sur le moment, on ne savait rien. Il n'y avait aucune consigne donnée aux médecins pour savoir ce qu'il fallait faire. Rien. En fait, toutes les victimes de l'accident ont été évacuées par le SAMU. C'est après cet accident-là, en 1956, qu'on a tout revu sur le plan de la sécurité. Un certain Robin a tout repris en main. Il était très, très actif. On s'est tout de suite entendus. Il m'a fait confiance et j'ai eu de plus en plus de responsabilités au sein de l'équipe médicale du Mans. L'Automobile Club de l'Ouest m'a d'ailleurs remis en 2020 un trophée spécial pour mes 70 ans de service ! A l'occasion de mon centenaire, qui correspond aussi à celui des 24 Heures du Mans, j'ai été invité à inaugurer le tout nouveau centre médical du circuit.

Si vous avez continué d'officier aux 24 Heures du Mans, vous avez en revanche quitté la Sarthe pour vous installer en région parisienne...

Oui, après sept ans à Aubigné, je me suis installé en région parisienne. Je n'étais pas très loin du circuit de Montlhéry auquel j'ai proposé mes services.

A force de fréquenter les circuits, avez-vous été tenté de piloter ?

Oui. J'ai commencé à courir en Rallye dès les années 50. J'ai débuté par le Rallye Esculape, qui avait été lancé par un cardiologue et qui était réservé aux médecins. Quelques années plus tard, j'y croiserai d'ailleurs un jeune garçon et son père médecin : Henri Pescarolo. C'est mon épouse qui était ma copilote sur les rallyes. Elle adorait ça. Bon, en revanche, on ne cessait de s'engueuler. C'était terrible ! Lorsque je me suis installé en région parisienne, j'ai décidé de suivre des cours de pilotage sur le circuit de Montlhéry et j'ai couru aussi un peu en circuit. J'ai même gagné une course ! Ce jour-là, j'ai été appelé en urgence pour procéder à un accouchement dans une clinique toute proche. Je m'y suis rendu avec mon Alfa Romeo qui avait les numéros sur les portières et qui faisait un bruit d'enfer. Le moteur était préparé chez Conrero. L'accouchement s'est passé très rapidement et j'ai pu revenir sur le circuit juste à temps pour la course, mais j'ai dû partir depuis la dernière ligne. Malgré ça, j'ai quand même gagné ma catégorie ! C'est la seule épreuve que j'ai remportée. En tout, j'ai couru à peu près une dizaine d'années pour le plaisir. J'ai un certain nombre de coupes. J'en ai aussi décroché en vélo, que j'ai beaucoup pratiqué.

A Montlhéry, vous allez bientôt devenir médecin-chef sur le circuit...

Oui, après quelques années et notamment lors des 1 000 km de Paris. Il y a eu des moments cruciaux. L'accident d'Henri Oreiller en particulier. Après avoir été le premier champion olympique français de ski alpin, il était devenu pilote. En 1962, il participait aux Coupes du Salon au volant d'une Ferrari 250 GTO, et un pneu a éclaté alors qu'il était en haut de l'anneau. La voiture a terminé dans un garage en contrebas. Personne ne voulait y aller de peur que l'auto explose. Avec un autre médecin, nous nous y sommes rendus mais il était inanimé. De ce fait, Oreiller a été envoyé à Paris, à l'hôpital Cochin. Il a été accompagné par les motards de la gendarmerie mais ils ont dû s'arrêter à la limite du département. C'était la règle à l'époque. Oreiller est finalement arrivé à l'hôpital, mais trop tard. Le lendemain, j'ai reçu un appel du général commandant de la gendarmerie de la région parisienne, qui m'a dit : « *Un conseil, allez acheter le journal L'Aurore* », avant de raccrocher. J'achète le journal et découvre avec stupeur en première page une citation de moi déclarant : « *Si les motards avaient fait leur travail, Oreiller ne serait pas mort.* » J'ai beau avoir demandé la publication d'un démenti, le mal était fait. Pendant des années, la gendarmerie m'en a voulu à mort.

Est-ce à la suite de cet accident que vous avez développé un dispositif de réanimation sur les circuits ?

Oui. A l'époque, la réanimation, ça n'existait pas sur les circuits. Nous n'avions ni l'instruction, ni les moyens, ni le matériel pour en faire. « *C'est quoi, ce truc ? On n'a pas besoin de ça* », m'a-t-on répondu lorsque j'ai commencé à en parler. Toto Roche, le directeur de course de la vieille école, trouvait que ça ne servait à rien... A l'époque, le médecin de garde avait une boîte avec un flacon d'éther, une compresse et pas grand-chose d'autre... Un jour, Jean Lucas (*cofondateur de Sport Auto, NDLR*) m'a présenté Claude Bourillot, le président de la Fédération française de sport automobile. On s'est tout de suite bien entendus et il m'a donné carte blanche pour mettre en place tout le système ●●●



Photos : DPPi

Initiateur – entre autres – des voitures médicales d'intervention rapide en F1 et des protocoles d'extraction des pilotes en cas d'accident, Jean-Jacques Issermann a longtemps officié aux 24 Heures du Mans. Il a été invité par Pierre Fillon à inaugurer le tout nouveau centre médical du circuit l'année de son centenaire.

“Romain Grosjean me surnomme « mon Dinosauré préféré ». Il est conscient que, sans tout ce qui a été mis en place, il ne serait plus là aujourd'hui.”

de secours pour les épreuves françaises. Nous avons créé une Commission médicale, dont la présidence a été confiée au professeur Cara qui était le grand patron des SAMU français. Nous avons ainsi établi un réseau avec les SAMU importants du pays. Immédiatement, on a pu travailler dans des conditions différentes et régler les problèmes de la réanimation.

A l'époque, la ceinture de sécurité était-elle obligatoire en course ?

Non, même pas ! Les harnais sont vraiment devenus obligatoires en Formule 1 en 1972 seulement. Jackie Stewart s'est battu pour ça. La plupart des équipes en avaient déjà, mais le combat a surtout été que les ceintures soient correctes, notamment au niveau des boucles automatiques. Mais je suis une tête de lard : quand je veux quelque chose, je ne renonce pas ! Il m'est ainsi arrivé de menacer des concurrents de ne pas prendre le départ parce que leur ceinture n'était pas correcte.

Vous êtes aussi à l'origine de la voiture médicale d'intervention rapide sur les grands prix de Formule 1...

Oui. J'ai proposé ça à l'occasion du Grand Prix de France 1972, sur le circuit de Charade. A l'époque, il faut se rappeler que les courses n'étaient presque jamais arrêtées au drapeau rouge lorsqu'il y avait un accident. Il était donc quasi impossible pour les médecins d'accéder à un pilote blessé sur le bord du circuit et d'intervenir sans délai. J'ai ainsi suggéré le principe d'une voiture d'intervention rapide qui pourrait opérer en cours d'épreuve. J'étais très copain avec Vic Elford qui a accepté de piloter la voiture – une Porsche équipée d'un gyrophare – dans laquelle j'ai pris place. J'avais obtenu l'autorisation de faire rouler à titre expérimental l'auto pendant deux tours lors des essais chronométrés. Bien sûr, les pilotes avaient été prévenus en amont durant le briefing. J'avais d'ailleurs une caméra et j'ai fait un film. Un document unique ! On a vu que ça se passait bien, que l'auto pouvait se faire doubler sans problème. Le lendemain matin, la voiture d'intervention était en service pour la course de Formule 3. Il y a eu un accident devant la tribune des officiels, et la voiture médicale est intervenue immédiatement. Un médecin casqué en blouse blanche est sorti de la Porsche à la grande surprise des officiels. En accord avec la Commission sportive internationale de la FIA, il a alors été décidé de laisser l'auto pour le Grand Prix...

Jean-Marie Balestre, président de la FFSA puis de la FIA, a-t-il soutenu vos initiatives ?

Oui. C'était un type très spécial mais, quand il avait confiance, il vous aidait au maximum. Et c'est ce qui s'est passé. Je l'ai incité à créer

la Commission médicale de la FIA, dont la présidence a été attribuée à Sid Watkins, qui était au départ le médecin attitré de la FOCA. Nous avons noué une amitié très forte, Sid et moi. Il était vraiment comme un frère pour moi. Jean-Marie Balestre m'a nommé inspecteur médical permanent. J'ai mis en place tous les règlements médicaux pour les épreuves de championnat du monde et nous avons beaucoup travaillé pour améliorer les secours sur les circuits. Une nuit de juillet 1989, le téléphone a sonné à 4 heures du matin. Je me suis dit qu'il avait dû arriver quelque chose de grave à l'un de mes enfants... ou que c'était Balestre. C'était lui, pour me dire qu'on devait absolument trouver une solution concernant la désincarcération des pilotes en cas d'accident. Emanuele Pirro avait eu un accident la veille et ce qu'avaient montré les caméras de télévision ne lui avait pas plu du tout. « Tu as vu comment ils l'ont sorti ? Ça ne va pas ! Il faut que tu trouves quelque chose ou je te fous à la porte. » Très vite, j'ai établi de nouveaux protocoles. J'ai travaillé avec une unité d'urgence qui était intervenue sur la course de Birmingham de Formule 3000. Nous avons collaboré pour mettre en place tous les mouvements à effectuer et ceux à éviter pour faire une bonne extraction. Nous avons créé des équipes d'extraction entraînées et, à partir de là, il y en avait sur tous les grands prix et sur toutes les épreuves de championnat du monde. Ça a commencé par l'international puis c'est redescendu au niveau national. Par la suite, nous avons fondé un centre d'entraînement pour les extractions chez Peugeot Sport, puis chez Prost Grand Prix, avant de créer – avec la FFSA et la FIA – un centre permanent très bien équipé sur le circuit du Mans. J'y ai formé des équipes d'extraction du monde entier.

Après son accident de Bahreïn, Romain Grosjean vous a d'ailleurs rendu un hommage appuyé dans son livre...

Oui, ça fait plaisir ! C'est un type tellement gentil. Naturellement gentil, pas faux jeton. C'est rare. Il me surnomme « mon Dinosauré préféré ». Il est conscient que, sans tout ce qui a été mis en place au fur et à mesure des années, il ne serait plus là aujourd'hui. A l'origine, il était contre le Halo qui protège la tête des pilotes. Il a bien changé d'avis depuis !

De manière générale, les pilotes vous témoignent-ils de la reconnaissance ?

Non, on ne discute pas comme ça. Il n'y en a qu'un qui était en permanence très au fait de tout ça et qui en parlait facilement, c'était Michael Schumacher. On était très copains et il me soutenait beaucoup. ●

GAZ!

154

LE BLOG DES ESSAYEURS

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

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

Roberto Carrer/Ferrari

ET AUSSI...

Lamborghini Urus SE

Audi RS 6 Avant GT

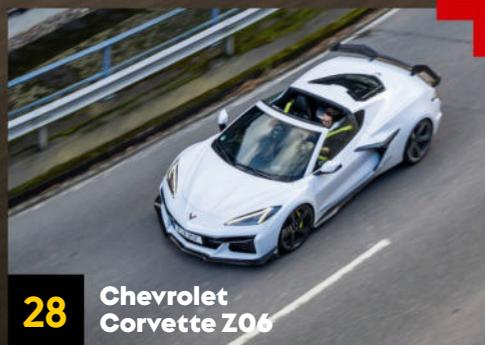
Venturi 260 Transcup (1992)



52

Ferrari 296 Challenge

C'est bien connu, on ne peut plus rouler, avec tous ces radars ! Raison de plus pour explorer les alternatives offertes par les constructeurs à leurs clients pour s'ébattre sur circuit. Ici, le fin du fin avec le Ferrari 296 Challenge, qui nous a offert un galop d'essai sur la piste de Montebianco en Espagne



28 Chevrolet Corvette Z06

Yann Lefebvre



38 Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+

André Tillman/Mercedes



44 Toyota GR Yaris (BVA)

Craig



La force tranquille

Avec la Z06, la Corvette devient
une supersportive dont il faut se méfier.
Et pourtant, c'est une compagne
de balade tout à fait recommandable.



Par Walid Bouarab
Photos Yann Lefebvre



La dernière génération de Corvette existe également en version cabriolet. Mais le coupé est en réalité Targa. Le très léger toit en carbone se démonte facilement et dispose d'un logement dans le coffre arrière. Quelques craquements sont à signaler, mais rien qui entache l'efficacité de la bête. Et un V8 à vilebrequin plat, ça se savoure en extérieur!



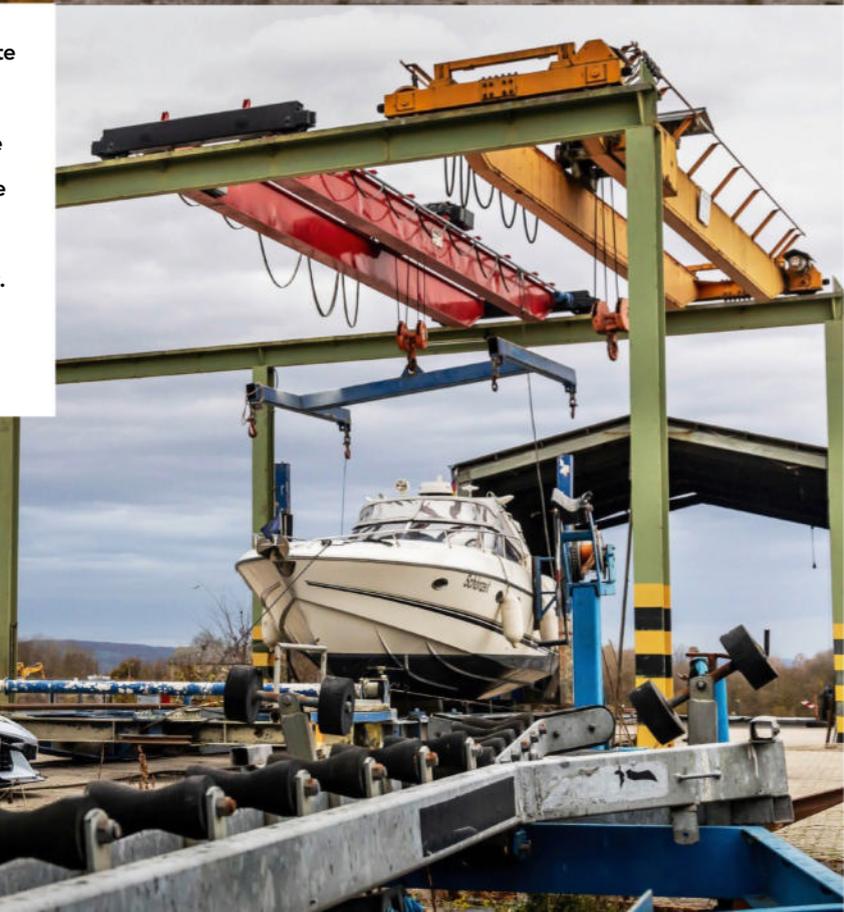


PERCUTANT ET VOLUBILE À DÉFAUT D'ÊTRE PARTICULIÈREMENT
CHANTANT, **CE V8 A FINALEMENT UN CARACTÈRE DE COCHON.**
ET C'EST TOUT CE QUI FAIT SON CHARME.

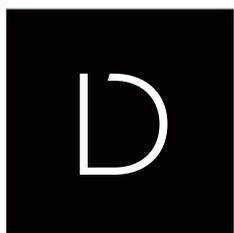




Démonstrative, la Corvette aime le style tranchant, façon Lamborghini. Mais cette Z06 va plus loin avec des voies élargies de presque 10 cm ! Avec le pack Z07, elle se montre encore plus menaçante avec un aileron arrière, ainsi qu'une lame et des flaps sur le bouclier avant. Les optionnelles jantes en carbone permettent d'économiser 18 kg sur la balance.



NUL BESOIN D'ALLER CHERCHER LES VITESSES INAVOUABLES
POUR LA DÉCOUVRIR VIVANTE ET SPONTANÉE.



Depuis Francfort, cap sur l'ouest, pour rejoindre au plus tôt la vallée du Rhin. Un serpent de 171 km de long qui, dans notre direction, remonte de Bingen am Rhein à Cologne. Notre point de rencontre avec le fleuve franco-allemand se fera au niveau de Coblenze. De quoi profiter des vallons de schiste, pour l'œil averti de mon collègue Yann à la photo, et pour mon envie de découvrir cette sportive méconnue chez nous sur des routes adaptées. Et la balade ne

tarde pas à susciter notre intérêt. Une quarantaine de forteresses jonchent les rives, et le dénivelé dévoile des points de vue qui donnent tout l'intérêt à cette région. Est-ce que notre Z06 fait tache dans ce cadre bucolique inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco ? A peine... Il faut dire qu'une Corvette dans la circulation européenne, ça se remarque. Certains y voient une lointaine parenté avec Lamborghini, qui joue des mêmes effets de style tranchant. Pourquoi pas. Mais elle déclenche une réelle sympathie des passants. Et notamment chez Toby, gérant de la marina de Neuwied, qui insiste pour une pause photo. Et il est vrai que pour Yann, un bateau sorti de l'eau, c'est toujours beau. Le temps du cliché, Toby m'explique qu'à quelques kilomètres se trouve le garage de Corvette le plus improbable. C'est là que nous avons fait l'inattendue rencontre d'Andreas. Cet Allemand a fait son beurre dans l'importation et l'entretien de Corvette. C'est le spécialiste de la région, et pour lui, l'américaine n'a aucun secret, quelle que soit la génération. Mais on n'a pu que

remarquer son air dubitatif à la vue de cette C8, qui plus est bodybuildée. Pour lui, une Corvette a le moteur à l'avant, et glougloute comme un chalutier. Alors forcément, son pedigree de supercar européenne affûtée telle une lame de chef ne lui parle pas vraiment. « Certains diront que c'était le seul moyen de la rendre meilleure. Ce n'est que mon avis et je n'ai que rarement eu des C8, mais on est loin de l'esprit originel », conclut Andreas, visiblement nostalgique des soixante-dix ans de tradition vite oubliés.

Un V8 à haut régime

Nous voilà repartis, et c'est vrai que cette Corvette Z06 nous rappelle davantage les divas italiennes que les méchantes muscle cars américaines. Par son architecture, mais aussi par son moteur, véritable mastodonte de puissance. Ce V8 atmosphérique, avec ses 645 ch, est le plus puissant de la production actuelle. Ce 5.5 n'a pas grand-chose à voir avec le 6.2 de la Stingray classique, et pioche ses éléments dans la banque d'organes qui fournit les moteurs en compétition du constructeur. Architecture à vilebrequin plat, bielles et soupapes en titane, distribution revue avec 32 soupapes et double arbre à cames, la Z06 respire la santé. Et le comportement de ce bloc incite à une conduite différente de celle entamée par la Stingray. Il aime les hauts régimes, à tel point que les premières accélérations m'ont laissé un goût d'inachevé. Comme s'il subissait l'inertie de sa mécanique. Les montées en régime moins promptes que celles du flat 6 d'une 911 GT3 et une sonorité plus étouffée que l'époustouffant V10 de feu l'Huracán déçoivent au premier abord. Mais ça, c'était avant de lire la notice d'utilisation. Au risque de ●●●

L'intérieur est à l'image de la Corvette, démonstratif mais confortable. Les écrans affichent des informations faciles à lire et le système multimédia est plutôt dans le coup. C'est pompeusement habillé de cuir et d'Alcantara. Le muret sur lequel sont perchées les commandes de climatisation et qui sépare les deux passagers est envahissant.



QUESTION DÉTAILS,
L'AGENCEMENT
EST COMPLEXE ET
**LES SURPIQÛRES NE
FILENT PAS VRAIMENT
TOUT DROIT.**



TECHNIQUE

Moteur : **V8 atmo, 32 S**

Cylindrée : **5 460 cm³**

Puissance maxi : **645 ch à 8 550 tr/mn**

Couple maxi : **60,6 mkg à 6 300 tr/mn**

Transmission : **roues AR, 8 rapports à double embrayage**

Antipatinage : **de série déconnectable**

Autobloquant : **de série**

Poids annoncé/mesuré : **1 561 kg à sec/1 679 kg**

Rapport poids-puissance : **2,6 kg/ch**

L - l - h : **4 688 - 2 025 - 1 235 mm**

Empattement : **2 722 mm**

Pneus AV & AR : **275/30 & 345/25 ZR 21**

Réservoir : **70 l**

Prix de base : **env. 200 000 €**

Prix des options/malus : **35 000/60 000 €**

(modèle équipé du pack Z07 avec freins en céramique et jantes en carbone)

Prix du modèle essayé : **env. 295 000 €** (malus compris)

PERFORMANCES MESURÉES

V. max. : **+ de 300 km/h** 0 à 100 km/h : **3"1**

0 à 160 km/h : **6"5** 0 à 200 km/h : **10"8**

400 m D.A. : **11"0** 1000 m D.A. : **20"1**

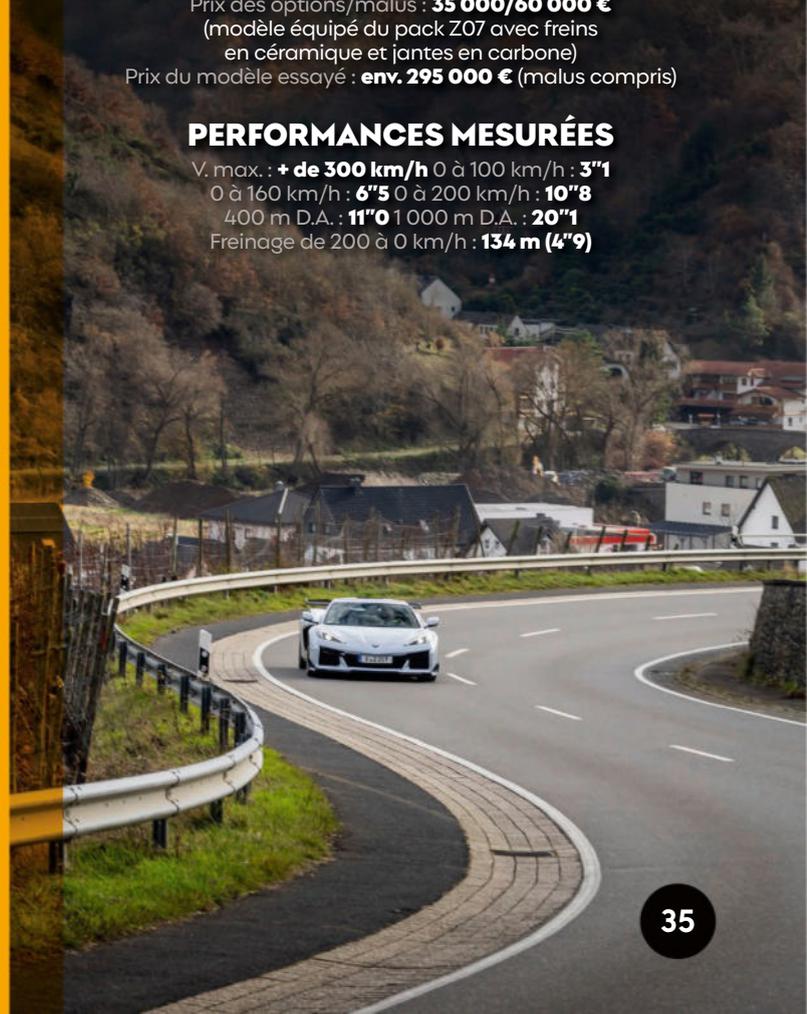
Freinage de 200 à 0 km/h : **134 m (4"9)**

chahuter le calme ambiant de la vallée du Rhin, j'appuie sur la touche Z située sur le volant. La transmission catapulte l'aiguille fictive du compte-tours numérique dans des eaux plus propices à l'expression du V8. Le couple maxi de 60,6 mkg est à aller chercher à 6 300 tr/mn, et la démonstration de force arrive enfin. Percutant et volubile à défaut d'être particulièrement chantant, ce V8 à carter sec a finalement un caractère de cochon. Et c'est tout ce qui fait son charme. Les vitesses proscrites sont atteintes beaucoup trop rapidement, mais la vitalité de ce moteur remarquable donne vie à une machine sensationnelle.

De bonnes manières, aussi

Et malgré ses entrailles de compète, il est à l'image de cette Corvette, plein de douceur et de bonnes volontés. Il sait gentiment ronronner au bas du compte-tours, montre une belle élasticité, et la transmission à double embrayage à 8 rapports lisse le comportement. Voilà qui offre de quoi cruiser sans fatigue, et de profiter de cette région finalement pas si touristique. Non pas que la vallée du Rhin manque d'intérêt. Le charme de ses bourgades fleure bon l'Europe du Nord, le chapelet de châteaux bordant les rives propose des pit-stop plaisants aux amateurs, et la présence constante des vignes signale celle d'épicuriens. Et si les puissantes sportives peuplent les routes ici plus qu'ailleurs, notre Corvette Z06 détourne les regards plus que les autres. Elle a l'air méchante. Ses origines lointaines, sa relative confidentialité et le tranchant de son pack Z07 optionnel la rendent intimidante. Une sorte de créature incomprise à laquelle on prête des intentions parfois mal interprétées. Et pourtant... la Corvette Z06 est douce comme un agneau. Son moteur épique connaît les bonnes manières, le confort de ses suspensions magnétorhéologiques est tout simplement bluffant, son habitacle offre toutes les commodités nécessaires, et même ses ouvrants avant et arrière sont dotés d'une fonction automatique soft close. A bord, c'est le beurre et son argent. Les sièges sont larges et confortables, le cuir est omniprésent, il y a de l'espace et de grands porte-gobelets (made in USA, of course). En revanche, l'agencement est complexe et les surpiqures ne filent pas vraiment tout droit. Et que dire de cette énorme muraille – regroupant les commandes de climatisation – qui sépare les deux occupants ? Envahissant et peu utile. Pas de quoi reconsidérer un départ en week-end cela dit. Le coffre à l'avant est généreux, tout comme à l'arrière. Attention simplement à ne pas y mettre des affaires craignant le chaud, le V8 souffle pas loin.

En remontant paisiblement vers le nord, les collines se dessinent de plus en plus à mesure que l'on s'approche de Bonn. Et la météo s'invite à la fête. Parfait, la Z06 est une Targa qui permet de démonter le toit avant de le ranger dans le coffre arrière. C'est rapide et facile, et cette légère ●●●



FINI LE MOTEUR À L'AVANT ET LES GLOUGLOUS DE CHALUTIER. LA Z06 AFFICHE UN PEDIGREE DE SUPERCAR EUROPÉENNE AFFÛTÉE.



pièce en carbone se porte aisément à une seule main. Détour par les vignes des coteaux d'en face, pour aller chercher les violos. Et nom de Dieu ! Si le moteur a déjà rallié les suffrages et attiré toute ma sympathie, la mise au point de cette Z06 est à classer du côté des points forts. Avec le bouton Z, je peux optimiser les éléments mécaniques et technologiques. Et la Corvette ne semble pas du genre à aimer les gadgets. La moindre modification dans les modes de conduite opère instantanément un changement sensible de la direction, de la réponse du moteur ou du niveau de maintien de la suspension. Les bascules qui nous rapprochent du mode le plus hardcore, Track, apportent à chaque palier plus de tension, plus de vocalises et plus de réactivité. L'ESP totalement déconnectable restera sur sa configuration Sport, histoire de ne pas jouer aux limites de nos pneus hiver foulant les revêtements froids.

Une efficacité redoutable

Et malgré la fougue du V8, la Corvette s'avère facile et prévenante. Les routes désertes en ce mois de novembre frisquet nous laissent le champ libre. Le train avant est étonnant de précision, la direction communicative offre juste ce qu'il faut de consistance. Le rythme s'accélère, et la confiance y gagne. Il conviendra de s'habituer à ce volant carré, mais mener la Z06 avec entrain témoigne de l'excellent travail de mise au point des Américains. Tout arrive ! Malgré les capacités redoutables de l'engin, rien ne nous semble sous-dimensionné pour la balade. Et cela tient au caractère très communicatif de la Corvette Z06. Nul besoin d'aller chercher les vitesses invouables pour la découvrir vivante et spontanée.

L'Américaine me rappelle un peu la fantastique Huracán par bien des aspects. Et celui-là en fait partie. Son châssis techniquement abouti permet une bonne dose de fun sans oublier la rigueur. Le différentiel à glissement limité piloté électroniquement est intelligemment calibré et loin d'être castrateur. En témoignent les sorties d'épingle que je m'autorise à quitter en virgule. C'est progressif et facile à juguler sans se faire de grosse frayeur. Là aussi, la Corvette démontre une réelle maturité. Mais il est temps de revenir sur nos traces pour rendre cette attachante Yankee à ses propriétaires. Et pour ce trajet retour, l'autoroute est

un passage obligatoire pour les amateurs, une sorte d'attraction locale. De quoi jouir du souffle inépuisable de ce V8 qui respire très fort, sans broncher jusqu'à 8 600 tr/mn. Grisant. Les voies élargies de cette Z06 (de presque 10 cm !) et ses énormes boudins de 345 mm à l'arrière offrent une stabilité impériale, et malgré la monte pneumatique moins typée performance, la motricité est excellente. Souffre-t-elle la comparaison avec des rivales européennes plus légitimes dans la discipline ? Pas vraiment. Certes, elle n'a ni le feeling sans pareil d'une McLaren, ni l'explosivité d'une Lamborghini, ni la rigueur extrême d'une Porsche. Faut-il lui en vouloir ? Certainement pas. Si les Américains ont souvent été moqués pour la mise au point parfois relative de leurs sportives, cette Z06 vient signaler la fin de ce préconçu. Et Chevrolet est aussi en passe de devenir un motoriste reconnu. Si le V8 de cette version nous a déjà convaincus, qu'en sera-t-il de sa tonitruante déclinaison ZR1 ? Le même bloc 5.5 s'adjoit les services de deux turbos, pour développer une puissance phénoménale de 1 064 ch, sans la moindre hybridation. Vive la Corvette ! ●

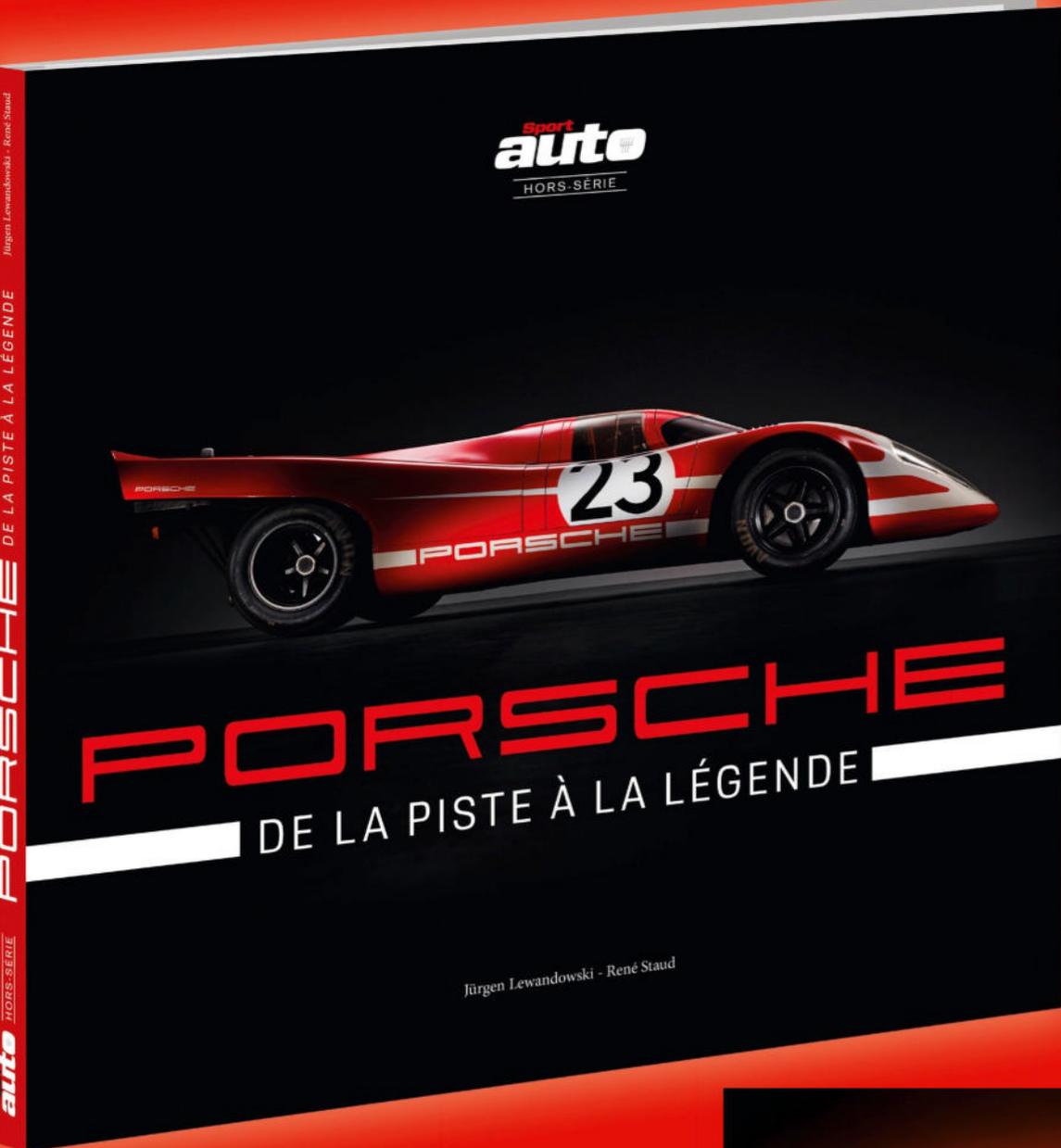


L'avis de Walid Bouarab

La dernière génération de Corvette a presque su faire oublier les précédentes. Du moins pour les amateurs de sportives sur circuit. Et l'optimisation de cette version Z06 est allée peaufiner les détails qui nous plaisent : moteur remarquable, châssis vivant, efficacité chirurgicale... Mais le tour de force réside dans cette faculté à demeurer facile à vivre, confortable et accessible. Reste un intérieur qui mériterait d'en faire moins...

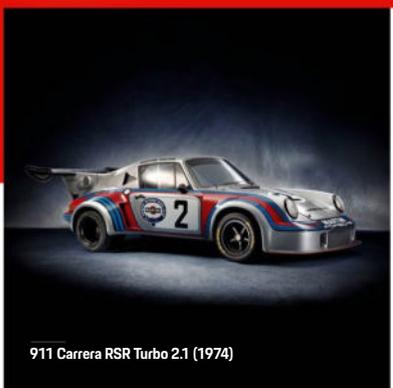


auto HORS-SÉRIE PORSCHE DE LA PISTE À LA LÉGENDE



Porsche, synonyme d'excellence et de vitesse, a marqué l'histoire de la compétition automobile avec des modèles légendaires. Depuis les circuits de Formule 1 jusqu'aux pistes du Mans en passant par le Dakar, ses voitures incarnent l'innovation et la performance. Des icônes comme 550 Spyder, la 917, la 935, et la célèbre 919 Hybrid ont dominé les courses, remportant des victoires éclatantes. Chaque modèle, fruit d'une ingénierie de pointe, repousse les limites de la technologie et du design. Pilotes et passionnés partagent une admiration sans bornes pour ces machines qui, course après course, redéfinissent la notion de vitesse et d'endurance.

EN VENTE ACTUELLEMENT



911 Carrera RSR Turbo 2.1 (1974)

LES ICÔNES DES CHAMPIONNATS ET LES HYBRIDES

917 La plus célèbre des voitures de course Porsche, elle a marqué l'histoire de la compétition automobile avec ses victoires à Le Mans, au Nürburgring et au Daytona. Elle est devenue un véritable culte, et sa silhouette est restée gravée dans les esprits. Elle a été conçue par Ferdinand Porsche et développée par le département de recherche et développement de la Porsche AG. Elle a été présentée au public en 1963 et a été produite en 100 exemplaires. Elle a été utilisée pour la première fois lors de la course de 24 heures de Le Mans en 1970, où elle a été pilotée par Hans-Joachim Stuck et Klaus Ludwig. Elle a remporté la victoire, devenant la première voiture de course à franchir les 24 heures de Le Mans.

919 Hybrid La plus récente des voitures de course Porsche, elle a marqué l'histoire de la compétition automobile avec ses victoires à Le Mans, au Nürburgring et au Daytona. Elle est devenue un véritable culte, et sa silhouette est restée gravée dans les esprits. Elle a été conçue par Ferdinand Porsche et développée par le département de recherche et développement de la Porsche AG. Elle a été présentée au public en 2013 et a été produite en 100 exemplaires. Elle a été utilisée pour la première fois lors de la course de 24 heures de Le Mans en 2014, où elle a été pilotée par Timo Bernhard, Brendon Hartley et Nicolas Prost. Elle a remporté la victoire, devenant la première voiture de course à franchir les 24 heures de Le Mans.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Modèle	911 Carrera RSR
Année	1974
Cylindres	6
Puissance	300 ch (220 kW)
Vitesse max.	250 km/h
Accélération	0-100 en 6,5 s
Poids à vide	1200 kg



917/20 (1971)

LES SUPRIMÉS GÉNÉRALISÉS DES CIRCUITS

919 Hybrid La plus récente des voitures de course Porsche, elle a marqué l'histoire de la compétition automobile avec ses victoires à Le Mans, au Nürburgring et au Daytona. Elle est devenue un véritable culte, et sa silhouette est restée gravée dans les esprits. Elle a été conçue par Ferdinand Porsche et développée par le département de recherche et développement de la Porsche AG. Elle a été présentée au public en 2013 et a été produite en 100 exemplaires. Elle a été utilisée pour la première fois lors de la course de 24 heures de Le Mans en 2014, où elle a été pilotée par Timo Bernhard, Brendon Hartley et Nicolas Prost. Elle a remporté la victoire, devenant la première voiture de course à franchir les 24 heures de Le Mans.

919 Hybrid (2013-2017)

CONCEPTS TECHNIQUES

Modèle	919 Hybrid
Année	2013-2017
Cylindres	4
Puissance	500 ch (368 kW)
Vitesse max.	250 km/h
Accélération	0-100 en 6,5 s
Poids à vide	1200 kg



ESSAI Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+

★ Domestiquée

Après l'épisode de l'AMG GT R, qui avait la couleur et le tempérament explosif de l'incroyable Hulk, **AMG passe le flambeau à l'AMG GT Pro. Même style mais plus docile.**

Par Laurent Chevalier Photos Andre Tillmann/Mercedes





Les baquets offrent un maintien latéral appréciable, et la position de conduite est bonne, même pour les grands gabarits. Si l'ambiance reste huppée, l'équipement est désormais axé sur les performances avec des roues forgées de 21 pouces de série ainsi qu'un système de freinage en céramique.

ESSAI Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+

D

éjà fini ? Ces trois tours sur le circuit d'Ascari laissent un goût de reviens-y. En posant la question, appuyée d'un regard désespéré de celui qui fait ses fonds de poche pour remettre une pièce dans la machine, le responsable de la communication d'AMG admet que c'est trop court. Et c'est reparti pour deux séries de trois tours. La mauvaise nouvelle, c'est qu'il pleut et que les Sport Cup 2 R optionnels de notre version d'essai ne sont pas faits pour ça.

Autant voir le verre à moitié plein. Ces conditions ne feront qu'exacerber les écarts d'équilibre et de motricité avec les précédentes moutures d'AMG, GT C et GT R en particulier. Mais avant d'entrer dans le détail, une explication s'impose. Le catalogue Mercedes-AMG est tellement fourni qu'il y a en effet de quoi s'y perdre. La gamme GT, qui en constitue le sommet, est disponible en vrais ou faux coupés (2 ou 5 portes). Parmi les vrais coupés, on retrouve l'AMG GT 43, qui ouvre les hostilités avec un modeste 4 cylindres 2 litres turbo et une hybridation légère, en propulsion (435 ch pour 1 715 kg revendiqués). Vient ensuite le modèle AMG GT 63 4Matic+ avec un V8 4 litres biturbo en 4 roues motrices (585 ch et 1 895 kg). Puis l'AMG GT 63 S E Performance à 4 roues motrices également, avec le même V8 mais poussé à 612 ch, auxquels s'ajoute l'équivalent électrique de 204 ch (816 ch et 2 120 kg avoués). Et désormais, cette version GT 63 Pro 4Matic+... une sorte de 911 GT3

à la sauce Affalterbach, c'est-à-dire beaucoup de technologie mais sans hybride, enrubannée de cuir surpiqué et servie avec une transmission intégrale. Voilà ce qu'en dit Michael Schiebe, président du directoire de Mercedes-AMG GmbH : « *La nouvelle AMG GT 63 Pro est notre modèle le plus sportif. Si vous souhaitez non seulement rouler sur route, mais aussi effectuer des tours rapides sur circuit, la GT 63 Pro est le choix idéal (...). Ses radiateurs additionnels dans les passages de roue et les pompes à eau électriques permettent un usage intensif. Tout en conservant une excellente praticité au quotidien.* » Ça y est, j'y suis ! Comme une 911 GT3 Touring ? Oui, mais non. L'AMG GT Pro avoue 1 950 kg sur la balance contre 1 461 kg revendiqués par Porsche. Une paille ! Mais plutôt que de tenter des parallèles improbables entre des V8 biturbo et des flat 6 atmosphériques, concentrons-nous sur ce qui différencie l'AMG GT Pro de l'AMG GT R, par exemple.

Singin' in the rain

Le jour et la nuit ! Autant l'AMG GT R pouvait partir en toupie sous la pluie, autant la GT Pro inspire confiance quelles que soient les conditions d'adhérence. C'est évidemment une question de transmission (la Pro est une 4Matic+ tandis que la GT R était une propulsion), mais pas seulement. Les réglages de la GT Pro sont aussi moins radicaux. Pas d'impression de kart qui plonge à la corde comme un dératé, mais une direction volontaire et un train avant suffisamment précis pour ne pas perdre le fil de la route (bon, O.K., du billard en l'occurrence, ●●●

**UNE SORTIE DE 911 GT3 TOURING À LA SAUCE AFFALTERBACH...
C'EST-À-DIRE BEAUCOUP DE TECHNOLOGIE, ENTOURÉE DE
SURPIQÛRES ET SERVIE AVEC UNE TRANSMISSION INTÉGRALE.**





Le V8 biturbo 4 litres délaisse l'hybridation pour mieux se concentrer sur sa vocation première : la puissance, qui passe de 585 à 612 ch. Ce déluge de couple est distribué aux quatre roues par une transmission 4Matic+. La motricité grimpe en flèche par rapport aux propulsions qu'étaient les AMG GT R ou GT C.



TECHNIQUE

Moteur : **V8, biturbo, 32 S** Cylindrée : **3 982 cm³** Puissance maxi : **612 ch à 5 500 tr/mn**
Couple maxi : **86,6 mkg à 2 350 tr/mn** Transmission : **intégrale, 9 rapports automatiques**
Autobloquant : **de série, électronique + contrôle de trajectoire** Poids annoncé : **1 950 kg**
Jantes AV/AR : **10,5/11 x 21** Pneus AV & AR : **295/30 & 305/30 ZR 21** Réservoir : **70 l**
Prix de base : **230 800 €** Prix des options/malus : **29 400/60 000 €**
Prix du modèle essayé : **320 200 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **317 km/h** 0 à 100 km/h : **3"2** 0 à 200 km/h : **10"9**

ESSAI Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+

puisque l'intégralité de cet essai s'est déroulée sur piste). Pas de verrouillage excessif des mouvements de caisse, mais une assiette constante dans toutes les courbes grâce aux miracles de l'Active Ride Control. Derrière ce terme obscur se cache un système de suspension et d'amortissement qui donne la sensation de gommer quelques centaines de kilos au passage. A condition de ne pas pousser le bouchon trop loin. Dans le cas contraire, vous serez rappelé à l'ordre par les règles de la physique. La fameuse histoire d'énergie cinétique qui augmente avec le carré de la vitesse et la masse. En clair, un âne mort et une aiguille de compteur qui grimpe en flèche au moindre appel du pied.

Démonstration

Les chiffres ? 0 à 100 km/h annoncé en 3"2 seulement, moins de 11" pour atteindre les 200 km/h (soit 5 dixièmes de mieux que l'AMG GT 63) et 317 km/h en pointe. Mais au-delà du caractère démonstratif de ces valeurs, c'est surtout celui du moteur qui s'avère enthousiasmant. Le 4 litres résonne autant qu'une grosse caisse, avec des basses qui font froid dans le dos. Pas d'aigus à vous laver les tympans comme dans une 911 GT3 Touring, mais des médiums qui font leur job, c'est-à-dire vous remuer les tripes. Bien que tout ça ne soit pas tout à fait bio, voire amplifié par la sono. Passons. L'essentiel, c'est que la mayonnaise prenne et qu'on en tire du plaisir au volant. C'est le cas, même si l'on aurait aimé que le poisson pilote qui mène la danse de notre convoi sur le circuit d'Ascari lâche davantage la bride. Ce galop d'essai permettra toutefois de constater plusieurs choses. L'AMG GT Pro offre une excellente stabilité et une précision qui n'a pas grand-chose à envier à une AMG GT C, tout en étant infiniment plus verrouillée au sol qu'une GT R. Assez pour déverser les vagues de couple sur le bitume sans arrière-pensée. Rappelons que le 4 litres biturbo est dans sa configuration la plus aiguisée, avec un total de 612 ch (alors que l'AMG GT 63 en compte 585) et un pic de 86,6 mkg (soit 5,1 mkg de plus).

Mais au-delà de ces valeurs impressionnantes, la question demeure entière : peut-on remplacer son baril de 911 par un autre de GT 63 Pro pour des track days ponctuels ? Sur le plan des capacités, pourquoi pas. Le comportement est suffisamment dynamique et affûté pour rester digne, voire créer la surprise en agilité au regard de son poids. Mais ce dernier revient à la charge, notamment en matière de surchauffe, malgré tous les efforts déployés par les ingénieurs d'Affalterbach. Même si les freins sont surdimensionnés. Pour rappel, derrière les roues forgées de 21 pouces se cachent des disques en céramique de 420 mm à l'avant enserrés par des mâchoires à 6 pistons. Tout est à l'avenant, puisque Mercedes ne lésine pas non plus sur la taille des gommes : 295/30 ZR 21 à l'avant et 305/30 ZR 21 à l'arrière. A noter que les Michelin Pilot Sport 5 sont de série et que les Sport Cup 2 R sont en option sans supplément de prix. Hormis celui de leur remplacement, qui doit arriver rapidement étant donné le poids et les capacités de mise en vitesse. ●



★ L'avis de Laurent Chevalier

Contrairement à l'AMG GT R, monstre bestial dont le train avant était sensible à la qualité du revêtement, la GT Pro est beaucoup plus apprivoisée. Sa puissance magistrale, désormais canalisée par la transmission intégrale et des réglages adaptés à tous les profils de route, lui autorise des performances de tout premier ordre et un agrément rare. Y compris sur circuit, où elle permet de s'aventurer lors d'un track day, par exemple.



AUTANT L'AMG GT R POUVAIT PARTIR EN TOUPIE SOUS LA PLUIE, AUTANT LA GT PRO INSPIRE CONFIANCE QUELLES QUE SOIENT LES CONDITIONS D'ADHÉRENCE.





Celle à qui nous n'avions prédit qu'une carrière d'estime revient plus remontée que jamais. Et pour cause, sa recette efficace mais jusqu'au-boutiste a su convaincre les clients malgré une facture ultra-salée et une polyvalence somme toute limitée.





SUPERTEST Toyota GR Yaris (BVA)

Hors sujet ?

L'univers du Vigeant est impitoyable. Aussi brillante élève soit-elle, la Toyota GR Yaris a clairement démontré toutes ses capacités. **Mais sa voie est ailleurs.**

Par Walid Bouarab Photos Greg

L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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



"Passer en boîte automatique avec palettes au volant, ce n'est pas une mauvaise chose. Ça la rend même plus facile à conduire."

Christophe Tinseau



Circuit Val de Vienne

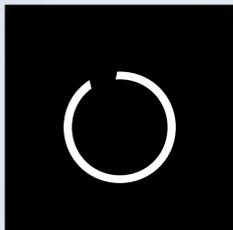
- 3 729 m ■ 13 virages ■ Largeur de piste : 11,4 m
- Conditions de piste : sèche, environ 20 °C
- Pneus : Michelin Pilot Sport 4 S

"J'adore le look. Elle a gardé son allure sympathique et agressive en même temps. Et à l'intérieur, on a enfin une bonne position de conduite, comme pour faire du Rallye. Son moteur est vraiment coupleux malgré le fait que ce soit un trois-pattes. Et je trouve la sonorité plutôt charmante. On pourrait presque penser à un 6 cylindres. La voiture a une attitude assez sous-vireuse à l'accélération. C'est parfois compliqué de tenir le point de corde si l'on remet les gaz trop tôt. Mais d'un autre côté, je crois qu'il lui faudrait une centaine de chevaux supplémentaires. La transmission intégrale a tendance à absorber l'énergie, et c'est très difficile de glisser. Avec plus de puissance, on s'en sortirait mieux. Côté freins, on sent que c'est du solide, et ils répondent correctement en dépit de la répétition de freinages robustes que l'on peut enchaîner

sur le circuit du Vigeant. Quant au fait d'être passé en boîte automatique avec palettes au volant, ce n'est pas une mauvaise chose. Ça la rend même plus facile à conduire, et les vitesses s'enclenchent assez rapidement pour ne pas avoir à regretter une boîte double embrayage. Mais finalement, cette auto est davantage faite pour de la route de montagne. Même si elle s'en tire honorablement, elle serait beaucoup plus à son aise sur un chemin de terre ou de gravier ou bien dans la neige. C'est un peu moins le cas sur circuit. Les grandes lignes droites ne sont pas son fort, bien que le moteur soit généreux. La position de son couple à assez hauts régimes indique qu'il est réellement taillé pour les petites routes plutôt que les larges étendues d'une piste. Et puis, c'est dommage que l'on mette un malus de cette envergure sur ce genre de voiture... Elles sont attachantes et ce sont de vraies sportives. »



00 Vitesse (km/h) G Force latérale G Force de freinage



n l'aime. On l'adore ! La Toyota GR Yaris est une sportive comme on n'en fait plus. Pas vraiment de compromis, une fiche technique alléchante et une réussite commerciale inattendue qui permet au constructeur nippon d'offrir une seconde jeunesse à sa petite GTi. Celle qui n'aurait dû être qu'un véhicule d'image est parvenue à trouver son public, même dans nos contrées où le malus dévastateur ne semble pas avoir entamé la motivation des acheteurs.

Inspirée du Rallye, elle n'a jamais fait les choses à moitié, et sa profonde mise à jour l'autorise à aller plus loin. Pour la présenter à l'examen du Supertest, il nous fallait tout de même dénicher un prétexte. Une excuse qui nous permettrait de reprendre le volant de cette machine à fun dans les conditions idéales de notre grand oral. Et le motif nous a été servi sur un plateau par les ingénieurs maison, en la forme d'une boîte automatique à 8 rapports ! Si l'arrivée de cette transmission est surprenante sur un tel modèle, son architecture l'est encore plus. Point de boîte robotisée à double embrayage, coqueluche des sportives, mais une classique unité à convertisseur. Faut-il lui reprocher cette paresse ? Absolument pas. Si les démarrages façon catapulte ne sont pas son fort, la partition délivrée par la suite est plus que louable pour une telle machinerie.

Tout simplement

Le 1.6, qui lui aussi s'est renforcé les entrailles, trouve ici un allié de choix. En conditions quotidiennes, lissage, douceur et à-propos sont de la partie, avec une réelle pertinence sur les changements importants de rythme. Même s'il est nécessaire d'être généreux sur les freins pour enclencher le rétrogradage espéré. On ne regrette finalement pas trop l'architecture à double embrayage, censée être moins énergivore mais plus lourde. D'ailleurs, à noter que cette transmission leste l'ensemble d'une vingtaine de kilos. Sur le tracé du Val de Vienne, les amateurs du levier devraient réussir à faire leur deuil sans trop de difficulté. Cette GR Yaris BVA n'a rien d'une punition et parvient à exploiter la gouaille de son bloc thermique grâce à cette transmission prompte au passage du rapport supérieur. Sur piste, les tombées de rapport prennent sens, davantage que sur la route, et l'activation du mode Sport de cette transmission permet de gagner en ●●●

TEMPS DE RÉFÉRENCE

Classement de Sport Auto

1 ^o	1'37"70	Ferrari 296 GTS Assetto 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	1'54"10	Toyota GR Yaris (BVA, Ph. 2)
14 ^o	1'47"68	Mercedes-AMG GT 63 S E Perf.	33 ^o	1'55"05	Volkswagen Golf GTI Clubsport
15 ^o	1'47"80	BMW M2	34 ^o	1'55"70	BMW M240i
16 ^o	1'47"88	Alpine A110 R *	35 ^o	1'55"81	Toyota GR Yaris (BVM, Ph. 1)
17 ^o	1'47"90	Porsche 911 Carrera T	36 ^o	1'57"80	Hyundai i20 N
18 ^o	1'48"34	BMW M4 Competition	37 ^o	2'00"40	Toyota GR86
19 ^o	1'49"16	Alpine A110 S	38 ^o	2'01"19	Ford Fiesta ST

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

Hors classement

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

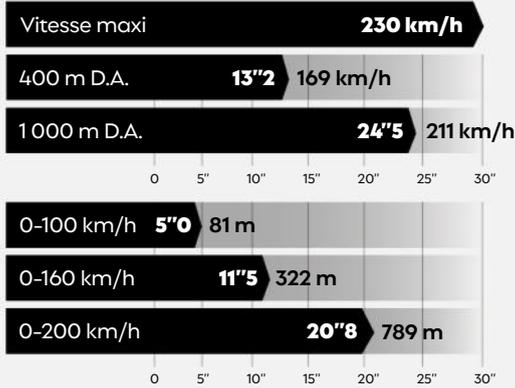
Nous n'attendions pas la GR Yaris en haut du classement, la puissance faisant son effet sur le Vigeant. Mais le résultat est plus qu'honorable, en plus d'être effectivement plus rapide que l'ancienne version.



NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Mortefontaine (Ceram)

EN PISTE



REPRISES

100 à 140 km/h en Drive **3"7 (123 m)**

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h **141 m (5"2/1,1 G)**

CONSUMATION

Autonomie **NC**

WLTP (mixte) **9,5 l/100 km**

VITESSE MAXI

1 On n'apprécie pas une GR Yaris pour sa vitesse de pointe, elle qui préfère talocher du rupteur et gesticuler sur les petites routes. Mais les 230 km/h n'ont rien d'une épreuve. Le souffle de 1.6 y est pour beaucoup. La nouvelle BVA8, moins.

ACCÉLÉRATIONS

2 Le chrono est formel, cette nouvelle GR Yaris est plus rapide que par le passé. Et plus qu'elle ne prétend l'être, avec 5" tout rond, contre 5"2 annoncées sur la fiche technique. Pour info, ce sont aussi deux dixièmes de mieux que la précédente mouture. Sur les 400 et 1 000 m D.A., cette GR Yaris 2024 grappille

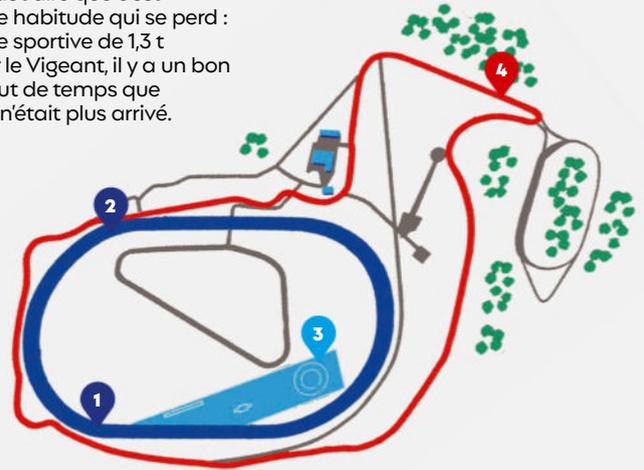
de précieux dixièmes. Même si la fiche technique n'insiste pas dessus, l'apport de la BVA y est forcément pour quelque chose.

FREINAGES

3 Pas de changement majeur sur le système de freinage de cette GR Yaris. Et un niveau de décélération qui reste correct malgré les tours qui s'enchaînent. Feeling et consistance évoluent avec progression. Il faut dire que c'est une habitude qui se perd : une sportive de 1,3 t sur le Vigeant, il y a un bon bout de temps que ce n'était plus arrivé.

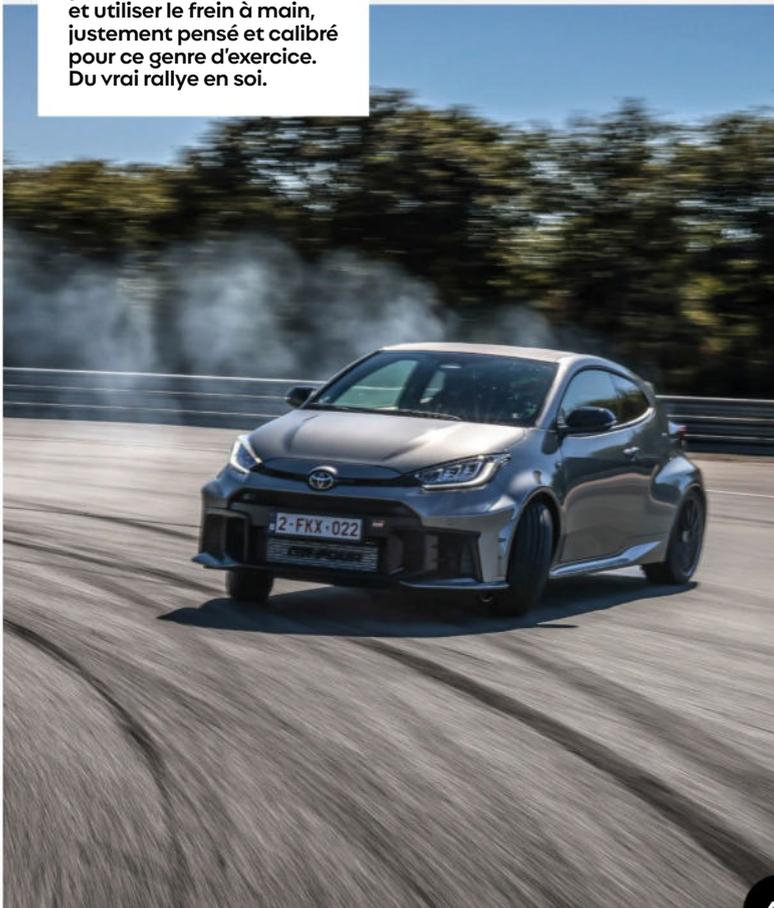
COMPORTEMENT

4 Assez rapide, alternant longs freinages appuyés et cordes à aller chercher « tard », le Vigeant n'est pas le plus à cette GR Yaris, avant tout pensée pour les spéciales de Rallye. Sacrement amortie, un brin sous-vireuse et toujours aussi facile, elle demeure un délice. Mais ce décor ne lui rend pas justice.



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

L'envie de mettre la GR Yaris en travers est immense. Mais pas de remise de gaz anticipée pour y arriver. Il faut y aller franco de l'avant et utiliser le frein à main, justement pensé et calibré pour ce genre d'exercice. Du vrai rallye en soi.



SUPERTEST Toyota GR Yaris (BVA)

rapidité. Pour ceux que cela démangerait beaucoup trop de rester passifs, les palettes au volant et le levier de vitesses ordonnent là aussi montées et descentes avec célérité. En bref, du très bon boulot.

Voilà donc qui donne au 3 cylindres la possibilité de s'exprimer pleinement. Si l'exercice du banc de puissance n'a pas délivré le résultat escompté avec « seulement » 267 ch mesurés, l'excellente santé de ce bloc vivant et communicatif dessine à chaque coup un sourire sur nos lèvres.

Le gain de puissance annoncé par la fiche technique (de 261 à 280 ch) ne transfigure pas son comportement, même si le regain de tonus prend forme sur la seconde partie du compte-tours. Question de sensations, bien que les chronos l'attestent en partie. Avec un petit dixième grappillé sur le 400 m D.A. (et deux dixièmes sur le 1 000 m D.A.) par rapport à la précédente version, l'apport de la BVA est sensible, surtout au décollage. Mais les reprises canon et la bonne volonté du moteur jusqu'à 6 500 tr/mn donnent un rythme certain sur le tracé finalement rapide du Vigeant. La GR Yaris ne semble pas sous-dimensionnée pour ce dernier, avec un joli 207 km/h enregistré en fin de ligne droite. Reste une sonorité en définitive discrète à bord. Elle qui fait de la communication avec son pilote une priorité, elle aurait pu mieux faire.

Pas transfigurée

Côté châssis, la Yaris ne propose plus que la configuration Track de la mouture sortante. Comprenez par là qu'elle n'est désormais disponible qu'avec les deux différentiels Torsen avant et arrière et la suspension raffermie. Voilà qui ne devrait pas gêner notre plaisir sur la piste du Val de Vienne. D'autant plus que les réglages des amortisseurs ont été tonifiés et que la caisse a été rigidifiée (soudure, colle). La répartition du couple en fonction du mode de conduite a également été modifiée. Pour ce qui nous intéresse ici – la position Track –, le couple n'est plus verrouillé sur un schéma 50/50 mais varie de 60/40 à 70/30 (AV/AR) ●●●

LA FACILITÉ QU'OFFRE
CETTE TOYOTA
REMET LA PERTINENCE
DU MODÈLE SOUS
LES PROJECTEURS.

BANC DE PUISSANCE

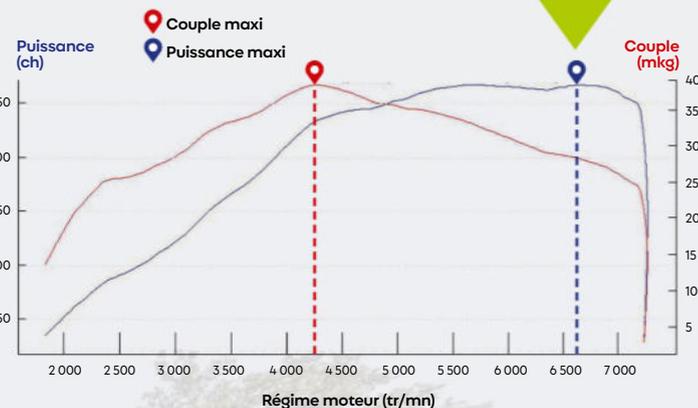
LE TEST VÉRITÉ PAR... DM Performance



PUISSANCE
ANNONCÉE
280 ch
à 6 500 tr/mn

PUISSANCE
MESURÉE
267 ch
à 6 600 tr/mn

Sans surprise, la puissance exacte de 280 ch n'est pas atteinte. Les moteurs turbo, a fortiori de cette trempe, rendent souvent des copies aléatoires sur ce sujet. Ce ne seraient donc que 7 petits chevaux de plus qu'auparavant ? Difficile à croire, tant nos mesures de performance ont démontré la sacrée santé du 1.6. Sur piste également, le regain d'énergie par rapport à la précédente mouture est assez sensible sur la seconde partie du compte-tours.



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

■ www.dmperformance.fr ■ 01.34.84.64.77



TECHNIQUE

Moteur : **3 en ligne, turbo, 12 S** Position : **avant, transversale**
 Cylindrée : **1 618 cm³** Alésage x course : **87,5 x 89,7 mm**
 Rapport volumétrique : **10,5** Régime maximal : **7 000 tr/mn**
 Puissance maxi : **280 ch à 6 500 tr/mn** Puissance au litre : **175 ch**
 Couple maxi : **39 mkg à 3 000 tr/mn** Couple au litre : **24,6 mkg**
 Transmission : **intégrale, avec double différentiel (AV/AR),**
8 rapports automatiques Autobloquant : **non**
 Antipatinage : **de série + différentiel à glissement limité AV + AR**
 Suspension AV/AR : **MacPherson/essieu multibras, double triangulation**
 Direction : **crémaillère, assistance électrique**
 Tours de volant/diamètre de braquage : **2,1/12,2 m**
 Freins AV/AR : **disques ventilés avec étriers 4 pistons /**
2 pistons (356/297 mm)
 Poids annoncé/contrôlé : **1 375/1 318 kg** Répartition AV/AR : **61/39 %**
 Rapport poids/puissance : **4,9 kg/ch** L - l - h : **3 995 - 1 805 - 1 455 mm**
 Empattement : **2 560 mm** Voies AV/AR : **1 536/1 572 mm**
 Pneus : **225/40 ZR 18** Réservoir : **50 l**
 Prix de base : **46 300 €** Options/malus 2024 : **7 000/60 000 €**
 Prix du modèle essayé : **113 300 €**

L'intérieur est la partie la plus modifiée de ce restylage. La position de conduite est enfin nettement plus basse. On gagne en confort, en précision et en visibilité. L'aspect de la planche de bord, massive et vintage, est voulu par les concepteurs. Et c'est une réussite.



SUPERTEST Toyota GR Yaris (BVA)

en permanence. De quoi transfigurer le comportement de la petite japonaise ? Pas vraiment. Elle conserve cet avant plutôt sous-vireur, mené par une direction qui apporte juste ce qu'il faut de réactivité. L'arrière se montre plus mobile au freinage et aux injonctions brusques qu'à la remise des gaz. La piste conciliante du Vigeant n'a pas réellement mis à mal l'amortissement, qui continue de satisfaire par sa rigueur. Il en va de même pour le freinage, qui a su tenir le coup malgré les tours s'enchaînant à bon rythme. La consistance est restée la même, la course de la pédale n'ayant fini par s'allonger qu'en fin de journée. On retrouve au bout du compte ce plaisir quasi oublié d'une voiture raisonnable sur le Supertest. Nos dernières venues ont surtout été l'occasion de flirter avec les limites de sportives de haut calibre ou alors d'énormes engins, surpuissants et très lourds. La facilité qu'offre cette Toyota apporterait presque un vent de fraîcheur et remet la pertinence du modèle sous les projecteurs.

Les modifications procurées à cette GR Yaris sont nombreuses, touchent à divers secteurs et sont pour certaines d'une précision chirurgicale. Rien qui transfigure cette auto follement attachante mais qui prouve à nouveau la justesse de la réflexion venant des ingénieurs. Cela étant dit, est-ce le meilleur endroit pour profiter pleinement du quotient fun qu'elle est capable de fournir ? La question entraînera forcément différentes réponses selon celui qui en prend le volant. Entre sa maniabilité, sa position de conduite bien meilleure et le tonus de son bouilleur, on pencherait pour un grand oui. Mais son arrière franchement verrouillé à la remise des gaz (Toyota prône même l'utilisation du véritable frein à main, façon Rallye) et

son museau parfois paresseux nous font regretter les pistes glissantes. Non pas que votre serviteur s'imagine être un pilote de Rallye, mais nous connaissons l'équilibre juste et joueur de cette canaille sur les terrains meubles. Toutefois, le Supertest tranche dans le vif et sanctionne avant tout les performances et l'efficacité. Un exercice globalement effectué avec les honneurs, bien que son chrono de 1'54" ne la place pas – sans surprise – en haut du tableau. ●



L'avis de Walid Bouarab

On n'est pas passé loin de la note maximale. Mais n'allez pas penser qu'il manque un je-ne-sais-quoi à cette GR Yaris pour décrocher la timbale. Sa cote d'amour demeure inébranlable. Et elle rend une copie sans réel faux pas face à nos mesures. Reste le facteur fun, et tout le génie de cette évadée des rallyes perd de sa superbe sur une piste rapide, bien sèche et contraignante pour le train avant. Sa place est finalement ailleurs, là où elle accomplit le sans-faute.



POUR CEUX QUE CELA DÉMANGERAIT BEAUCOUP TROP DE RESTER PASSIFS, **LES PALETTEES AU VOLANT ET LE LEVIER DE VITESSES ORDONNENT MONTÉES ET DESCENTES AVEC CÉLÉRITÉ.**



Un autre monde

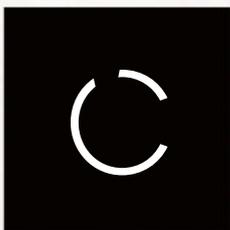
Fermez les yeux et imaginez une Ferrari 296 GTB à qui l'on retirerait son moteur électrique et sa batterie en l'allégeant de 130 kg. **Avec des slicks *al dente* et des freins empruntés à la prochaine hypercar F80. Ouvrez les yeux... Bienvenue dans l'univers du Ferrari Challenge.**

Par Laurent Chevalier
Photos Lorenzo Marcinno & Roberto Carrer/Ferrari





AU SEMPITERNEL DÉBAT DE "FAIRE CORPS AVEC LA MACHINE", LA 296 CHALLENGE APPORTE DES ARGUMENTS LIMPIDES. **PEUT-ÊTRE PLUS ENCORE QUE L'ASTON MARTIN VALKYRIE PRO OU DE LA PAGANI HUAYRA R.**



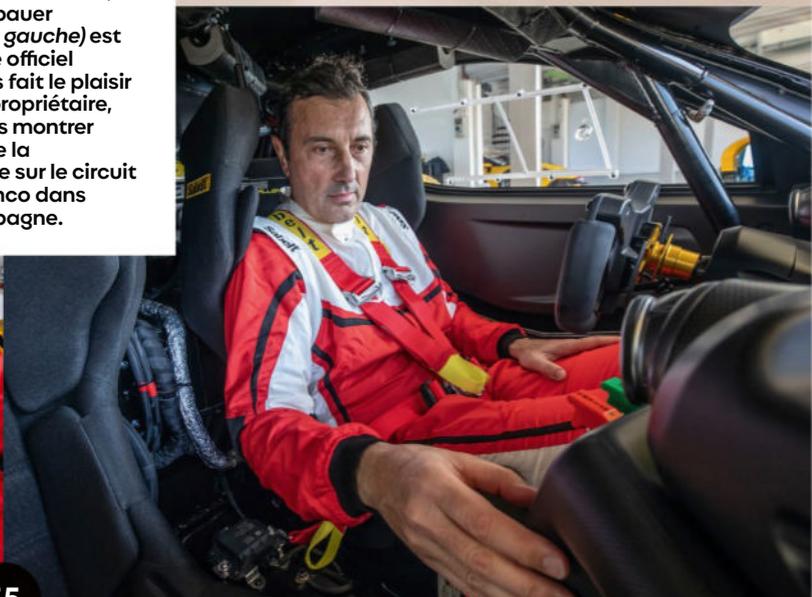
ircuit Montebianco, près de Séville, mardi 8 h. L'épais brouillard qui tarde à se lever sur la ligne droite refroidit un peu l'ambiance. Mais notre petit groupe de veinards choisis par Maranello et fiers comme Artaban dans leurs combinaisons Sabelt Ferrari Challenge piaffe d'impatience telle une bande de gamins en pyjama au pied du sapin. Dans la salle du briefing qui se tient au-dessus des stands, l'atmosphère reste pourtant studieuse. Mais un bruit

sec vient perturber ce silence. Une déflagration, puis des vibrations qui se propagent sous nos pieds. Elles proviennent de la 296 Challenge, que les mécaniciens démarrent au rez-de-chaussée et qui fait littéralement trembler notre plancher. Je ne sais pas si je suis le seul à le ressentir, mais j'ai du mal à cacher mon excitation à l'idée d'en prendre le volant. Je m'efforce de faire comme si de rien n'était, en feignant le vieil habitué des circuits que rien ne peut déconcentrer. Ce qui est évidemment l'inverse, puisque le simple bruit d'une clé à chocs suffit à me donner des bouffées d'euphorie. Bref, en écoutant le démarrage à froid de la 296 Challenge, j'entre en lévitation. Et je reste bouche bée devant sa fiche technique. Imaginez... une 296 GTB non pas swappée mais « déshybridée ». C'est-à-dire débarrassée de son moteur électrique et de sa batterie, et ainsi allégée de 130 kg par rapport au modèle routier.

Cerises sur le gâteau et rasade de chantilly : le V6 biturbo est boosté à 700 ch au lieu de 663, les Pirelli slicks sont collants comme des rouleaux Pattex et les freins en carbone-céramique proviennent de la nouvelle Ferrari F80. Ils sont donc conçus pour stopper 1 525 kg à sec, alors que la 296 Challenge revendique 1 330 kg seulement. Inutile de préciser que dans la seconde qui suit, je suis déjà casqué, sanglé au Hans, ganté et prêt à m'enlever une côte si nécessaire pour passer par le trou de souris formé entre l'arceau de sécurité et les oreilles du baquet HRS (Head Restraint System, élaboré pour maintenir la tête en cas de choc latéral). Alors j'expire, je rentre le ventre et je me contorsionne avec ma souplesse de piquet pour caser mon mètre quatre-vingt-dix de viande. Ouf, ça passe et ça en vaut la peine. A l'intérieur, c'est le paradis. J'ai beau être ficelé comme le rosbif du dimanche par le harnais six points et avoir la sensation que ma tête est coincée dans un étau, je jubile en faisant pivoter mes globes oculaires pour mieux profiter de ce panorama idyllique. A gauche, la meurtrière en Lexan me fait penser à l'un de mes plus grands fantasmes d'adolescent (la F40). Au centre, le volant me plonge dans la ligne droite du Mans, et à droite, le panneau central en carbone donne l'impression d'un cockpit de Falcon. Au milieu de cette forêt de tubes peuplée d'une armée de boutons, la procédure de démarrage est assez simple. Il suffit d'abaisser deux loquets sur le panneau central (celui de la batterie puis de l'allumage) avant d'appuyer sur le start engine. Le V6 craque comme une allumette dans une déflagration à l'échappement. A ce propos, ●●●



Après avoir fait briller Charles Pozzi en Ferrari Challenge, gagné une édition des Ferrari Finali Mondiali en 2022 et participé deux fois aux 24 Heures du Mans (2021 et 2023) en LMGTE Am au volant d'une 488 GTE, Thomas Neubauer (ci-dessous à gauche) est devenu pilote officiel Ferrari. Il nous fait le plaisir d'un tour du propriétaire, avant de nous montrer le potentiel de la 296 Challenge sur le circuit de Monteblanco dans le Sud de l'Espagne.





La conduite de la 296 Challenge n'est pas seulement un bonheur d'efficacité et de précision absolue. Elle a beaucoup plus de grip et de légèreté que la 296 GTB, tout en restant accessible. Sans parler du freinage... A-hu-ris-sant !



TECHNIQUE

Moteur : **V6, biturbo, 24 S**
Cylindrée : **2 992 cm³**
Puissance maxi : **700 ch à 7 500 tr/mn**
Régime maxi : **8 500 tr/mn**
Couple maxi : **75,4 mkg à 6 000 tr/mn**
Transmission : **roues AR,**
7 rapports à double embrayage
Poids : **1 330 kg à sec**
Freins AV & AR : **disques ventilés**
carbone-céramique (408/390 mm)
Prix de base : **382 000 €**
(non homologuée pour la route)

j'aurais une question : pourquoi y a-t-il toujours un idiot qui colle son oreille aux pots pour filmer le démarrage avec son iPhone, avant de sursauter en se faisant exploser un tympan ? Et pourquoi cet idiot, c'est toujours moi ?

3, 2, 1... feu !

Pas besoin de cours magistral sur l'utilisation de tous les boutons, puisque la prise en main de la 296 Challenge est assez simple. Il faut surtout se concentrer sur les trois manetinos principaux. Deux sont situés sur le volant, TC1 et TC2, et concernent le paramétrage du contrôle de la motricité (timing et sensibilité), et la troisième molette est placée à main droite, sur le panneau central, pour régler l'intensité de l'ABS. Hormis cela, les fonctions sont classiques. Il y a même des clignotants et la climatisation, appréciable lorsque vous roulez sur des circuits de pays chauds. Il y a aussi un bouton Flash qui émet automatiquement quatre appels de phares très rapides pour coller la pression à celui qui roule devant. La classe... je m'y crois déjà. Mais avant cela, je vais essayer de ne pas caler en sortant des stands. Impossible, puisque la boîte est directement dérivée de celle de la 296 GTB (double embrayage à 7 rapports). Du beurre, avec des grains de sel car les passages de rapports sont plus directs et moins filtrés que sur le modèle routier. Première, la Challenge remonte la pit lane avec le limiteur de vitesse enclenché, qu'il suffit de faire sauter en appuyant sur le bouton PIT à la sortie des stands. Le V6 biturbo réagit aussitôt comme à un coup de fouet. Ça pousse dans le dos du tac au tac, avec un souffle irrésistible. Peut-être moins instantané que dans la 296 GTB, où l'électricité donne un coup de pouce à mi-régime, mais la sensation d'accélération semble beaucoup plus authentique et libérée. A peine plongé dans la marmite que le premier droite, serré, en troisième, se jette dans le pare-brise. La remise de gaz qui suit fait siffler les turbos et rappelle le 2,9 litres de la F40. Waouh, c'est sans filtre ! Tout comme le passage de troisième en quatrième, qui est moins enrobé que sur la 296 GTB. Pas violent, mais plus franc. Idem au rétrogradage, avant de plonger dans le gauche-droite

suivant. La direction est incroyable : très directe, légère mais pas inconsistante, et informative. La première portion de ligne droite permet de libérer la puissance. La Challenge explose jusqu'à 8 500 tr/mn en faisant rougir les LED du volant comme sur une platine de DJ. Les turbos soufflent plus fort que dans la 296 GTB. « Grande courbe à droite "sans relâcher" », me dit-on dans l'oreillette, puis un freinage appuyé (dé-gressif, bon sang !) fait légèrement dévier la Challenge. Signe que les pneus ne sont pas encore tout à fait à température. Double gauche en enfilade et le V6 joue de la wastegate à tue-tête. Ensuite, pour toute la portion jusqu'au virage 9, pas de question, c'est à fond. La Challenge redouble d'énergie et dévoile son vrai visage. Celui d'un missile léger capable de changer de cap en un éclair. Les pneus sont maintenant al dente et le niveau d'adhérence donne littéralement l'impression de rouler sur des rails. Le grip devient phénoménal. Surtout concernant le train avant, qui présente une adhérence très largement supérieure à celle de la 296 GTB. Hormis les gommes, qui n'ont rien à voir avec ceux de route, même performants, il faut préciser que la répartition du poids sur l'essieu avant est un brin plus élevée que le modèle de série (42 % sur l'avant et 58 % sur l'arrière contre 40,5 % et 59,5 %). Au volant, cela confère la sensation d'un équilibre qui coule de source, d'une stabilité ahurissante et d'un grip inouï. Sans la moindre plongée au freinage, malgré les décélérations dantesques qu'autorisent les disques carbone à fibres longues (voir page 60).

Inutile de dire que les premières décélérations se font beaucoup, mais alors beaucoup trop tôt. Il me faudra enchaîner des tours et des tours pour me familiariser avec cette force de décélération et oser déclencher le freinage à 160 m en bout de ligne droite, aux environs de 260 km/h. L'autre élément qui interpelle, c'est le dosage. Le système carbone-céramique est drive by wire, mais il ne manque ni de sensation au contact ni de consistance par la suite. Il fait penser à ces freins surassistés que l'on retrouve parfois dans le monde de la moto, qui peuvent dérouter au premier abord mais dont on ne peut plus se

●●●



J'AI BEAU ÊTRE FICELÉ COMME UN ROSBIF DU DIMANCHE PAR LE HARNAIS, JE SUIS EN LÉVITATION.
CHAQUE SECONDE PASSÉE AU VOLANT EST UNE VÉRITABLE BÉNÉDICTION.



Si les boutons poussent comme des champignons, il y en a surtout trois qui sont vitaux. Il s'agit des deux molettes à la base du volant (TC1 et TC2), pour commander la sensibilité de l'antipatinage, et une troisième, en haut à droite du panneau central, pour commander la sensibilité de l'ABS.



Ferrari Challenge

Bienvenue au club !

Vous êtes fan de Ferrari et dérangé par l'envie de rouler sur circuit ? Deux bonnes raisons de pousser la porte du championnat monomarque Ferrari Challenge. Cette institution, qui clôtura cette année sa 32^e saison, a débuté en 1993 avec la 348 du même nom. Puis la 355, 360, 458, 458 Evo se sont succédé en

atmosphérique avant de passer le relais aux biturbos des 488 et 488 Evo. La 296 Challenge, 9^e modèle du nom au fil de ces sept générations, est un dérivé de la 296 GTB, revue et adaptée à la sauce circuit. Rien de mieux pour en découdre entre gentlemen drivers du monde entier, puisque l'Australie vient de s'ajouter aux séries

existantes en Europe, en Amérique du Nord, au Royaume-Uni et au Japon. Dans ce championnat réparti en quatre catégories, Trofeo Pirelli, Trofeo Pirelli Am, Coppa Shell et Coppa Shell Am, l'idée a toujours été de laisser au client la possibilité d'exprimer sa passion pour la course sur circuit, quel que soit son niveau de conduite. Il faut toutefois

souligner qu'au cours de sa longue histoire, le Ferrari Challenge a vu émerger des pilotes de GT ou de championnat du monde d'Endurance. Le dernier exemple en date étant Nicklas Nielsen, champion du Ferrari Challenge Europe en 2018, qui a remporté les 24 Heures du Mans en 2024 sur la 499P.



**CERISES SUR LE GÂTEAU : LE V6 BITURBO PASSE À 700 CH,
LES PIRELLI SLICKS SONT COLLANTS COMME DES ROULEAUX PATTEX
ET LES FREINS SONT CONÇUS POUR FAIRE APPONTER
LA FUTURE FERRARI F80... QUI PÈSE 200 KG DE PLUS.**

passer une fois qu'on y a goûté. En clair, le contact est direct, sensible sans être délicat : ultra-précis, et facile à appréhender. C'est d'ailleurs ce qui transpire au volant de la Challenge. L'auto a beau avoir le pedigree et les capacités hors norme d'une bête de circuit, elle se montre accessible et pardonne les erreurs. Davantage qu'une McLaren Senna, notamment en matière de stabilité à l'accélération. Ou au lever de pied qui demeure imperturbable lorsqu'il s'agit de plonger dans le virage 12, en aveugle, qui a de faux airs du Raidillon de Spa en réduction. Miniature ou pas, ça reste impressionnant étant donné la vitesse à laquelle la 296 Challenge y plonge sans broncher. S'ensuit une série de sifflements de sarbacanes qui poussent le train avant à mordre les vibreurs en tressautant comme une mitrailleuse, à gauche puis à droite, dans l'enchaînement suivant. Une nouvelle relance explosive jusqu'au virage 18, qui débouche sur la ligne droite. La Challenge est chaude comme une baraque à frites et le V6 fait ses gammes au rythme de la poussée qui ne s'estompe pas. Cette fois, on ne lâche pas. La vitesse exacte ? Je n'en sais rien, puisque ça défile tellement que je préfère me concentrer sur les LED du volant pour éviter de buter contre le rupteur qui a tendance à surgir tel un diable de sa boîte. Bref, à fond et à fond. Je m'applique à bien dépasser le panneau des 200 m pour sauter sur les freins, et la Challenge se plante dans le bitume en laissant une marge qui me ferait passer pour un jeune permis, à peine audacieux. Caramba ! Au tour suivant, je retarde le freinage jusqu'à des limites qui me paraissent poussées pour une voiture de route, mais c'est encore beaucoup trop tôt. Entre-temps, j'en profite pour déplacer les manettinos de réglages du contrôle de motricité TC1 et TC2. Celui de droite (TC1) définit la force de l'intervention de l'antipatinage, tandis que celui de gauche (TC2) détermine son timing. Autant dire que c'est fin, mais utile pour aller grappiller de précieux kilomètres-heure en sortie de virage. Je n'irai pas jusque-là mais je constate que, même sur les positions les plus permissives, la motricité de la 296 Challenge est bien meilleure que celle d'une SF90 Assetto Fiorano. Sco-tchée ! La confiance s'installe

et avec une bonne dose d'imagination, il y a de quoi se prendre pour un pilote. Et tenter le freinage à 160 m en bout de ligne droite, en appliquant religieusement les consignes radio qui me sont prodiguées par le coach sur le siège passager (drôle de métier). Cette fois, ça y est, la Challenge s'arrête en gardant une assiette en béton armé avant de se présenter à la corde sans broncher. Tout en transmettant jusqu'à la plus infime des informations dans le volant et le baquet. Comme pour mieux vous donner l'impression de faire totalement corps avec la machine. Chose que je n'ai pas retrouvée, poussée à ce point, au volant de l'Aston Martin Valkyrie Pro ou de la Pagani Huayra R par exemple. C'est sur ce point que la 296 Challenge réalise un véritable tour de force. Dans sa faculté à repousser (très loin !) les capacités de la 296 GTB en matière de grip, d'agilité et de décélération... tout en restant aussi accessible. ●



L'avis de Laurent Chevalier

Par rapport à la 296 GTB, il y a d'abord un gap monumental en matière de grip latéral et de motricité. Il y a ensuite une agilité qui grimpe en flèche grâce au gain de poids, et une précision millimétrique dont chaque mouvement est fidèlement transmis. Enfin, le système de freinage apporte une force de décélération sans commune mesure avec les modèles de série. En clair, l'expérience du Ferrari Challenge ne se raconte pas, elle se vit.





Les freins de la Ferrari 296 Challenge

Développé en partenariat avec Brembo, le système de freinage carbone-céramique CCM-R Plus utilisé par les Ferrari 296 Challenge et F80 établit de nouvelles références en efficacité. **Explications.**

À QUOI ÇA SERT ?

La fonction d'un système de freinage consiste à réduire la vitesse d'une voiture en dissipant son énergie cinétique. Celle-ci est transformée en chaleur par une réaction de friction obtenue en appliquant une pression hydraulique sur des plaquettes venant en contact avec des disques chargés de ralentir la vitesse de rotation des roues. Mais plus encore que la force de freinage qui reste limitée par l'adhérence des pneumatiques (même si elle peut être augmentée par le truchement de l'appui aérodynamique), c'est la puissance instantanée développée par une décélération à haute vitesse qui peut atteindre des sommets, excédant couramment le mégawatt (soit 1 000 kW ou 1 360 ch) pour une voiture de sport capable de dépasser

300 km/h. La difficulté consiste donc à concevoir un système de freinage en mesure de dissiper le plus de chaleur le plus vite possible pour garantir une bonne endurance, le tout en étant facile à doser et le plus léger qui soit.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Le système de freinage CCM-R Plus développé par Brembo en partenariat avec Ferrari pour les 296 Challenge et F80 utilise des disques constitués d'une matrice en céramique renforcée de fibre de carbone. Un choix logique puisque ce matériau ne permet pas seulement un allègement de 50 à 70 % par rapport à des éléments en acier, il présente aussi et surtout la propriété de pouvoir maintenir un coefficient de friction constant

jusqu'à des températures très élevées pouvant atteindre 1 000 °C. Cela offre un échange thermique beaucoup plus important avec l'air ambiant, et donc une dissipation beaucoup plus rapide de chaleur qu'avec un disque en fonte ne pouvant dépasser 600 à 700 °C. Mieux, en utilisant pour leur dernière génération de disques CCM-R Plus des fibres de carbone longues et précisément orientées, les ingénieurs de Brembo ont réussi non seulement à augmenter très fortement leur conductivité thermique en comparaison de disques carbone-céramique classiques, mais également à améliorer leurs propriétés mécaniques. Or c'est notamment parce qu'ils sont plus résistants que ces disques peuvent recevoir des galeries de ventilation supplémentaires, au profit là encore d'un meilleur refroidissement.

VONT-ILS TROP LOIN ?

Les freins CCM-R Plus ont aussi été développés spécifiquement pour aller plus loin ou plutôt pour durer plus longtemps. Afin d'y parvenir, ces disques carbone-céramique reçoivent un traitement de surface au carbure de tungstène, un matériau ultra-dur et très résistant aux températures élevées qui permet de nettement espacer leur remplacement. De quoi en théorie faire une saison complète avec le même jeu de disques. A condition d'éviter les bacs à gravier pour ne pas les endommager... ●

NOTRE AVIS

Ce système de freinage fait preuve d'une capacité de décélération hors du commun sur la 296 Challenge. On a hâte de le tester sur la F80 !

Sport
auto

LE·CLUB

Vivez votre passion !

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

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

Rejoignez-nous !

ÉVÈNEMENTS À VENIR

DES PILOTES & DU CANTAL

30/04/25 au 03/05/25

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



THE ITALIAN JOB

16-20/03/25

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



BONS BAISERS D'ITALIE #2

4-13/04/25

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



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



ESSAI Lamborghini Urus SE

Sang Show!

Clivant, l'Urus ? Oui ! Le SUV italien reste en tout cas une bête de scène, et n'allez pas penser que l'hybridation ternit son tempérament. **Il n'a jamais été autant en forme !**

Par Walid Bouarab
Photos Stephan Bauer/Lamborghini





LA MISE EN CONFIANCE EST QUASI IMMÉDIATE, MALGRÉ LE POIDS ET LE GABARIT HORS NORME DU BESTIAU.

P

arions peu, parlons chiffres. 800 ch, rien que ça. Le V8, moins gonflé qu'auparavant (620 contre 640 ch), s'appuie désormais sur un moteur électrique de 141 kW, lui-même emmitouflé dans la transmission automatique à 8 rapports. Après un savant calcul, le couple costaud de 96,9 mkg est apposé sur la fiche technique. A la moindre sollicitation, l'Urus SE – c'est son nouveau petit

nom – se braque, gronde et vous force à travailler les muscles du cou. Ça pousse fort, ça reprend avec un bon uppercut dans les lombaires et ça ne relâche rien jusqu'à 200 km/h en seulement 11"2. Bref, c'est du très rapide. Beaucoup plus qu'avant ? A peine 3"4 pour atteindre 100 km/h, soit deux dixièmes de mieux que le précédent S mais un dixième de moins que la version Performante de 666 ch. Un boost électrique, ça se paie toujours sur la balance. Avec sa grosse pile de 25,9 kWh cachée sous le coffre, le transalpin n'en devient pas plus léger : 2 505 kg, ce sont presque 300 kg de plus qu'auparavant...

Certes, plus de 2,6 t avec votre serviteur à bord, c'est énorme. Mais l'italien redouble d'efforts pour camoufler sa prise de masse. Et ça marche. Entre la direction très directe, l'apport perceptible de ses roues arrière directrices et la rigueur de son amortissement, le transalpin garde une agilité remarquable et une efficacité déconcertante. Même sa nouvelle transmission intégrale participe au comportement méticuleux

mais ludique de l'engin – on y reviendra. Au quotidien, confort, précision et facilité sont de mise et placent l'Urus parmi les plus doués des grands SUV sportifs et luxueux. La suspension pneumatique sait faire preuve à la fois de ouaté et de droiture sur les routes italiennes dégradées de notre essai, dans la région des Pouilles. La mise en confiance est quasi immédiate, malgré le gabarit franchement hors normes du bestiau.

Toujours vivant

La bascule sur le mode de conduite Sport vivifie l'ensemble. La direction devient plus lourde (mais pas plus sensible), l'accélérateur est plus tatillon et le niveau de filtration fait moins dans la dentelle. Mais alors... *Mamma mia!* Nul besoin d'aller plus loin pour se rendre compte que l'Urus est bel et bien vivant. Le train avant ne semble pâtir d'aucune inertie (pour un SUV de cette taille, s'entend), le volant reste bavard en feed-back, les grondements et crépitements du V8 sont cadencés par une transmission automatique qui ne paraît pas avoir souffert de l'intégration du moteur électrique. Ça communique joyeusement à l'oreille (encore plus sur le mode Corsa) à travers une nouvelle ligne d'échappement entièrement retravaillée. L'arrière est toujours aussi conciliant, que ce soit pour enrôler les grandes courbes qui se referment ou s'extirper d'une épingle pour bondir sur la prochaine. Et cette personnalité haute en couleur de l'Urus est ici renforcée par de profondes modifications apportées à son châssis, et notamment ●●●





L'agencement n'est pas révolutionné à bord de l'Urus, qui conserve l'esprit aviation cher à Lamborghini. En revanche, les écrans évoluent avec un système multimédia plus intuitif. Les options sont nombreuses et coûteuses, comme la peinture bleue facturée 10 600 €. Le silencieux Akrapovic proposé en accessoire est vendu 17 160 €



TECHNIQUE

Moteur : **V8, biturbo, 32 S** Cylindrée : **3 996 cm³**
 Moteur électrique : **synchrone à courant alternatif**
 Puissance thermique maxi : **620 ch à 6 000 tr/mn**
 Couple thermique maxi : **81,6 mkg à 2 250 tr/mn**
 Puissance électrique : **192 ch**
 Couple électrique : **49,2 mkg**
 Puissance cumulée : **800 ch**
 Couple cumulé : **96,9 mkg**
 Transmission : **intégrale, 8 rapports automatiques**
 Antipatinage/autobloquant : **de série/oui**
 Poids annoncé : **2 505 kg**
 Rapport poids/puissance : **3,1 kg/ch**
 L - l - h : **5 123 - 2 022 - 1 638 mm**
 Empattement : **3 003 mm**
 Voies AV/AR : **1 695/1 710 mm**
 Pneus AV & AR : **285/45 & 315/40 ZR 21**
 Réservoir : **non communiqué** Autonomie en tout électrique : **60 km**
 Prix de base : **264 000 €**
 Prix des options & accessoires/malus : **74 472/0 €**
 Prix du modèle essayé : **338 472 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **312 km/h** 0 à 100 km/h : **3"4**
 0 à 200 km/h : **11"2**



ESSAI Lamborghini Urus SE

au niveau du système de transmission intégrale. L'ancien Torsen a été remplacé par un différentiel actif central piloté par un embrayage multidisque. Il est suppléé par un différentiel arrière piloté électroniquement avec fonction Torque Vectoring. Concrètement, ça veut dire que l'Urus sait encore mieux qu'avant distribuer son couple et avec une amplitude plus élevée, de manière longitudinale (avant-arrière) et latérale (gauche-droite), surtout à l'arrière. Et c'est ce qui transfigure le plus l'attitude de l'Urus. Sur route, l'esprit conciliant de l'arrière-train est essentiellement dû à la présence des 4 roues directrices. L'Urus pivote davantage grâce à cette vectorisation du couple qui favorise l'agilité, avec progressivité. L'apport est sensible pour peaufiner le comportement déjà dynamique du SUV de Sant'Agata.

Efficace

Mais Lamborghini est allé encore plus loin pour nous permettre de découvrir toutes les subtilités de son nouveau bébé. Pour cet essai, le rendez-vous est donné à Nardo, où se situe le centre technique de développement des cousins de chez Porsche. Non pas pour emprunter le gigantesque anneau de vitesse parfaitement circulaire, mais pour profiter de l'aire plane du site en vue d'un atelier drift ! Futile ? Probablement. Mais force est de constater à quel point ce genre d'activité est instructif. Sans limite et sans crainte, il est plus aisé d'apprécier le nouvel équilibre franchement plus joueur de l'Urus. Sur un parcours déterminé – et il ne s'agit pas ici de tourner simplement en rond pour faire fondre la gomme –, l'agilité de l'italien impressionne. Entre des transferts de charge pleinement maîtrisés et exploités et le juste milieu commode à trouver, on prend vite ses marques et l'on se permet d'être plus généreux sur les gaz. Le souffle du V8 entretient le reste avec panache. C'est fun et diaboliquement efficace tout en étant facile.

La suite de la visite nous amène sur la « piste sable » du site de Nardo, quelques kilomètres de chemin tortueux et entièrement recouvert d'un terrain meuble. Si la puissance phénoménale de la chaîne de traction hybride ne sera pas convoquée, l'apport en motricité et l'équilibre de l'Urus sont forcément replacés au-devant de la scène. L'inertie sur l'adhérence plus précaire réclame plus de patience et de décomposition dans les injonctions données à l'engin. Mais une fois la notice assimilée, l'Urus SE virevolte, bascule d'un appui à l'autre

sans jamais se désunir, tout en étant capable de remettre les gaz là où il faut, pour judicieusement suivre la trajectoire, de travers, évidemment. C'est grisant, et ça demande une humilité certaine. Mais voilà qui révèle l'excellent travail de mise au point effectué par les ingénieurs maison.

Mais cet Urus SE ne s'est pas contenté de faire honneur à son blason par un caractère encore plus volage. Lui qui a permis à Lamborghini de battre, année après année, des records de vente se doit de plaire toujours plus à une clientèle très exigeante, et pas uniquement sur le plan dynamique. A l'intérieur, le SUV italien se met à jour avec un nouveau tableau de bord numérique personnalisable et un système d'infodivertissement modernisé et plus intuitif dans son utilisation. L'agencement évolue à peine, quelques commandes apparaissent, et l'habillage profite de nouvelles finitions. Dehors, c'est visible, avec un regard lissé mais une face avant plus agressive. L'arrière change également de manière notable, avec la migration de la plaque d'immatriculation dans le bouclier et l'ajout d'un pli de carrosserie au centre. Nul doute que cet Urus rencontrera le même succès, d'autant qu'il fournit aujourd'hui une motorisation nettement plus versatile. En plus de se montrer toujours aussi efficace et encore plus vivant, il offre une nouvelle ambiance ouatée et évite le malus. ●



L'avis de Walid Bouarab

Pour l'Urus SE, l'arrivée d'une motorisation PHEV et son poids démentiel auraient pu nous faire craindre le pire. Mais l'italien n'a jamais été aussi efficace et dynamique. Cette mise à jour ne s'est pas contentée de moderniser la ligne. Transfiguré par sa nouvelle transmission intégrale, l'Urus est devenu une machine encore meilleure. Reste à l'assumer.



LE NOUVEL ÉQUILIBRE DE L'URUS EST **FRANCHEMENT PLUS JOUEUR.**







Pot de départ

La RS 6 tire sa révérence avec cette version spéciale, un collector (sur)facturé au prix d'une GT ! Un tarif qui n'a pas effrayé les clients : les 660 exemplaires prévus ont trouvé preneur depuis longtemps. **Nous avons eu la chance de l'essayer pour déterminer si le jeu en vaut la chandelle.**

Par Vincent Desmonts
Photos Florian Grout

LE V8 PEUT RONRONNER COMME UN GROS CHAT EN FAISANT PATTE DE VELOURS, **MAIS SA COLOSSALE RÉSERVE DE PUISSANCE EST SENSIBLE AU MOINDRE EFFLEUREMENT DE LA PÉDALE DE DROITE.**



L'habitacle réussit l'alliance parfaite entre sportivité et luxe. Côté sport, on trouve les excellents sièges baquets et l'Alcantara fourni en quantité généreuse. Côté luxe, la finition est irréprochable et l'équipement est complet. La RS 6 Avant GT reste un engin d'une formidable polyvalence.



udi remanie sa nomenclature de fond en comble. Désormais, les modèles pairs (A4, A6...) seront exclusivement électriques, tandis que les modèles impairs (A5, A7...) conserveront des moteurs thermiques. La RS 6 actuelle sera donc la dernière à carburer au sans-plomb, et pas question pour elle de quitter la scène sur la pointe des pieds : avant de tirer sa révérence, elle nous offre un ultime numéro

de cirque avec cette version GT éditée à 660 exemplaires numérotés, dont seulement 36 réservés au marché français. Son tarif : 230 000 €, auxquels il convient d'ajouter les 60 000 € de malus – voire 70 000 € en 2025 si la voiture est immatriculée en 2025 et que le nouveau barème prévu est adopté. Soit un supplément d'au moins 82 000 € par rapport à la RS 6 Avant Performance, qui fournissait exactement le même niveau de puissance (630 ch). Une rallonge substantielle qui a sans doute poussé les concepteurs de la bête à faire en sorte que ça se remarque dès le premier regard. Mission accomplie : la RS 6 Avant GT impose un style spectaculaire. Dans cette livrée blanche (un gris et un noir plus sobres sont proposés sur d'autres marchés), la RS 6 Avant GT arbore des décalcomanies flamboyantes inspirées par l'Audi 90 qui a couru dans le championnat américain IMSA (relativement obscur de ce côté de l'Atlantique) en 1989. Ce monstre récupérait le 5 cylindres 2.2 turbo de l'Audi Quattro Pikes Peak (jusqu'à 720 ch) et surtout une transmission intégrale qui lui apportait un avantage déterminant sur ses rivales. Avec de telles peintures de guerre, la RS 6 GT ne passe pas inaperçue, même à Ingolstadt, patrie d'Audi, où les habitants en ont pourtant vu d'autres ! Le capot et les ailes avant (élargies) en carbone permettent d'économiser quelques kilos et renforcent l'aspect bestial de l'engin, tout comme la face

redessinée qui reçoit une lame agrandie, l'énorme aileron arrière ou encore les impressionnantes jantes forgées de 22 pouces dont la forme emprunte au concept car Avus de 1991. Enfin, les barres de toit ont disparu. Malgré tout, le gain en masse apparaît symbolique : 15 petits kilogrammes perdus, sachant qu'il en reste... 2 075 !

Appétissant

La présentation interne est un parfait mélange de luxe et de sportivité. Côté finition, cette RS 6 fait figure d'appartement témoin du savoir-faire Audi, tandis que l'ergonomie irréprochable fait de cet habitacle un vrai cocon. On apprécie également que chaque exemplaire soit individuellement numéroté (une gravure sur la console centrale) et non simplement estampillé « 1 of 660 » comme on l'a déjà vu sur d'autres séries limitées Audi. La touche de sportivité est apportée par les superbes sièges baquets à coque en carbone et l'Alcantara à surpiqûres rouges et grises qui tapisse tout l'intérieur. Trouver une position de conduite idéale est un jeu d'enfant, et l'on se dépêche d'appuyer sur le bouton « stop/start » pour aller batifoler un peu avec la bête ! Le V8 s'éveille aussitôt avec un grondement appétissant. Inchangé, donc, par rapport à celui équipant la RS 6 Avant Performance, il revendique la bagatelle de 630 ch, tandis que le couple atteint les 86,6 mkg sur un plateau s'étendant de 2 300 à 4 500 tr/mn. La puissance est transmise aux quatre roues par l'intermédiaire d'une boîte automatique ZF à 8 rapports. Audi annonce tout de même un gain d'un dixième de seconde sur le 0 à 100 km/h, désormais effectué en 3"3 au lieu de 3"4 sur la RS 6 Performance, alors que la bride de vitesse a été relevée de 280 à... 305 km/h. De quoi faire de cette auto de plus de 2 t une terreur des autoroutes, ce qui n'empêche pas d'être frappé dès les premiers kilomètres par la docilité de l'ensemble moteur-boîte, qui, si sa colossale réserve de puissance est sensible au moindre effleurement de la pédale de droite, se contente de ●●●



ESSAI Audi RS 6 Avant GT

PEU DE PROPRIÉTAIRES
S'AMUSERONT À AJUSTER
LES LIAISONS AU SOL...
MAIS ILS POURRONT LE FAIRE.



Les peintures de guerre de la RS 6 Avant GT s'inspirent de la livrée de l'Audi 90 GTO, un monstre de 720 ch à quatre roues motrices qui fit un malheur au championnat IMSA américain en 1989. Le V8 suralimenté, inchangé par rapport à la version Performance, affiche toujours 630 ch. Les sièges baquets sont aussi beaux que confortables, et ils offrent un excellent maintien. L'instrumentation numérique offre différents affichages... plus ou moins lisibles.



TECHNIQUE

Moteur : **V8 à 90°, injection directe, turbo, 32 S**
Cylindrée : **3 996 cm³** Puissance maxi : **630 ch à 6 000 tr/mn**
Couple maxi : **86,6 mkg de 2 300 à 4 500 tr/mn**
Transmission : **Intégrale, 8 rapports automatiques à convertisseur**
Antipatinage/autobloquant : **de série/de série**
Poids annoncé : **2 075 kg** Rapport poids/puissance : **3,3 kg/ch**
L - l - h : **5 018 - 1 951 - 1 437 mm**
Empattement : **2 927 mm** Voies AV/AR : **1 668/1 650 mm**
Pneus : **285/30 R 22** Réservoir : **73 l**
Prix de base : **230 000 €** Prix des options/malus : **0/60 000 €***
Prix du modèle essayé : **290 000 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **305 km/h** 0 à 100 km/h : **3"3**



* Barème 2024.



ronronner comme un gros chat en faisant patte de velours. On apprécie également immédiatement la précision de la direction, et l'on éprouve par ailleurs le sentiment que la caisse affiche une inébranlable rigidité, comme si la voiture était taillée dans un roc. Une sensation renforcée par les suspensions exclusives à cette déclinaison GT, qui troque ses ressorts pneumatiques et ses amortisseurs pilotés pour des... combinés filetés réglables KW. Un choix pour le moins iconoclaste sur un modèle aussi haut de gamme, et ce n'est vraiment pas sûr que beaucoup de propriétaires s'amuseront à ajuster les liaisons au sol de leur break... mais ils peuvent le faire. Audi fournit la boîte à outils associée, qui permettra de modifier les valeurs de compression et de détente ainsi que la hauteur de caisse. L'auto est livrée avec un réglage typé route (celui de notre essai), tandis qu'un autre pour le circuit est suggéré dans le manuel, même si, là encore, je doute qu'un grand nombre de détenteurs aillent sur piste avec leur RS 6 Avant GT de presque 2,1 t...

Bien réglée

À l'usage, cette suspension magnifie le break Audi. En conduite quotidienne, l'amortissement apparaît ferme mais jamais cassant, ce qui tient de l'exploit vu le profil ultra-bas des pneus (en 22 pouces). Et lorsque le rythme s'accélère et que les masses commencent à basculer d'un côté ou de l'autre, la RS 6 Avant GT maintient avec autorité sa caisse, sans pour autant excessivement verrouiller ses appuis. Pour reprendre une expression chère à l'ami Yves Bey-Rozet : « *Mieux vaut une suspension bien réglée qu'une suspension réglable !* » Ici, elle est réglable... et heureusement bien réglée dès la sortie d'usine. Grâce à ses liaisons au sol, l'Audi parvient presque à faire oublier sa masse ! Elle se joue notamment des ondulations de la route, que les suspensions digèrent avec une aisance étonnante : pas de talonnage ni de pompage. Il en résulte une tenue de cap impériale quel que soit l'état du bitume. Mieux : loin d'offrir une conduite unidimensionnelle, la RS 6 Avant GT pivote à la remise des gaz en virage ! Elle doit ce caractère plus frivole à une reprogrammation de son différentiel arrière sport, qui distribue plus généreusement le couple à la roue extérieure au virage en cas

d'amorce de sous-virage... ou au contraire à la roue intérieure si l'effet s'inverse. Il en découle un comportement à la fois ludique, rassurant et accessible, qui procure du plaisir, y compris sur parcours sinueux, domaine où les grosses sportives Audi n'ont pas toujours brillé (euphémisme). Et si l'on fait preuve d'un peu trop d'optimisme en entrée de virage, ça se traduira par une progressive glisse des quatre roues qui viendra vite calmer le jeu.

De son côté, le V8 répond constamment à l'appel grâce à son souffle inépuisable. Plutôt mélodieux, il bénéficie du soutien efficace de la boîte automatique, qui, si elle n'égale pas la réactivité d'une PDK Porsche, n'en possède pas moins du panache. En l'absence de suspension pilotée, les modes de l'Audi Drive Select se contentent d'altérer les réactions du moteur, de la boîte et de la transmission Quattro et revêtent donc une importance très secondaire. Un petit vent de fraîcheur lorsque l'on est trop souvent habitué à hésiter entre deux réglages d'une portion de route à l'autre ! Terminons par les freins en carbone-céramique : puissants et incroyablement durables, ils affichent des performances à la hauteur de celles de la mécanique. ●



L'avis de Vincent Desmonts

On peut débattre du tarif excessif de la RS 6 Avant GT par rapport à la version d'origine. En revanche, il faut avoir la sagesse de reconnaître qu'Audi signe là l'un de ses modèles les plus passionnants à conduire. Grâce à sa suspension spécifique et à sa transmission Quattro retravaillée, elle affiche une agilité et un compromis entre confort et comportement inattendus.



RETOUR AUX SOURCES

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





RETOUR AUX SOURCES
Venturi 260 Transcup (1992)

HISTOIRE D'AIR

Voici quarante ans, l'aventure Venturi prenait son envol.

Dans la courte lignée de modèles, la Transcup offrait le plein air et ce fut peut-être la plus proche d'élargir l'envergure de la marque. **Elle nous invite à quelques tours de piste nostalgiques en oubliant le trou d'air final.**

Par Robert Puyal
Photos Laurent Villaron

N

ous ne pouvions pas mieux tomber. Notre Venturi Transcup appartient à l'animateur de l'amicale Jean-Baptiste Salis, à l'aéro-club de Cerny-La Ferté-Alais, paradis des avions de collection. De quoi se donner une certaine hauteur de vue et illustrer combien l'aérodynamique comptait pour Gérard Godfroy et Claude Poiraud quand ils ont commencé à rêver de faire leur

propre voiture. Ils l'ont baptisée « Venturi », pour l'aventure qui s'annonçait et pour souligner cet aspect de leur travail (un venturi, c'est l'effet d'accélération des filets d'air soumis à un rétrécissement, la base notamment de l'effet de sol).

Filer dans l'air

Il ne faut pas rouler longuement pour comprendre le premier secret du charme Venturi : le volant obéit à chaque geste, tout de suite et précisément, sans flou autour du point milieu, et amène le nez à l'intérieur du virage sans oscillation ni lourdeur, comme sur les Lotus contemporaines. La Venturi est une danseuse de corde, presque aussi fine qu'une Elise, mieux qu'une Esprit. Enveloppé d'un confort de suspension surprenant et jamais démenti, le conducteur jouit d'une sportivité sans brutalité, toujours présente, toujours jouissive, dont il aura du mal à se passer en reprenant son déplaçoir.

Saint-Christophe m'a préservé assez longtemps pour que je puisse retrouver en essai « rétro » des autos que j'ai conduites neuves à leur sortie ! S'agissant de Venturi, j'ai vraiment connu la marque toute petite et même quand elle s'appelait encore « MVS », pour « Manufacture de Voitures de Sport ». J'allais tourner le dimanche autour de l'usine en construction à Cholet, où j'enseignais en 1986-1987. Je passai bientôt chez *Sport Auto*, sous le règne éclairé des rédac chefs Thierry Soave puis Alain Bernardet, où nous mettions un point d'honneur à accompagner la jeune marque dans tous ses développements et à souligner, à chaque essai et sans nous forcer, la qualité de fabrication et le plaisir de conduite.

Mais la Transcup m'avait échappé. J'ai donc gardé pour moi trente ans durant ma question principale : perdait-elle en rigidité, en précision de guidage, en légèreté, en vivacité ? Peut-être un brin, il faudrait comparer en sautant directement d'une voiture à l'autre, mais tous ces postes s'inscrivent toujours nettement dans la colonne des qualités comme en témoigne cet exemplaire idéalement préservé (la septième des dix-sept Transcup 260 fabriquées). Les « défauts »

sont toujours visibles aussi : le levier de vitesses offre des débattements courts, mais la boîte, pas si rapide, reste rugueuse. Et l'aérienne légèreté se paie un peu par une sensation d'assise au sol pas si ferme. Il faut s'y (re)faire. Je me souviens qu'en 1994, en mesurant la vitesse maxi de la 260 LM sur autoroute – 270 km/h –, on n'avait pas tellement envie de tripoter en même temps l'autoradio ; les deux mains étaient très bien sur le volant. A la même époque, une Ferrari ou une Lotus Esprit, les concurrentes à moteur central, étaient plus imperturbables.

Le V6 PRV, revu pour Venturi chez Danielsson, surprend par sa courbe peu lissée ; les chevaux se font un peu attendre puis débarquent au-dessus de 3 000 tr/mn, avec une belle vigueur. Ce caractère pousse à rythmer la conduite, accompagné des sifflements de la wastegate à chaque lever de pied. Sportif, présent, vivant.

Air, allure, prestance

Gérard Godfroy, qui a longtemps travaillé chez Peugeot (il n'est pas pour rien dans la plus belle réussite maison, la 205) puis chez Heuliez, fait partie de ces stylistes sobres et discrets pour qui les proportions, l'équilibre des lignes comptent davantage que les trouvailles d'ornementation. En cela, il est bien de son temps et plus du tout du nôtre, où les voitures, devenues énormes, offrent de vastes panneaux à la « créativité » de ceux qui les sculptent, les ornent de plis enchevêtrés, de méplats sans cesse interrompus d'une arête, de fausses prises d'air et d'envahissants ajouts supposés aérodynamiques... La Venturi, elle, attire l'œil par sa simplicité, presque sa nudité. Garée au pied d'un Toyota C-HR ou d'un Nissan Juke, elle semble une sylphide au pays des Transformers.

Plus exclusive encore que le coupé, la version cabriolet est apparue dès 1988. L'implantation du V6, plutôt haut, a posé nombre de soucis, mais c'est finalement pour un bien. En écartant le système habituel de la capote pliable (il n'y avait pas la place de l'escamoter !), Godfroy arrive à la solution de cette lunette arrière rigide qui s'efface totalement. En position ouverte, elle s'allonge dans le prolongement du capot. Quand on la ferme, elle vient pincer deux demi-toits en polyester, comme ceux que l'on connaissait déjà sur la Corvette mais associés à une partie arrière rigide. « *Je trouvais aussi qu'il était intéressant d'avoir un cabriolet sans toile, donc sans vieillissement ni problème de vol* », se souvient Gérard Godfroy. Résultat, trois voitures en une. Un coupé rigide réellement fermé et verrouillé, un Targa si on laisse la vitre arrière dressée, et enfin un véritable cabriolet, ●●●

Un profil assez parfait, un toucher de route inégalé, déjà de belles performances, la Transcup est une belle concurrente aux voitures modernes ! La rareté en plus.



**La Venturi sous
une bonne étoile...
Une machine
ancienne qui
marche toujours
gagne en glamour
ce qu'elle perd
en actualité.**



Ce qu'en disait **Sport Auto**

Sport Auto n° 332. Septembre 1989

Par Didier Ganneau

"S ans chauvinisme outrancier, la Venturi offre un faisceau de qualités à proprement parler introuvable ailleurs. (...) Je ne connais guère d'autre engin susceptible d'une telle alliance entre douceur et rigueur, à tous les niveaux. Facile à conduire, elle reste facile à piloter, en sauvegardant toujours un niveau de confort exceptionnel. (...) Que lui manque-t-il d'autre, dès lors, qu'une réputation ? »

Ce qu'en dit **Sport Auto**

Janvier 2025

A bord d'une Venturi, vous conduisez toujours un peu un prototype. Née dans l'artisanat, conçue pour la moyenne série, restée extrêmement rare, elle offre ce privilège d'une expérience exclusive. La plupart des gens que vous rencontrez sont curieux de savoir ce qu'elle vaut vraiment à la conduite et comme il n'y a aucune déception sur ce plan, le plaisir de l'heureux propriétaire est entier.



TECHNIQUE

Années de production : **1986-1995** Exemplaires produits : **65** Moteur : **V6, turbo, 24 S** Cylindrée : **2 849 cm³**
Puissance maxi : **260 ch à 5 750 tr/mn** Couple maxi : **44 mkg à 2 000 tr/mn** Transmission : **roues AR, 5 rapports manuels**
Suspension AV/AR : **triangles de suspension indépendants, ressorts hélicoïdaux sur amortisseurs télescopiques, barre antiroulis**
Freins AV/AR : **disques ventilés** Poids annoncé : **1 275 kg** L - l - h : **4 090 - 1 700 - 1 170 mm** Empattement : **2 400 mm**
Pneus AV & AR : **205/55 & 245/45 ZR 16** Prix à l'époque : **595 000 francs (150 000 €)** Cote actuelle : **environ 75 000 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **270 km/h** 0 à 100 km/h : **5"3** 1 000 m D.A. : **25"2**



**L'aviation a dû oublier
le pilotage en plein air,
l'automobile a su en
préserver les charmes.
La Venturi offre cette
double tentation :
plein gaz, plein ciel !**



d'ailleurs très élégant. Aucune autre voiture ne répond alors à ce challenge. Rappelons que la Mercedes SLK, qui va relancer le mode des cabriolets à hard-top pliant embarqué (dont Mercedes avait sous-traité la conception à Porsche), ne naîtra que huit ans plus tard ! Et le coffre est préservé. Bon, il est tout petit et plutôt chaud, mais pas plus que celui du coupé. Quant aux panneaux mobiles, ils se rangent à l'avant, au-dessus de la roue galette.

L'air du temps

La rareté, l'exclusivité, la qualité, tout cela se paie généralement fort cher. Mais les Venturi ont échappé jusqu'ici aux envolées spéculatives. Et les prix, même s'ils montent régulièrement, paraissent bien raisonnables en ces temps de démesure qui laissent cloués au sol bien des passionnés peu nantis. On peut s'offrir une Transcup pour 80 000 €, voire 70 000 €, c'est-à-dire pas loin du prix du malus sur un cabriolet sport actuel ! Et c'est même bien moins avec le moteur 210 ch. Attrapez-la avant qu'elle ne s'envole ! ●

Merci au personnel de l'aérodrome de Cerny La Ferté-Alais de nous avoir laissés approcher ce biplan des années 30, construit par l'aéronavale américaine pour son propre usage, étroitement dérivé du Boeing-Stearman Model 75. Grand meeting annuel les 7 et 8 juin 2025 sur ce même aérodrome.



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...

McLaren 720S



À VOTRE AVIS



82

À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos



84

ACHETER UNE OCCASION

Alfa Romeo GT V6

Thomas Riard

GUIDE D'ACHAT

Aston Martin Vanquish

88

GUIDE D'ACHAT

Notre sélection de sportives

C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal
Photos Greg



Dominique a toujours roulé en voiture de sport et principalement en Porsche. Il s'est récemment converti à la **McLaren 720S** et ne regrette pas son choix.



P

Pourquoi j'ai craqué

Je conduis des Porsche depuis de très nombreuses années et j'ai enchaîné les 911 Turbo (997.2, 991 et 992).

Je roule beaucoup et je les emmène largement à plus de 200 000 km avant de les remplacer, sans le moindre pépin... Pour la McLaren, c'est elle qui m'a choisi (rires). Disons que ça s'est fait par hasard. J'ai accompagné un ami qui allait chercher une 575 HGTE en Allemagne, et dans le showroom, entre deux P1, il y avait cette 720S neuve. Je me suis installé dedans et j'ai adoré l'atmosphère. Mais étant donné l'usage quotidien que je fais de mes voitures, je me suis dit que ce n'était pas pour moi. Pourtant, le vendeur l'a mise en route et m'a proposé une reprise intéressante de ma 992, qui avait pas mal de kilomètres. J'ai hésité mais j'ai finalement sauté le pas... choix que je ne regrette pas du tout.

Le jour où je l'ai vue

Je suis allé la récupérer à Noël en 2023. L'auto était équipée de bandes orange que j'ai fait retirer. Pour notre premier voyage, nous avons roulé vers la Côte d'Azur avec ma femme, un jour de vigilance verglas. Nous nous sommes retrouvés coincés sur l'autoroute de nuit et on a dormi dans la voiture. Sacrée prise en main ! De plus, tout le monde me disait que cette auto pouvait

être compliquée sous la pluie et qu'il fallait faire très attention... Alors oui, avant d'accélérer, il faut réfléchir davantage qu'avec une 911 Turbo. Mais la 720S n'est pas scabreuse, grâce à l'électronique. Elle est beaucoup mieux amortie que la Porsche, et la différence de poids (merci la coque carbone) est nettement perceptible au volant. Par ailleurs, le champ de vision dégagé est un véritable avantage en usage quotidien.

Si c'était à refaire

Je le referais volontiers et je serais même passé de Porsche à McLaren plus tôt si j'avais su, tellement je prends plaisir au volant. C'est l'auto, et de loin, la plus performante que j'ai eue entre les mains. On frôle l'hypercar ! Et comme on en voit peu dans les rues, les gens sont plus curieux que jaloux. Je n'ai pas eu de problème de fiabilité malgré mon utilisation fréquente (près de 30 000 km en douze mois),

à l'exception de quelques petits voyants et du remplacement d'un capteur d'amortisseur en garantie. Sinon, elle tourne comme une horloge. Je ne sais pas si je roulerai autant avec cette McLaren qu'avec les Porsche, qui, en plus d'être faciles et polyvalentes, ont une valeur résiduelle plus élevée.

Et si je la remplaçais...

Après cette très bonne expérience, je pencherais sûrement vers une 750S, qui semble être plus qu'un simple restylage. Le châssis encore optimisé et la mise à jour du système multimédia, proposant par exemple l'Apple CarPlay, sont des plus pour les gros rouleurs. Dans mon panthéon automobile, on retrouverait une F40 ou bien une Monza SP2. Et si j'avais besoin de places arrière, j'opterais pour une GTC4Lusso avec son beau V12 et son dessin qui sort de l'ordinaire... En revanche, ne me parlez pas d'hybrides s'il vous plaît (rires). ●

NOTRE AVIS

La 720S a fait entrer McLaren dans une nouvelle ère. Elle est tout à fait à la hauteur de ses rivales en apportant un feeling McLaren qui séduit de plus en plus d'adeptes. Plus polyvalente qu'elle n'en a l'air, elle offre surtout un plaisir infini à son conducteur, pour des tarifs qui sont en seconde main plus raisonnables que certaines concurrentes.

"Pour notre premier voyage avec ma femme, nous nous sommes retrouvés un jour de verglas coincés sur l'autoroute de nuit, et on a dormi dans la voiture !"



McLaren 720S

Année : 2023 Kilométrage : 29 000 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **V8, biturbo, 32 S**
Cylindrée : **3 994 cm³**
Puissance maxi : **720 ch à 7 500 tr/mn**
Couple maxi : **78,5 mkg à 5 500 tr/mn**
Transmission : **propulsion, 7 rap. dble embrayage**
Poids : **1 494 kg V. max. : 341 km/h**
0 à 100 km/h : **2''9**

BUDGET

Prix du neuf à l'époque : **270 135 €**
(hors options et carte grise)
Prix de la voiture actuellement : **250 000 €**
Prix le plus bas pour ce modèle : **220 000 €**
Coût d'une révision annuelle : **entretien inclus pendant 3 ans (révision tous les 15 000 km ou 1 an)**
Coût de 4 pneus : **1 300 € (Pirelli PZero Corsa)**



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



achètent parfois tout et n'importe quoi, dans un but essentiellement spéculatif, je serais intéressé de savoir si les deux séries spéciales de cent dix et quinze exemplaires sont déjà vendues. La suite de l'histoire Alpine semble s'inscrire dans l'électrique, ce qui n'est pas incongru dans la mouvance réglementaire actuelle. Néanmoins, à l'instant présent, on parle plus de berlines sportives (A290) et de crossover (A390), que de coupés sportifs. A cet égard, je m'interroge déjà sur l'accueil qui sera réservé à la nouvelle A290, sorte de R5 Alpine moderne, mais chère, dont le spot publicitaire réussi, avec ses superbes routes de montagne et la belle mélodie « Initials BB » de Gainsbourg, ne suffira peut-être pas à conquérir la clientèle traditionnelle de la marque.

automobile, est un acte pour le moins surprenant. On peut ajouter que quand on veut faire des économies... on ne va surtout pas en Formule 1. Reste à savoir maintenant ce qu'Alpine va devenir en termes d'image et surtout de ventes, puisque la commercialisation de voitures sportives passion est quand même la raison d'être de la marque.

B. C.

Votre dernière phrase, évocatrice de la raison d'être de la marque, est précisément le sujet des interrogations, au-delà de l'électrification. De ce que nous comprenons, les modèles « sportifs et passion », comme vous dites, deviendront la vitrine et la caution pour vendre en quantité importante des modèles plus polyvalents. Mais Porsche procède de la même manière. Quant à la réception commerciale des dernières séries spéciales, il semble que tous les exemplaires de l'Ultime soient déjà réservés, en dépit de son tarif.

Où va Alpine ?

Une heureuse et très attendue renaissance d'Alpine, impulsée par Carlos Tavares et poursuivie par l'excellent travail de Bernard Ollivier et des équipes enthousiastes de Renault, qu'il sut fédérer, nous a apporté la « nouvelle » Berlinette, qui reprenait l'essentiel des codes et des caractéristiques de la première A110 née sous l'impulsion visionnaire de Jean Rédélé. Esthétique, compacité, légèreté, comportement, agilité, moteur du catalogue Renault, prix

raisonnable, tout ou presque y était. En dehors de la première série de pré-commandes vendue sur Internet, la suite commerciale ne fut pas un long fleuve tranquille, notamment pour conquérir une nouvelle clientèle, plus jeune, et les marchés étrangers, mais un rythme de croisière prometteur s'est ensuite installé. Puis, ce fut l'arrivée sporadique d'une succession de séries spéciales, de plus en plus chères, avec un contenu additionnel parfois discutable, pour arriver à la version R Ultime, dont le prix devient carrément indécent. Même si l'on sait que les gens très riches

Le coup de grâce, en termes de communication, semble avoir été donné par la décision de Renault d'équiper ses monoplaces de Formule 1 avec des moteurs Mercedes. Certes, il a existé des Mercedes de début de gamme équipées de moteurs Renault, mais cela était peu connu du grand public, et surtout ne revêtait pas un caractère marqué d'incohérence marketing. Dans le cas de la F1, même si Renault revendique une économie importante sur le poste moteur, la fermeture de l'unité historique de Viry-Châtillon, qui a tant donné de victoires et apporté de nouvelles technologies au sport

Le banc des électriques

Je me suis rué sur le Supertest de la Porsche Taycan Turbo GT, et là : déception ! Où est passé le passage sur le banc de puissance ?

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.



Lamborghini Huracán Performante

Voici une Huracán Performante vue à Prague. Dommage que je ne puisse pas partager le superbe son du moteur.

Alexis



Il serait intéressant de confronter une électrique à ce test, et ainsi avoir une comparaison sur les mêmes bases qu'une thermique, qu'en pensez-vous ? Autre question pendant que je vous tiens ! Je cherche désespérément et depuis des mois à attirer l'attention de gendarmes afin de réaliser une petite rencontre entre mes deux miniatures Solido (et une Majorette) et la vraie Alpine A110 des forces de l'ordre. Est-il possible de lancer un appel au niveau du magazine pour m'aider dans cette démarche ? J'habite à Sannerville, près de Caen dans le Calvados et je sais qu'il y en a au moins une dans le coin.
Gary Lheureux

L'appel est donc lancé. Pour la mesure de puissance, elle est pour l'instant, techniquement, impossible à réaliser sur des modèles électriques, par l'impossibilité d'évaluer les pertes dues à la transmission.

Alfa inventeur des GTi ?

Jean-Eric Raoul écrit dans son édit de décembre « *Vivement demain ?* » que l'arrivée des GTi, sportives accessibles et polyvalentes, a sonné le glas des marques telles qu'Alfa, Matra,

Fiat ou Alpine. Je voudrais préciser que la Marque Alfa Romeo n'a pas été tuée par les GTi, car c'est elle qui les a initiées et ceci dès 1957 avec la Giulietta TI (5 places) et qui s'est poursuivie avec les Giulia TI, Giulia Super, Giulia TI Super, les Berlins 1750 et 2000, les Alfetta 1800. C'est-à-dire grosso modo 20 ans avant la Golf. En fait, Volkswagen, probablement sous l'impulsion de Ferdinand Piëch, rêvait de concurrencer les Alfa sportives dont il était admirateur. Il a d'ailleurs déclaré un jour qu'avec Porsche, le problème pour lutter contre Alfa était la puissance de leurs moteurs. Il rêvait d'acquiescer Alfa pour son groupe mais Fiat n'a jamais voulu laisser la marque partir. Mais revenons à nos moutons. Ce qui a tué Alfa, ce n'est pas l'arrivée des GTi mais l'incompétence des politiques. En effet, à la fin de la Deuxième Guerre mondiale, Alfa fut nationalisé puis a continué sa route au travers de l'IRI (Institut pour la reconstruction industrielle). Pour des raisons politiques et pour industrialiser le Sud du pays, le gouvernement a pris la décision de bâtir une usine flambant neuve, sur un projet totalement nouveau (en partant d'une feuille blanche, faisant fi de toute l'histoire de la marque et de toutes les connaissances accumulées), à Pomigliano d'Arco. En passant les détails, l'aventure « AlfaSud » se soldera par une

situation financière très préoccupante, laissant Alfa Romeo quasiment exsangue, dans l'incapacité d'investir et de développer de nouveaux modèles pour Alfa Nord. Ceci conduira à de nouvelles erreurs (partenariat avec Nissan...) et la production de modèles qui n'étaient que des évolutions sans ingéniosité (Alfa 33, Alfa 6...). Alfa rentra dans le giron de Fiat en 1986. Quand on voit ce que les deux marques sont devenues, on peut se poser des questions. Voilà donc à quoi a conduit une décision inconsidérée des politiques italiens : à la quasi-disparition d'Alfa Romeo qui a cependant démontré qu'elle avait de beaux restes en dominant et en écrasant quasiment le BTCC jusqu'à le faire presque disparaître mais aussi en remportant le DTM avec l'Alfa 155 V6 TI en terrassant Mercedes, qui avait un budget autrement supérieur. Alfa Romeo dominait d'ailleurs largement BMW à cette époque où les ventes étaient florissantes. Voilà la preuve que les politiques ne savent rien gérer et ils continuent de le démontrer.
Forzagato

Qu'Alfa ait proposé dès les années 50 des berlines compactes et sportives ne fait aucun doute. Que cela ait lancé la vogue des GTi nous paraît plus discutable.

Chasse à la voiture plaisir

J'ai lu avec attention le Blog des essayeurs de Sylvain Vétoux. Ne pensez-vous pas que le problème provienne du pouvoir d'achat de nos voisins, peut-être bien meilleur que le nôtre ? Peut-être que nos taxes en France, notre chasse systématique des voitures « plaisir » et la culpabilisation des automobilistes soi-disant « non vertueux » n'incitent pas les constructeurs de ce type de véhicule à vous les prêter pour des essais, car ils savent que, commercialement, le marché français est moins porteur ? Ne lâchez rien, les passionnés ont besoin de vous !
E. Moysé

A niveau comparable de PIB par habitant, la France n'est en effet pas le marché le plus actif du monde pour les voitures de sport. Raisons culturelles, économiques, fiscales se mêlent pour tenter d'expliquer cette situation. Mais elle n'est pas récente et cela ne nous empêchait pas, jusqu'à récemment, d'avoir accès aux autos les plus prestigieuses.



Porsche Carrera GT

Divine surprise à la sortie du musée du quai Branly à Paris. Comme quoi, les œuvres d'art ne sont pas que dans les musées.
Benjamin Gayte



Ferrari Daytona SP3

Une Ferrari Daytona, dans une livrée étonnante, vue sur le port de Saint-Tropez. Sans doute un modèle unique, elle éclipsait toutes les autres supercars qui circulaient ce jour-là.
Robin

ACHETER UNE OCCASION

Texte & photos
Thomas Riaud

Alfa Romeo GT V6

De 2003 à 2007 A partir de 6 500 €

C'est un témoignage du culte d'Alfa Romeo pour les belles mécaniques. **Ce coupé GT est particulièrement attirant dans sa version équipée du V6 maison.**

En 2003, lorsque l'Alfa GT est sortie, les alfistes étaient chouchoutés. Ils avaient le choix entre le GTV Coupé ou Spider et cette inédite GT signée Bertone. Dévoilée au Salon de Genève 2003, la GT doit beaucoup à la compacte 147, qui fait alors office de ticket d'entrée chez le constructeur. Bien que basé sur la plateforme de la 156, ce nouveau modèle s'inspire de la face avant de la 147. Le reste de l'auto est exclusif. A l'époque, c'est la rivale directe des Peugeot 406 et BMW Série 3 coupés. Cette italienne de 4,48 m de long offre des arguments rationnels pour convaincre. C'est le cas de son habitabilité portée à 4 places (empattement de 2,59 m), mais également d'une dotation de série complète et même d'un coffre généreux accessible depuis un hayon (320 dm³ sans la banquette 50-50 rabattable). Pour réduire les coûts, Alfa Romeo a repris la planche de bord

de la 147, ce qui est plutôt positif. Du moins en ce qui concerne le style, typé sportif avec ses gros compteurs sous des casquettes, mais la finition est parfaite. Sous le capot, outre un brillant 1.8 Twin Spark d'entrée de gamme de 140 ch, l'Alfa GT proposait un 2.0 JTS de 165 ch et des diesels (150 et 170 ch). Heureusement, ce coupé n'en oublie pas les passionnés en adoptant le fantastique V6 Busso 24 soupapes. Ce moteur est aussi beau à contempler qu'agréable à pousser dans les tours ! Le V6 fait cause commune avec la 147 GTA, puisqu'il s'agit du même 3,2 litres, dégonflé à 240 ch (contre 250 ch). Faut-il le regretter ? Non, car cette Alfa est une simple traction et le train avant a fort à faire pour digérer le couple. Ce youngtimer en offre beaucoup pour pas cher : comptez 13 000 € en moyenne pour repartir avec un bel exemplaire de 130 000 km environ.

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE & STRUCTURE

La GT est constituée d'une coque autoporteuse en acier, avec des ouvrants forgés dans le même métal. Seuls les boucliers sont en matériaux composites. Le rendu est convaincant, avec des ajustages précis et des peintures offrant un bel effet de brillance. Enfin, lorsque l'auto était neuve... Avec les années qui passent, sur les modèles qui dorment à l'extérieur, les teintes se ternissent – tout comme les glaces des optiques et les contours de la carrosserie, très exposés. Les exemplaires immaculés étant rares, il vous faudra donc recourir à une éventuelle remise en état chez un carrossier et négocier le prix en conséquence.

02. TRANSMISSION

Cette traction opte pour une boîte manuelle à 6 rapports, très bien guidée et étagée, participant au plaisir de conduite. Il faudra songer à remplacer l'embrayage tous les 100 000 km selon la conduite adoptée, ce qui revient à 1 350 € chez un bon spécialiste avec la main-d'œuvre. En vue d'épauler la transmission et d'aider la puissance à passer au sol, il est vivement conseillé de monter un différentiel à glissement limité Q2, qui est parfaitement compatible. Comptez 2 000 € environ pièces et main-d'œuvre.

03. IDENTIFICATION

Le numéro de châssis (qui doit bien évidemment être identique à celui écrit sur la carte grise) est présent sur la traverse avant vers le radiateur et sur la chapelle avant gauche d'amortisseur.

04. ENTRETIEN

En faisant abstraction du remplacement onéreux de la courroie à faire tous les cinq ans, l'entretien de l'Alfa GT reste relativement abordable. Comptez 1 200 € environ pour parcourir 10 000 km, hors carburant et assurance.

05. INTÉRIEUR

Pour réduire les coûts de fabrication, la GT reprend la planche de bord de la 147. Outre un style typé sport, la sellerie cuir fait bonne impression. Avec le temps, elle s'use au niveau des bourrelets latéraux, et c'est logiquement le siège conducteur qui souffre davantage. Plus gênant, le vieillissement de nombreuses commandes en plastique les rend « poisseuses » et collantes. Il n'y a malheureusement rien d'autre à faire que de les remplacer par des neuves. A noter que les bruits parasites ne sont pas rares, en raison d'assemblages perfectibles.

Les essais de Sport Auto

N° 503 (12/03) Contact GT V6.
N° 524 (09/05) Match Chrysler Crossfire vs Alfa Romeo GT V6.



L'ENTRETIEN
RESTE ABORDABLE :
**COMPTEZ 1 200 €
POUR PARCOURIR
10 000 KM.**



IL FAUT RESPECTER LES TEMPS DE CHAUFFE DU V6, ET REMPLACER LA COURROIE DE DISTRIBUTION TOUS LES 60 000 KM.

06.

MOTEUR

Avec le V6 Busso – du nom de son ingénieur –, cette Alfa prend la dimension d'un vrai coupé de sport. Réputé très fiable, ce bloc à distribution par courroie séduit par son caractère. Il faut en revanche bien respecter les temps de chauffe et lui prodiguer un entretien suivi. Outre une révision annuelle à faire dans la limite de 20 000 km, comprenant une vidange avec une huile de qualité comme de la 10W60, il faudra remplacer la courroie de distribution tous les 60 000 km et tous les cinq ans au plus tard. C'est une opération longue et chère coûtant dans les 2 500 € avec la pompe à eau et les bougies. La pompe en plastique ayant tendance à sécher prématurément, il est conseillé de la substituer par celle du GTV 916 V6, qui est en métal et parfaitement compatible. D'autres périphériques vieillissent mal, comme le calorstat (thermostat d'eau), qui vaut environ 180 € avec la pose... quand on le trouve, de nombreuses pièces n'étant plus disponibles chez Alfa Romeo. Enfin, si l'auto a été commercialisée jusqu'en 2010, sachez que la version V6 a été retirée en 2007, le moteur ne respectant plus les normes de l'époque.

07.

TRAINS ROULANTS

En dépit de trains roulants spécifiques, la GT n'a jamais été un modèle de rigueur, le V6 mettant à mal le train avant pour digérer le couple. Et ce défaut va s'accroître avec les années qui passent, le train émettant dès lors des bruits anormaux sur mauvais revêtement, sans compter une perte de précision. Il est alors temps de remplacer les bras inférieurs et supérieurs, mais aussi les silentblocs, les biellettes et la barre stabilisatrice. Pour cette dernière, très peu accessible, mieux vaut monter une Eibach à l'avant comme à l'arrière de plus gros diamètre, mais également des amortisseurs Bilstein plus fermes qu'à l'origine. Si ceux-ci, relativement abordables, vous coûteront 850 € pour l'avant et l'arrière, refaire tout le train avant réclame un budget plus important d'un millier d'euros pièces et main-d'œuvre. Quant aux freins, ils restent bon marché : misez sur 450 € par jeu avec la main-d'œuvre chez un indépendant pour renouveler les disques Ferodo de 330 mm avec des plaquettes Brembo.



LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« Quoiqu'exclusif, ce coupé reprend de nombreux organes mécaniques éprouvés sur d'autres modèles bien connus, notamment les 156 et 147. Les défauts, souvent les mêmes, concernent le train avant, fatigué à l'approche des 100 000 km, nécessitant de remplacer les triangles, les barres de torsion et les silentblocs. Autre souci lié à l'âge : des boutons en plastique se dégradent et collent à cause d'une réaction chimique. Il faut les changer, à condition de trouver les pièces, car certaines commencent à manquer. Enfin, si le V6 est fiable, il est impératif de respecter ses temps de chauffe et surtout de faire la distribution tous les cinq ans ou 60 000 km. C'est une opération longue et coûteuse. »

Claude Busson, du garage Busson, spécialiste Alfa Romeo (01.39.81.43.27)



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Ce modèle est désormais trop âgé pour intéresser le réseau.

Les spécialistes du haut de gamme

L'Alfa GT n'est pas assez prestigieuse pour attirer les spécialistes du haut de gamme, mais certains pros éclairés peuvent la proposer à la vente. Au prix fort, mais en retour, vous devez avoir l'assurance d'acheter un exemplaire en parfait état, avec un entretien à jour.

Les particuliers

C'est ici que l'on trouve de beaux véhicules au plus juste prix... mais aussi des modèles à éviter ! Limitez vos recherches aux voitures impeccables ayant bénéficié d'un entretien suivi, chose vérifiable en consultant les diverses factures pour retracer l'historique.

Le club

L'**Alfa Romeo Club de France** (01.39.90.07.82) accepte volontiers ce coupé. L'intérêt d'être dans un club ? Cela permet de glaner des renseignements auprès de passionnés et, pourquoi pas, d'être mis en contact avec un vendeur !

Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses conseils et à **Claude Busson, spécialiste Alfa Romeo** (01.39.81.43.27), pour les informations communiquées. Un grand merci à **Jean-Pierre** pour le prêt de sa belle GT.

Les prochains dossiers seront consacrés à la **Nissan GT-R** puis à la **BMW M5 V10**.

Aidez-nous par votre témoignage à enrichir cette rubrique. Adressez votre contribution à thomasriaud72@gmail.com. Pour être pris en compte, vos envois doivent nous parvenir avant le 15 janvier pour la Nissan et le 15 février pour la BMW.

BUDGET

Prix : environ 13 000 €

La fourchette est large : de 6 500 € pour un exemplaire de 210 000 km, bien suivi mais avec une carrosserie en état moyen, à 18 000 € pour un véhicule impeccable de 95 000 km. Le bon tarif se situe plutôt vers les 13 000 € pour un beau modèle de 130 000 km avec l'entretien à jour.

Coût des pièces

Distribution : environ 2 500 € tous les 5 ans ou vers 60 000 km.
Pneus AV/AR : environ 350 € par train (17 pouces) vers 20 000 km (AV) et 40 000 km (AR).
Embrayage : 1 350 € vers 100 000 km.
Amortisseurs : 850 € par train vers 120 000 km.
Disques (330 mm) : 450 € le jeu vers 60 000 km.
Plaquettes : 290 € le jeu vers 40 000 km.
Echappement (silencieux) : 1 600 € à partir de 180 000 km.
Révision : 500 € tous les 20 000 km ou 1 an.

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise.

Coût de l'assurance

Cas d'une Alfa Romeo GT V6 de 128 500 km, année 2004, valeur 13 000 €.

■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Le Mans.
Cotisation annuelle : 1 347 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 579 €).

■ CONDUCTEUR B

Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Le Mans.
Cotisation annuelle : 1 065 € T.T.C. (franchise vol/incendie de 579 €).

Tarifs : Cabinet Remy Parisseaux.
Tél. : 02.43.23.45.40.

LE CHOIX DE SPORT AUTO

Ce modèle n'ayant pas évolué durant sa brève carrière avec le V6, notre choix se portera sur l'exemplaire offrant le meilleur rapport entre prix, kilométrage et état général, avec un entretien à jour et un historique clair.



La version

GT V6

2003 à 2007

Moteur : **V6, 3 179 cm³, 240 ch à 6 200 tr/mn**

Transmission : **6 rapports manuels**

Poids : **1 410 kg** V. max. : **243 km/h**

VERDICT

La GT V6 a quelques défauts, notamment son train avant peu rigoureux et sa finition perfectible. Mais elle offre du style, de l'exclusivité, quatre vraies places, un coffre et, en prime, l'un des meilleurs V6 atmosphériques au monde. Ça vaut bien 4 étoiles !

LES ATOUTS

- Design
- Quatre vraies places
- Moteur
- Cote attractive

LES FAIBLESSES

- Train avant peu rigoureux
- Consommation/autonomie
- Détails de finition
- Carrosserie vulnérable



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/bonus écologique. En cas de bonus, celui-ci peut être de 2 000, 3 000 ou 4 000 € selon le revenu fiscal de l'acheteur. NC : non communiqué. * Donnée constructeur. ** Véhicules disponibles sur stock.

LE COUP DE CŒUR DU MOIS

Aston Martin Vanquish

■ V12 biturbo ■ 5 200 cm³ ■ 835 ch ■ Poids : 1774 kg * ■ V. max. : 345 km/h * ■ 0 à 100 km/h : 3"3 *
■ CO₂ : 312 g/km ■ Prix de base : 389 244 € ■ Malus : 60 000 € ■ SA n° 755

Une silhouette peu banale, qui capte l'œil... Normal, c'est signé Aston Martin, passée maître dans l'art d'habiller une voiture. Le ramage, en revanche, donnait matière à discussion dans un passé pas si lointain. Oubliez. Du V12 5.2 biturbo retravaillé pour la circonstance, orgiaque et proche du génie par sa sonorité, au placement franc que permet la direction, la nouvelle Vanquish rend au grand tourisme ses lettres de noblesse. Un caractère bien trempé sous une robe digne des plus belles griffes de la haute couture, nous n'en demandons guère plus.





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

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

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

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

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

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO. MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
ABT www.abt-rsline.fr												
XGT	640 ch	1 400 kg *	V10	5 204 cm ³	310 km/h *	-	-	394	604 235 €	60 000 €	★★★★★	N° 751
Une voiture de course taillée pour la route, dans la mesure du possible. C'est ce qu'offre ABT au moment des obsèques de l'Audi R8 et de son fabuleux V10. Un écrin radical à goûter sur circuit.												
Alfa Romeo www.alfaromeo.fr												
GIULIA 2.0T 280 Q4	280 ch	1 545 kg *	4 en ligne turbo	1 995 cm ³	240 km/h *	5"2 *	-	174	58 100 €	13 014 €	★★★★☆	N° 727
Restylage et refonte de la gamme pour la Giulia, qui garde son bloc 2.0 de 280 ch et la transmission intégrale qui va avec. Ledit moteur met mal en valeur un châssis aux petits oignons.												
GIULIA QUADRIFOGLIO	520 ch	1 743 kg	V6 turbo	2 891 cm ³	308 km/h *	3"9 *	-	237	94 900 €	60 000 €	★★★★★	N° 748
Un V6 sans soutien électrique d'aucune sorte. Le poids, de ce fait, est contenu, qualité rare ces temps-ci. Sur la Quadrifoglio, cela donne une sensation de légèreté source d'un immense plaisir.												
Alpina www.alpina-automobiles.fr												
B8 GRAN COUPÉ	621 ch	2 175 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	324 km/h *	3"4 *	-	254	174 700 €	60 000 €	★★★★☆	N° 727
Luxe, volupté et traitement intérieur exclusif pour ce dérivé de la BMW M850i Gran Coupé, riche de 91 ch supplémentaires. Le châssis se révèle étonnamment réactif au vu du poids du spécimen.												
Alpine www.alpinecars.com												
A290 GTS	220 ch	1 479 kg *	1 électrique	-	170 km/h *	6"4 *	27"7	0	44 700 €	Bonus 2 000 €	★★★★☆	N° 745
	ÇA LE FAIT Esprit Alpine es-tu là ? En partie seulement, et c'est déjà très bien. Citons l'amortissement réussi, la précision du comportement et la solide dose de fun si demandé, toutes qualités maison. L'A290 électrique, en revanche, communique peu.							↑ Performances. Caisse bien tenue. Comportement plaisant.	↓ Manque de feeling.			
A110	252 ch	1 110 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	250 km/h	4"7	23"4	154	65 000 €	2 918 €	★★★★★	N° 677/681/695/733/736
Puissance limitée, certes, mais poids contenu et comportement joueur pour l'A110 d'entrée de gamme. Une voiture dont on a du mal à lâcher le volant, malusée dans des proportions supportables.												
A110 S	300 ch	1 135 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	275 km/h *	4"3	22"9	157	77 500 €	3 552 €	★★★★★	N° 722/731
Point d'artifices pilotés pour l'A110 S... La suspension est calibrée dans les règles de l'art, et au résultat, le conducteur fait communion avec une voiture aussi à l'aise sur route que sur piste.												
A110 R	300 ch	1 101 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	285 km/h *	4"1	22"2	155	106 000 €	3 119 €	★★★★★	N° 734/740/746
R comme radical ? Sur circuit, cela se discute, en raison d'un amortissement certes durci mais jugé trop souple pour l'exercice. Rien qui n'altère l'insolente efficacité de la R sur la route.												
Aston Martin www.astonmartin.com												
VANTAGE	665 ch	1 605 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	325 km/h *	3"5 *	-	274	199 700 €	60 000 €	★★★★★	N° 749
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. En progrès partout.												
DB12	680 ch	1 685 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	325 km/h *	3"6 *	-	276	227 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 739
La DB12, c'est un haut degré d'agilité et d'efficacité que feu la DB11 n'a jamais atteint. Les 145 ch supplémentaires fournis par le V8 4.0 complètent le tableau. Aston franchit un pas.												
DB12 VOLANTE	680 ch	1 796 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	325 km/h *	3"7 *	-	276	244 538 €	60 000 €	★★★★☆	N° 752
	LE PLUMAGE ET LE RAMAGE Une Aston est belle mais ses prestations routières sont sujettes à caution ? Ça, c'est de l'histoire ancienne. Le cabriolet tiré de la DB12 le prouve à nouveau. Performances, efficacité, dynamisme : tout est là, servi à profusion en dépit du poids induit.							↑ V8 polyvalent. Train avant accrocheur. Amortissement prévenant.	↓ Freinage manquant de mordant.			
DBX 707	707 ch	2 245 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	330 km/h *	3"3	-	323	252 100 €	60 000 €	★★★★☆	N° 727/750
Mobilier intérieur entièrement refait, mais l'essentiel est toujours là. Le V8 n'a aucun mal à déplacer ce lourd SUV à un rythme terrifiant. Le comportement est étonnant.												
VALKYRIE	1 155 ch	1 270 kg *	V12 + 1 élec.	6 505 cm ³	355 km/h *	3"0 *	-	543	2 700 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 735
1 155 ch pour 1 270 kg, voilà qui promet. Et c'est tenu, à considérer les fulgurances du V12, les décélérations dantesques et la direction d'une rare précision. L'impression d'irréalité domine.												
Audi www.audi.fr												
S3	333 ch	1 554 kg *	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h *	4"7	23"7	194	63 000 €	60 000 €	★★★★☆	N° 753
	GANT DE VELOURS La main de fer est bien là, sous la forme d'un bloc d'une rare efficacité mécanique, en accélération notamment. Certes nantie d'une direction et de liaisons au sol revues dans le bon sens, le nouvelle S3 ne verse pas dans l'esbroufe pour autant.							↑ Moteur volontaire. Motricité irréprochable. Performances !	↓ Avare de sensations.			
RS 3 SPORTBACK	400 ch	1 565 kg *	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	250 km/h *	3"8 *	-	213	75 600 €	60 000 €	★★★★★	N° 755
	5, LE CHIFFRE MAGIQUE La RS 3 nouvelle formule garde son 5 cylindres 2.5 de 400 ch, une valeur inchangée mais qu'importe. Agrément et élasticité inépuisables à tous les étages. Ça et le comportement peaufiné rangent cette intégrale parmi les compactes d'exception.							↑ Agrément moteur. Agilité jouissive. Poids contenu.	↓ Trop d'options			
RS 4 AVANT EDITION 25 YEARS	470 ch	1 745 kg *	V6 turbo	2 894 cm ³	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 cm ³	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.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Bentley www.bentleymotors.com												
CONTINENTAL GT V8	550 ch	2 165 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	318 km/h *	4"0 *	-	275	233 781 €	60 000 €	★★★★★	N° 715/750
Une automobile de luxe de la meilleure espèce, mais pas que... Son agilité aidant, aussi inespérée qu'ébouriffante, la Continental GT en fin de carrière compte parmi les GT les plus recommandables.												
CONTINENTAL GT SPEED	782 ch	2 500 kg	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm ³	335 km/h *	3"3 *	-	50	NC	0 €	★★★★☆	N° 750
La Continental GT se convertit à l'hybridation rechargeable. Et première leçon : malgré une prise de poids affolante, la greffe est probante. A vérifier jusqu'à quel point lors d'un essai plus complet.												
BMW www.bmw.fr												
M4 CS	550 ch	1 748 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	302 km/h *	3"3	20"5	231	162 000 €	60 000 €	★★★★☆	N° 754
	UNE VRAIE BÊHÈME « Une étonnante pisterade, grâce à un châssis rigoureux, un 6 en ligne explosif et une transmission intégrale efficace qui ne dénature pas l'esprit maison. » Ainsi se conclut notre essai de la M4 CS, BMW de la plus pure espèce, sur circuit ou pas.										↑ Moteur « punchy ». Précision chirurgicale. Puits de sensations.	↓ Freinage difficile à doser.
i4 M50	544 ch	2 272 kg	2 moteurs élec.	-	220 km/h	3"7	22"0	179	78 650 €	0 €	★★★★☆	N° 727
Y a-t-il du M dans cette BMW électrique ? Pas vraiment. Cela pulse, c'est sûr, mais l'inévitable surcharge pondérale soutenue par une suspension trop souple donne un comportement peu dynamique.												
M5	727 ch	2 435 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	4 395 cm ³	305 km/h *	3"5 *	-	43	159 050 €	0 €	★★★★☆	N° 754
	L'HYBRIDE ORGIAQUE La M5 passe à l'hybridation rechargeable, ce qui veut dire un poids éléphantique et un déluge de couple que la boîte encaisse avec plus ou moins de bonheur. Et pourtant, ça le fait, les reprises affolantes et les liaisons au sol fabuleuses aidant.										↑ Puissance démesurée. Comportement rigoureux. Confort général.	↓ Poids ! Sensations trop filtrées.
Z4 M40i	340 ch	1 588 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	260 km/h	4"6	23"4	179	70 950 €	20 569 €	★★★★☆	N° 689/692
Récemment restylé, le Z4 garde la motorisation attribuée à la version M40i en l'état. Sur le fond, ce roadster, qui n'est pas taillé pour l'attaque, reste efficace en toutes circonstances.												
XM	653 ch	2 710 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	4 395 cm ³	250 km/h *	4"3 *	-	33	179 550 €	0 €	★★★★☆	N° 736
Une formidable et atypique familiale, à prendre comme telle, jamais en proie au roulis à un point qui force le respect. Le côté « M », pour le sport, de cet éléphantique SUV nous échappe, en revanche.												
Bugatti www.bugatti.com/fr												
CHIRON **	1 500 ch	1 995 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	420 km/h *	2"5 *	-	505	2 650 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 664/680/713
Plus proche d'un Rafale au décollage que d'une GT. La poussée n'a pas d'équivalent sur quatre roues. Le phénomène réussit le tour de force d'être conduisible, communicatif et agile.												
CHIRON SUPER SPORT **	1 600 ch	1 972 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	440 km/h *	2"4 *	-	516	3 840 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 719
Sa poupe « longue queue » en témoigne, la Super Sport fait de l'aérodynamisme son atout majeur. Une conduite qui ne ressemble à rien de connu, mâtinée d'une polyvalence insoupçonnée.												
DIVO **	1 500 ch	1 960 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	380 km/h *	2"4 *	-	505	5 000 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 705
Bugatti puise dans son histoire pour cette version spéciale de la Chiron : une carrosserie inédite spectaculaire et une forte appétence pour les virages. 40 exemplaires à 5 millions d'euros l'unité.												
Caterham www.caterham.co.uk												
SEVEN 170 R	84 ch	440 kg *	3 en ligne turbo	660 cm ³	170 km/h *	6"9 *	-	109	42 854 €	0 €	★★★★★	N° 719
84 ch... Allons bon. Ça le fait, car elle ne pèse pas lourd, la Seven d'entrée de gamme. Son châssis brut de fonderie aidant, elle livre son pesant de sensations fortes sans passer par la case malus.												
SUPER SEVEN 600	84 ch	440 kg *	3 en ligne turbo	660 cm ³	170 km/h *	6"9 *	-	109	44 874 €	0 €	★★★★☆	N° 739
Les différences entre les deux Seven petitement motorisées sont d'ordre esthétique, rien d'autre. Du pareil au même en mouvement, donc. Reste à composer avec une ergonomie pour le moins baroque.												
SEVEN 340 R	168 ch	579 kg	4 en ligne	1 999 cm ³	198 km/h	4"9	25"8	148	59 214 €	1 901 €	★★★★★	N° 732/744
La 340 R est faite pour la piste, où elle régale par la grâce de sa direction ultra-directe et de son châssis taillé au poinçon. Le bloc Ford manque de pep, mais qu'importe, l'ivresse est là.												
Chevrolet www.chevrolet.fr												
CORVETTE STINGRAY CABRIOLET	482 ch	1 717 kg	V8	6 162 cm ³	296 km/h *	3"8	21"9	277	106 200 €	60 000 €	★★★★★	N° 718/725
Le V8 6.2 atmo perd une poignée de chevaux en traversant l'Atlantique. On le sent un peu moins hargneux, mais il reste extraordinaire avec des saveurs sans artifices. Châssis pointu de série.												
Cupra www.cupraofficial.fr												
FORMENTOR VZ TSI	333 ch	1 566 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h *	4"8 *	-	209	58 335 €	60 000 €	★★★★☆	N° 752
Mille regrets, le 5 cylindres 2.5 turbo de 390 ch d'origine Audi cède la place à un « 4 pattes » moins ensorcelant. Reste l'excellent châssis, source de bonnes vibrations, qualité rare pour un SUV.												
Dallara www.dallara.it												
STRADALE	400 ch	855 kg *	4 en ligne turbo	2 261 cm ³	280 km/h *	3"2 *	-	216	195 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 679
Quand Dallara, grand spécialiste des châssis de course, produit une voiture « de série », ça promet du sport. Et la Stradale ne déçoit pas : impossible de s'ennuyer au volant de cette redoutable barquette.												
STRADALE IR8 TRIBUTE	400 ch	1 028 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm ³	280 km/h *	3"8	21"6	216	255 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 745
Une série limitée et, à la clé, une pisterade 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.												
Devalliet www.devalliet.fr												
MUGELLO 375F	225 ch	680 kg *	4 en ligne	1 598 cm ³	+ de 200 km/h *	4"6 *	-	127	88 400 €	240 €	★★★★☆	N° 738
C'est aussi léger qu'une Lotus d'antan et cela porte le nom d'un circuit italien. C'est français, avec sous le capot un bloc estampillé Peugeot. Une négociatrice en virages bourrée de talent.												
Donkervoort www.donkervoort.com												
F22	500 ch	803 kg *	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	290 km/h *	2"5 *	-	195	312 062 €	60 000 €	★★★★★	N° 741
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.												

Performance et Endurance

Pneumatiques tourisme du 13" au 19"

EROL_SAS_FRANCE



PLATIN
★★★ TYRES

01.44.78.10.10

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Ferrari www.ferrari.com												
ROMA SPIDER	620 ch	1 556 kg *	V8 biturbo	3 855 cm ³	320 km/h *	3"4 *	-	258	246 524 €	60 000 €	★★★★★	N° 741
Plus lourde et moins rigide, la Roma Spider n'a pas le tranchant de la copie d'origine. Le prix à payer s'agissant un cabriolet. Restent le train avant réactif et le V8 explosif, un pur bonheur.												
812 COMPETIZIONE	830 ch	1 487 kg *	V12	6 496 cm ³	340 km/h *	2"8 *	-	385	491 443 €	60 000 €	★★★★★	N° 719
Au V12 6.5 qui part en flèche haut dans les tours, s'ajoutent la sidérante réactivité de la direction et les quatre roues directrices. Voici l'une des plus flamboyantes pompes à feu du moment...												
296 GTB	830 ch	1 470 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm ³	330 km/h *	2"9 *	-	149	287 740 €	2 049 €	★★★★★	N° 723
Deux cylindres en moins et un électromoteur dans le décor... Pas de panique. L'hybride 296 GTB est une Ferrari du meilleur cru, une pure propulsion bien servie par ses appuis taillés dans le béton.												
296 GTS	830 ch	1 651 kg	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm ³	330 km/h	2"7	18"0	153	315 380 €	2 726 €	★★★★★	N° 731/739
18"0 dans l'exercice du 1 000 m D.A. chiffré par nos soins, le ton est donné. La motricité sans faille, la réactivité du train avant et les freins indestructibles font le reste. Du grand art.												
SF90 STRADALE	1 000 ch	1 600 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	340 km/h *	2"5 *	-	160	423 580 €	4 279 €	★★★★★	N° 702
La SF90 libère 1 000 ch, le lot comprenant les 220 ch tirés de trois électromoteurs. Cette hybride rechargeable est, ce faisant, l'une des productions les plus ahurissantes de Maranello. Facile à l'usage.												
SF90 XX STRADALE	1 030 ch	1 560 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	320 km/h *	2"3 *	-	178	770 000 €	18 858 €	★★★★★	N° 743
La Ferrari de route la plus puissante de tous les temps. Nous l'avons essayée sur circuit : 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.												
12CILINDRI	830 ch	1 560 kg *	V12	6 496 cm ³	340 km/h *	2"9 *	-	NC	395 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 754
	MIRACLE MÉCANIQUE Le V12 « atmo » à l'état pur.. Un authentique moteur de course comme les magiciens de Maranello en ont le secret, envoûtant sur la route. Ce tour de force et l'agilité hors norme portent la 12Cilindri au plus haut sommet du grand tourisme.										 V12 enchanteur. Boîte dans le ton. Motricité remarquable.	 Direction insuffisamment informative.
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 démolissant.												
MUSTANG DARK HORSE	435 ch	1 837 kg *	V8	5 038 cm ³	263 km/h *	5"3 *	-	279	71 300 €	60 000 €	★★★★★	N° 750
	RETOUR EN FANFARE La Mustang septième du nom décline une version dite Dark Horse, laquelle a les traits d'une sportive à l'état brut. Un V8 du genre méchant, une direction fine et des trains roulants posés sur des rails, tout y est. Quotient émotionnel à 101 %.										 Moteur démonstratif. Boîte mécanique. Agilité insoupçonnée.	 Intérieur tout numérique banal.
RANGER RAPTOR	292 ch	2 454 kg *	V6 biturbo	2 956 cm ³	180 km/h	7"9 *	-	315	65 856 €	60 000 €	★★★★☆	N° 745
Du sport, certes, mais dans les ornières, où ce pick-up excelle à l'aide, notamment, de ses modes de conduite destinés à la pratique tout-terrain extrême. Tranquille-peinard sur le goudron.												
Honda www.honda.fr												
CIVIC TYPE R	329 ch	1 430 kg	4 en ligne turbo	1 996 cm ³	275 km/h *	6"4	25"5	186	57 220 €	35 346 €	★★★★★	N° 733/743/747
Une auto de caractère, qui détonne au moment où les « wateés » 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'attendons le moins : sur la piste. Grisante à mener grâce à son train arrière très mobile et efficace face au chrono, cette 100 % électrique coche toutes les cases de la GTi bien née. Une réussite.										 Fausse boîte de vitesses réussie. Franche à l'attaque. Grosse dose de fun.	 Freins mis à rude épreuve sur la piste.
Lamborghini www.lamborghini.com												
HURACÁN STO	640 ch	1 528 kg	V10	5 204 cm ³	310 km/h *	3"0	19"5	331	299 295 €	60 000 €	★★★★★	N° 722/ 737/745/747
Une pistarde brute de fonderie qui ne fait pas dans la tendresse, servie par un V10 somptueux. A prendre comme telle avant l'extinction définitive des feux. Du bonheur en barre, sur le fond.												
HURACÁN STERRATO	610 ch	1 470 kg *	V10	5 204 cm ³	260 km/h *	3"4 *	-	337	264 764 €	60 000 €	★★★★★	N° 738/745
C'est feu l'Huracán Evo mais haute sur pattes. Et alors ? A son affaire sur la terre, la baroudeuse Sterrato fait tout autant merveille que ses sœurs sur la route. Un zeste de confort en plus.												
RVUELT0	1 015 ch	1 772 kg	V12 + 3 élec.	6 498 cm ³	350 km/h *	2"5 *	-	328	506 808 €	60 000 €	★★★★★	N° 742/752
	L'ÉLECTRICITÉ ADOUCIT LES MOEURS Poussées spectaculaires comme attendu, motricité sans faille, maintien de la caisse rigoureux, boîte robotisée dans le ton en prime : la Lambo hybride ne ternit pas son blason. Manque juste l'animalité des Aventador et de leurs V12 chauds bouillants.										 Performances ahurissantes. Extrême rigidité du châssis. Boîte au diapason.	 Moins envoûtante que les Aventador.
URUS PERFORMANTE	666 ch	2 150 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	306 km/h *	3"3 *	-	320	235 337 €	60 000 €	★★★★☆	N° 731
16 ch de plus que l'Urus « standard », auxquels s'ajoute un typage circuit... De quoi transformer un percheron en pur-sang ? C'est l'idée. Et cela s'en rapproche, sachant qu'un SUV reste un SUV.												
Land Rover www.landrover.fr												
DEFENDER 90 V8	525 ch	2 471 kg	V8 compresseur	5 000 cm ³	240 km/h *	5"2	-	320	141 800 €	60 000 €	★★★★☆	N° 729
Un tout-terrain, dont la sportivité est par définition proche de zéro, dans ces pages ? Pourquoi pas, quand s'active sous le capot un V8 source de sensations brutes de fonderie. Un engin attachant.												
RANGE ROVER SPORT SV	635 ch	2 560 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	290 km/h *	3"8 *	-	270	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. 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. Émrite Emira.												
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 la 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.												
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 jolissives.												
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	2 120 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 982 cm ³	317 km/h *	2"9 *	-	175	232 400 €	14 325 €	★★★★☆	N° 753/755
Des performances de dragster... Ça pousse tout de suite, et fort bien. Une force de la nature qui pèse lourd, hybridation oblige. Cet embonpoint est nuisible au plaisir de conduite.												
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...												
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.												



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

Morgan www.morgan-motor.co.uk

SUPER 3	118 ch	635 kg *	3 en ligne	1487 cm ³	209 km/h *	7"0 *	-	130	58 788 €	310 €	★★★★☆	N° 739
On craque pour le look inimitable, et la conduite d'un trois-roues reste une expérience unique. Encore ne faut-il pas trop en demander sur le plan de l'efficacité. Le bloc Ford fait l'affaire.												
PLUS SIX	335 ch	1 075 kg *	6 en ligne biturbo	2 998 cm ³	267 km/h *	4"2 *	-	180	115 182 €	22 380 €	★★★★★	N° 693
Rouler en Morgan n'a rien de rationnel. Mais prévenante, confortable et performante grâce au bloc emprunté à la BMW Z4, la Plus Six conjugue le passé au présent. Comportement rigoureux.												

Pagani www.pagani.com

UTOPIA	864 ch	1 280 kg *	V12 biturbo	5 980 cm ³	350 km/h *	-	-	343	2 580 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 751
	LA PART D'UTOPIA L'équivalent d'une toile de maître dans l'univers automobile. La fougue du V12, le tsunami de couple, le guidage ultra-précis du train avant, l'agilité hors pair, l'habitacle fini avec un soin inégalé... La bien nommée Utopia est seule sur sa planète.										↑ Tempérament bestial. Justesse du châssis. Poids limité.	↓ Aucune fausse note.
HUAYRA R	850 ch	1 050 kg *	V12	6 000 cm ³	320 km/h *	-	-	NC	3 120 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 726/748
La piste et uniquement la piste pour cette ahurissante machine à rouler, qui laisse des souvenirs émus à ceux qui ont eu la bonne fortune d'en prendre le volant. Un puits sans fond de sensations.												
HUAYRA CODALUNGA	840 ch	1 280 kg *	V12 biturbo	5 980 cm ³	350 km/h *	3"0 *	-	NC	7 000 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 740
Un turboréacteur en guise de moteur, l'animalité impétueuse qui en résulte, l'agilité d'un kart et la tenue de cap d'une limousine... La supercar Codalunga s'inscrit tout en haut de notre Panthéon.												

Porsche www.porsche.com/france

718 CAYMAN GT4 RS	500 ch	1 491 kg	6 à plat	3 996 cm ³	315 km/h	3"8	21"0	295	162 500 €	60 000 €	★★★★★	N° 723/727/736
Glisser le bloc de la 911 GT3 dans les entrailles du 718 Cayman ? Ça le fait, avec le zeste de sauvagerie que la GT3 n'est pas en mesure d'offrir. Au prix d'un amortissement coulé dans le béton...												
718 SPYDER RS	500 ch	1 410 kg *	6 à plat	3 996 cm ³	308 km/h *	3"4 *	-	288	162 500 €	60 000 €	★★★★★	N° 740/746/747
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 cm ³	300 km/h *	3"1 *	-	295	197 400 €	60 000 €	★★★★★	N° 751
	T-HYBRID, POUR QUOI FAIRE ? La Carrera GTS de la génération 992 phase 2 est la première 911 à subir la greffe d'un électromoteur. C'est réussi, cette 911 à système T-Hybrid ne perd pas son équilibre et ça pulse fort. Reste à démontrer l'intérêt de l'opération, qui ne fait qu'une victime : le plaisir, en retrait.										↑ Prise de poids contenue. Equilibre préservé. Moteur tonitruant.	↓ Plaisir édulcoré. Malus toujours maxi
911 TURBO S	650 ch	1 661 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	330 km/h *	2"6	19"1	271	250 260 €	60 000 €	★★★★★	N° 701/703
La 911 en mode Concorde : performances ahurissantes, homogénéité sans pareille, polyvalence à faire mourir de honte une Golf. Toujours aussi difficile de lui trouver une concurrente.												
911 TURBO CABRIOLET	580 ch	1 759 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	320 km/h	2"9	-	275	231 066 €	60 000 €	★★★★★	N° 711/733
Même sans le S, la 911 Turbo Cab' frise la perfection avec un déferlement de puissance surnaturel, une stabilité hors norme et un grip absolu. Une concurrente à la hauteur ? Nous ne voyons pas.												
911 S/T	525 ch	1 434 kg	6 à plat	3 996 cm ³	300 km/h *	3"7 *	-	313	308 976 €	60 000 €	★★★★★	N° 742/747
Une boîte mécanique pour exploiter les insondables dispositions du 6 à plat 4.0 version atmosphérique, c'est ce que propose la 911 S/T et c'est ce qui contribue à la rendre aussi addictive qu'exclusive.												
911 GT3 RS	525 ch	1 503 kg	6 à plat	3 996 cm ³	296 km/h *	3"4	20"8	305	253 454 €	60 000 €	★★★★★	N° 730/738/747
Coup de foudre immédiat pour une piste qui pourrait revendiquer une hardie plus importante tant elle est verrouillée au sol. Une sangsue indéboulonnable et un bel écrin pour le flat 6 4.0 atmo.												
TAYCAN TURBO GT	1 034 ch	2 321 kg	2 électriques	-	290 km/h	2"2	17"7	0	246 038 €	0 €	★★★★☆	N° 755
	SPORTIVE BRANCHÉE Hormis la bande-son enchanteresse, et pour cause, la Taycan GT improprement nommée Turbo présente tous les traits de la sportive bien née, des liaisons au sol bien réglées à la direction informative. Les poussées mécaniques sont parfois violentes.										↑ Poussée. Direction consistante. Roulis inexistant. Moteur tonitruant.	↓ Autonomie sur circuit. Freinage sur circuit.
PANAMERA TURBO E-HYBRID	680 ch	2 360 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm ³	315 km/h *	3"2 *	-	39	200 434 €	0 €	★★★★☆	N° 747
Elle est lourde, par essence. Et pourtant, c'est comme si cette Panamera hybride n'était pas assujettie aux lois de la physique, son amortissement piloté aidant. Agrément mécanique indéniable.												
CAYENNE COUPÉ TURBO E-HYBRID	739 ch	2 670 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm ³	295 km/h *	3"7 *	-	40	192 000 €	0 €	★★★★☆	N° 745
Un char d'assaut équipé d'un ensemble mécanique hybride rechargeable, cela donne du lourd. Du très lourd. Et pourtant, cet engin équilibré est loin d'être déplaisant à conduire. 739 ch, cela aide.												

Rolls-Royce www.rollsroycemotorcars.com

PHANTOM	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 749 cm ³	250 km/h *	5"3 *	-	329	495 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 673
Nous en sommes à la huitième génération. Moulée dans une structure en aluminium, la Phantom, pour autant, s'en tient à ses fondamentaux. Luxe, calme et volupté, cela ne changera jamais...												
GHOST BLACK BADGE	600 ch	2 490 kg *	V12 biturbo	6 750 cm ³	250 km/h *	4"7 *	-	NC	426 924 €	60 000 €	★★★★☆	N° 733
La Ghost Black Badge, ce sont 30 ch supplémentaires par rapport à la Ghost. Autant dire que le V12 haltérophile n'a aucun mal à déplacer cette enclume, seraine dans le sinueux. Fascinante.												

Tesla www.tesla.com

MODEL S PLAID	1 034 ch	2 217 kg	3 moteurs élec.	-	322 km/h	2"4	17"4	0	107 990 €	0 €	★★★★★	N° 743
Des accélérations cataclysmiques, une poussée sidérante à faire pâlir une McLaren Senna : c'est ça, la Model S Plaid trimoteur. Le châssis encaisse le déluge sans se désunir. Facile au quotidien.												

Toyota www.toyota.fr

GR YARIS BVA	280 ch	1 300 kg *	3 en ligne turbo	1 618 cm ³	250 km/h *	5"2 *	-	215	48 800 €	60 000 €	★★★★★	N° 751
	TYPAGE RALLYE Le malus assassin est le prix à payer pour l'unique GTI « pur sucre » encore en vie, outil à utiliser sur son terrain de prédilection : le sinueux. Sens inné de la trajectoire, moteur tempétueux, freinage consistant et bonne boîte auto : merci Toyota.										↑ Châssis réactif. Moteur généreux. BVA8 dans le ton.	↓ Finition.
GR SUPRA 3.0 BVM	340 ch	1 507 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	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
| pub.sportauto@reworldmedia.com | sportauto.fr |

PETER AUTO, UNE ANNÉE 2025 DENSE ET EXCEPTIONNELLE EN VUE



CALENDRIER 2025 CALENDAR*

*Calendrier professionnel sous réserve d'approbation par la FIA
*Professional calendar subject to FIA approval

RALLYES RALLIES

7-12/04	TOUR AUTO (FRA)	
17-22/05	RALLYE DES PRINCESSES RICHARD MILLE (FRA)	
SEP/OCT	RALLYE DES LÉGENDES RICHARD MILLE (FRA)	

COURSES RACES

25-26/02	QATAR 1812km** (Lusail International Circuit, QAT)	
4-5/03	TEST DAYS BY PETER AUTO (Circuit Paul Ricard, FRA)	
21-23/03	ESPIRITU DE MONTEJUIC** (Barcelona, ESP) Trackday - 20/03	
23-25/05	SPA-CLASSIC BY PETER AUTO (Circuit de Spa-Francorchamps, BEL)	
6-8/06	GRAND PRIX DE L'ÂGE D'OR BY PETER AUTO (Circuit de Dijon-Preziosi, FRA)	
3-6/07	LE MANS CLASSIC** (Circuit de la Sarthe, FRA)	
25-27/07	IMOLA CLASSIC BY PETER AUTO (Autodromo Internazionale E. e D. Ferrari, ITA)	
5-7/09	LES DIX MILLE TOURS BY PETER AUTO (Circuit Paul Ricard, FRA)	
3-5/10	ESTORIL CLASSICS** (Estoril, PRT) Trackday - 2/10	

SAISON

Informations : www.peterauto.fr



Crédits photo : Peter Auto et Fabrice Gauvin

CHOPARD

Luxury Cars



A
B
C
D
E
F
G 274gCO₂/km

ASTON MARTIN
Lyon

ASTON MARTIN
Cannes



A 0gCO₂/km
B
C
D
E
F 230gCO₂/km
G

Maserati
CANNES



A 0gCO₂/km
B
C
D
E
F
G

LOTUS
CANNES

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

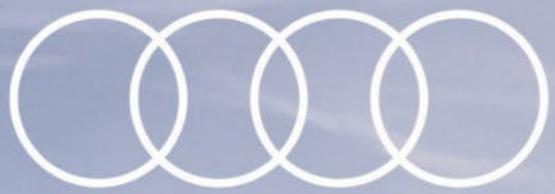
CANNES
235 Route du Cannet,
06250 Mougins
Tél. 04 97 107 007
RCS 893 184 291

LYON
5 Avenue Maréchal Foch,
69006 Lyon
Tél. 04 37 480 707
RCS 893 184 291

www.groupechopard.com

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX



Placez l'intensité au cœur de votre vie.

Les Audi RS 6 Avant et RS 7 Sportback performance impressionnent avec leur calandre Singleframe et leur design emblématique.

Le futur nous anime.

Prenez rendez-vous dans l'une de vos concessions Audi Bauer Paris.



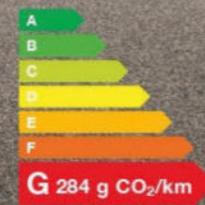
Vorsprung durch Technik

www.bauerparis.fr

Gamme Audi RS 6 Avant : consommation en cycle mixte 12,4 - 12,6 l/100km et émissions de CO₂ mixtes : 280 - 289 g/kms. « Tarif » au 06/04/2023. Gamme Audi RS 7 Sportback performance : consommation en cycle mixte 12,2 - 12,5 l/100km et émissions de CO₂ mixtes : 276 - 284 g/kms. « Tarif » au 25/09/2023. Valeurs susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1^{er} septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. Volkswagen Group France, SAS à Directoire et Conseil de Surveillance au capital social de 198 502 510€, 11 avenue de Boursonne à VILLERS-COTTERETS (02600). RCS de SOISSONS 832 277 370.



RS 6 Avant



RS 7 Sportback

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

Disponible immédiatement chez votre partenaire Audi Bauer Paris

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

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

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

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



LAMBORGHINI BORDEAUX



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



LAMBORGHINI BORDEAUX

Concessionnaire Officiel

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

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX



Aston Martin DBX V8
09/2021 – 34.000 km – 162.000 €



Aston Martin DBX 707
03/2023 – 15.000 km – 229.000 €



Bentley Bentayga V8 Azure
07/2023 – 1.650 km – 229.000 €



Bentley Bentayga V8 S
08/2022 – 850 km – 249.000 €



Aston Martin DB11 V8 Volante
10/2020 – 47.700 km – 155.000 €



Aston Martin DB11 V12
01/2017 – 20.000 km – 144.000 €



Bentley Bentayga V8 Diesel
05/2017 – 48.000 km – 137.000 €



Bentley Bentayga W12
12/2017 – 61.980 km – 119.000 €



Aston Martin DB12 V8
01/2024 – 3.700 km – 259.000 €



Aston Martin V8 Vantage Roadster
10/2021 – 1.000 km – 164.000 €



Bentley Continental GTC V8
06/2022 – 25.115 km – 229.000 €



Bentley Continental GTC V8
05/2016 – 55.000 km – 125.000 €



Aston Martin V8 Vantage
07/2019 – 20.000 km – 139.000 €



Aston Martin V8 Vantage
09/2022 – 28.000 km – 149.000 €



Bentley Continental GT V8
03/2022 – 22.900 km – 209.000 €



Bentley Continental V8 S
01/2023 – 7.800 km – 239.000 €



Aston Martin V8 Vantage
05/2022 – 14.500 km – 152.000 €



Aston Martin DBS V12 Volante
01/2011 – 31.000 km – 138.500 €



Bentley Continental GT W12
04/2019 – 19.600 km – 195.000 €



Bentley Flying Spur W12
09/2020 – 30.320 km – 199.000 €





Ferrari Testarossa
03/1991 – 63.700 km – 200.000 €



Ferrari 328 GTS
08/1989 – 113.900 km – 95.000 €



McLaren Artura V6
11/2023 – 18.600 km – 238.000 €



Rolls-Royce Dawn
07/2019 – 12.970 km – 345.000 €



Ferrari 575M Maranello F1
06/2002 – 52.525 km – 119.000 €



Ferrari 296 GTB
02/2023 – 8.080 km – 319.000 €



McLaren GT V8
06/2024 – 1.500 km – 198.000 €



Rolls-Royce Cullinan
10/2022 – 9.500 km – 349.000 €



Ferrari F12 Berlinetta
07/2015 – 13.600 km – 265.000 €



Ferrari F8 Tributo
05/2021 – 8.920 km – 299.000 €



McLaren 720S Luxury
10/2017 – 34.400 km – 220.000 €



Rolls-Royce Wraith Black Badge
01/2019 – 40.000 km – 315.000 €



Ferrari California
04/2012 – 29.000 km – 134.000 €



Ferrari SF90 Stradale
02/2021 – 8.950 km – 442.000 €



McLaren 650S Spider
06/2017 – 28.000 km – 168.000 €



Rolls-Royce Ghost
09/2023 – 12.000 km – 315.000 €



Porsche 911 Carrera Cabriolet
03/2018 – 41.900 km – 112.000 €



Porsche Cayenne Coupé V6 E-Hybrid
03/2023 – 32.100 km – 96.800 €



McLaren 675LT Spider
09/2016 – 31.300 km – 262.000 €



Maserati GranTurismo V6 Trofeo
03/2024 – 400 km – 225.000 €

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



OFFICIAL FERRARI DEALER
SCUDERIA MONTE-CARLO



RÉSEAUX



Mercedes-Benz AMG GT S
10/2017 – 8.800 km – 119.000 €



Mercedes-Benz AMG GT 63 S 4Portes
4Matic
06/2019 – 18.000 km – 114.800 €



Mercedes-Benz CLE 300 Cabriolet
4Matic
06/2024 – 5.310 km – 82.000 €



Mercedes-Benz GLA 35 AMG
08/2021 – 19.000 km – 59.800 €



Mercedes-Benz C63 AMG Break S E
Performance F1 Edition
04/2024 – 17.400 km – 122.000 €



Mercedes-Benz E63 AMG S 4Matic
04/2018 – 54.000 km – 86.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
05/2021 – 4.000 km – 179.000 €



Mercedes-Benz G350d
09/2019 – 40.700 km – 134.000 €



Mercedes-Benz S63 AMG S E
Performance L 4Matic
08/2023 – 16.000 km – 227.000 €



Mercedes-Benz S500 AMG Line
4Matic
01/2021 – 26.600 km – 98.000 €



Mercedes-Benz S63 AMG Coupé
4Matic
06/2018 – 75.000 km – 99.000 €



Mercedes-Benz GLS 63 AMG
07/2023 – 25.900 km – 156.000 €



Lamborghini Urus
01/2020 – 36.500 km – 255.000 €



Alpine A110 1.8 T Pure
07/2021 – 28.200 km – 59.900 €



Audi S8 V8 TFSI quattro
08/2020 – 19.000 km – 108.000 €



Audi RS E-Tron GT quattro
06/2023 – 2.200 km – 94.800 €



Range Rover P530 Autobiography
LWB Overfinch
11/2023 – 15.800 km – 254.000 €



Land-Rover Defender P525
Carpathian
06/2024 – 3.600 km – 134.000 €



Range Rover P460e Autobiography
SWB
08/2024 – 3.200 km – 169.000 €



Audi RS6 Avant V8 TFSI quattro
08/2020 – 38.220 km – 129.000 €

Téléchargez notre **Nouvelle application mobile** | Disponible sur



RÉSEAUX

CATERHAM MOTORSPORT FRANCE



JOIN THE CATERHAM ACADEMY

APPRENDRE À PILOTER AVEC NOUS EN 2025

Créée exclusivement pour les pilotes débutants, la Caterham Academy est le plus grand championnat de course soutenu par l'usine Caterham en Europe, il propose une formule tout compris qui inclut.. :

Voiture de course basée sur le modèle 340 de route, configurable et homologuée pour la route - à conserver.

- Votre licence de course FFSA.
- Sept courses + un championnat sprint.
- Assistance technique.
- Journées d'essai à l'Academy.
- L'hospitalité lors de l'événement.
- Des cours et des conseils d'experts dispensés par l'équipe Caterham Motorsport France.

Marcassus Sport – BPM Exclusive
26 avenue du Louron
31770 Colomiers
+33 5 62 12 29 00
www.marcassus-sport.com
contact@marcassus-sport.com

BPM Exclusive



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, **79 900 €**



A6 allroad quattro Avus 50 TDI 286 ch tiptronic
10/19, 87 100 km, cuir Valcona allroad noir/gris, Pk Eclairage d'ambiance +, Pk Assist. Route/Ville, Pk Brilliance, Matrix LED HD, sgs Sport chauff. AV., caméras, TO pano. coul., B&O 3D, **51 900 €** (TVA récup.)



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., **99 500 €**



S e-tron Sportback 503 ch
06/23, 9 500 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, **39 500 €**



Audi Occasion :plus

Quand on veut une Audi, on va chez Audi.

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



Lemauviel Exclusive

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

www.lemauviel.com



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 GTC4 Lusso T

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



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.ferrariidealens.com



ferrariapproved.com



**OFFICIAL
FERRARI DEALER
MODENA SPORT**

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

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



Ferrari 488 Pista Spider

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



Ferrari F12 TDF

Année : 2017
Km : 551
Couleur extérieure : Giallo Triplo Strato
1 499 000 €



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 599 GTO

Année : 2011
Km : 14 996
Couleur extérieure : Rosso Formula 1 2007
849 900 €



Ferrari F430 Scuderia

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

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



ferrariapproved.com

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

103



Revuelto From now on*



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

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



LAMBORGHINI CANNES / LYON / MULHOUSE

Concessionnaires Officiels

CANNES

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

LYON

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

MULHOUSE

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

*From now on : À partir de maintenant.

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

PRENEZ LA ROUTE

AVEC PASSION



RÉSEAUX

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

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

27 CONCESSIONS
11 MARQUES
8 VILLES

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



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.



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

LOTUS EMIRA

A partir de 890€/mois*



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

CATERHAM

PURE. SIMPLE. FUN.



Véhicules disponibles en stock

VERBAERE

PASSION & SERVICES

VERBAERE MOTORSPORT

9 Rue Lavoisier - 59160 LOMME

www.verbaereauto.com

03.20.90.52.52

RÉSEAUX

Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



992 Targa 4S
06/24, 4 900 km, Noir Intense, Tout Cuir Noir & Coutures Craie, 219 900 €



992 Carrera S
02/23, 24 900 km, Argent GT Métallisé, Tout Cuir Noir, 184 900 €



992 Carrera 4S Cabriolet
12/19, 25.297 km, bleu Gentiane, cuir gris ardoise, 162 900 €



991 Carrera 4S Cabriolet
02/16, 44.575 km, blanc Carrara, tout cuir noir, 125 900 €



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, 77 444 km, Noir Basalte Métallisé, Int. Tout Cuir Noir/Beige Louxor, 129 900 €

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

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

Taycan Turbo S
04/22, 6.027 km, Craie, Tout Cuir Club Noir Basalte, 139 900 €

Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé
06/22, 47 900 km, Gris Quartzite, Tout Cuir Noir, 139 900 €

Panamera Turbo S E-Hybrid
03/21, 31 900 km, Gris Volcano, Tout Cuir Noir & Craie, 154 900 €

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

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



PORSCHE

Centre Porsche Toulouse

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

Centre Porsche Perpignan

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

RÉSEAUX



DISTRIBUTEUR OFFICIEL



OFFICIAL DEALER



OFFICIAL DISTRIBUTOR FRANCE



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



DEALER OF THE YEAR
Depuis 2016

www.caterham-sv.com

02 37 47 83 33

svautomobile@wanadoo.fr

© 2023 SV Automobiles - www.limonaire.com 01-21

ALPINA

MANUFACTURE D'EXCLUSIVITÉ



AMPLITUDE AUTOMOBILES, VOTRE CONCESSIONNAIRE ALPINA.

DÉCOUVREZ NOS ALPINA XB7, D3S ET B3 DISPONIBLES EN STOCK.

**AMPLITUDE AUTOMOBILES
TOURS**

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

**AMPLITUDE AUTOMOBILES
BLOIS**

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

**AMPLITUDE AUTOMOBILES
LE MANS**

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

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

RÉSEAUX

L'ART DE L'AUTOMOBILE



Ferrari 812 Superfast - 334 900 €, 04/19, 7 800 km, Rosso Dino, 1^{er} m. Pozzi, sgs Daytona, int. full carbone, cam. recul



Mercedes AMG GT Black Series Track Pack - 450 000 €, 12/21, 3 100 km, 1^{er} m. Fr, cam. Av/Ar, arceau titane, CarPlay



Porsche 997 Speedster 60/356 - 315 000 €, 06/11, 7 200 km, PDK, orig. Vélizy, état & suivi irréprochable, full opt^e



McLaren 600LT MSO Clubsport Pro - 279 000 €, 07/19, 5 100 km, TVA, full carbone ext., sgs Senna, Lift, télémétrie



Ferrari 488 GTB - 224 900 €, 05/18, 21 300 km, Lift, cam. recul, sgs Racing carbone, gtie Ferrari 10/25, superbe config



Porsche 992 GT3 Weissach - 409 900 € (TVA récup.), 12/23, 650 km, immat. Fr, 65k€ d'opt^e, réservoir 90L, PPF



Porsche 991 Speedster N°513/1948 - 379 900 €, 11/19, 4 600 km, 1^{er} m. Fr, baquets 918, Lift, 90L, roues AR direct.



Aston Martin V12 Vantage - 144 900 €, 04/10, 38 000 km, entret. 100 % AM, sgs Sport chauff. mémo., config rare



Lamborghini Huracán Evo Spyder - 309 900 €, 2022, 16 900 km, Lift, SensoNUM, caméra, régl., int. Ad Personam



Ferrari 812 GTS - 499 000 €, 03/22, 3 900 km, Fr., full XPEL, int. carbone, display, Lift, CarPlay, sgs Daytona



Ferrari 458 Speciale Aperta 1 of 499 - 799 000 €, 04/15, 7 800 km, 1^{er} m., caméra recul, tél., nav., full carbone



Lamborghini Urus - 299 000 €, 02/22, 11 100 km, Pk int. Carbone, TO pano., B&O 3D, tête-haute, caméra 360°

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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



Achat | Vente | Dépôt | Reprise | Transport

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

95, rue des Bruyères - 1274 Howald, Luxembourg



Ferrari SF90 Spider

10/23, 999 ch, 295 km, 1^{er} main, carnet, garantie, 520 000 € (TVA 17% récup.)



Ferrari Roma 3.9 T V8 DCT

06/22, 620 ch, 3 600 km, 1^{er} main, garantie, 219 000 € (TVA 17% récup.)



Ferrari Portofino 3.9 T V8 DCT

02/20, 600 ch, 15 200 km, 1^{er} main, carnet, garantie, 199 900 €



Ferrari 296 GTB DCT

Neuf, 829 ch, 110 km, hybride/essence, garantie, 339 900 € (TVA 17% récup.)



Aston Martin DB11

08/21, 12 500 km, 147 000 €



Porsche 992 Turbo S

07/23, 650 ch, 18 000 km, 225 000 € (TVA 17% récup.)



Charles de Saint-Seine



Martial Hauvel
Directeur Lyon



NOUVEAU SHOW-ROOM À LYON

Toute l'équipe de France Supercars Rennes & Lyon
vous adresse ses plus sincères vœux pour cette nouvelle année !
Que 2025 soit une année remplie de succès, de bonheur, et surtout...
de belles aventures sur la route !



LYON
Ferrari 296 GTB 3.0 V6 830 ch
04/23 - 7.957 km - 318 000 €
Rosso Imola, Lift, console centrale carbone



RENNES
Lamborghini Gallardo LP570-4 Perform. Spyder
03/14 - 51 490 km - 184 900 €
V10 5.2, Int./Ext. carbone, Lift, freins carbone/céram.



LYON
Ferrari California T V8 3.9 biturbo 560 ch
07/14 - 34 900 km - 149 900 €
Cuir noir Daytona, sgs Recaro, échap. Capristo



RENNES
Mercedes G700 Brabus 4x4 V8 5.5 biturbo 700 ch
10/17 - 42 900 km - 189 900 €
Cuir rouge, Pk Ext. Acier, TO élect., prépa. Letech



RENNES
Porsche 991.2 GTS 3.0 6 cyl. biturbo 450 ch PDK 7
08/18 - 64.900 km - 137 500 €
Sport Chrono, SEM 18 P, Bose, PDLs +



RENNES
Porsche 991 Carrera 4 GTS PDK 7 6 cyl. 3.8 430 ch
04/15 - 42 300 km - 128 900 €
Sgs Sport +, Pk Sport Chrono +, TO, Bose, régl.



LYON
Aston Martin V8 Vantage Roadster 4.7 V8 430 S
03/17 - 15 700 km - 102 900 €
Sgs chauff. à mémo., échap. Sport, régl., caméra



LYON
Porsche 991.2 Carrera S 3.0 6 cyl. biturbo 420 ch PDK 7
10/15 - 56.200 km - 84 900 €
Sièges Sport +, céramiques, PASM, PADM



LYON
Porsche 997.2 GTS BVM 3.8 6 cyl. 408 ch
02/11 - 67 200 km - 96 900 €
Sgs Sport, Pk Sport Chrono +, échap. Sport, TO coul.



RENNES
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
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
Jaguar F-Type R Coupé V8 5.0 Comp. 550 ch
08/14 - 46 900 km - 51 900 €
Black Pk Ext., sgs chauff., régl., caméra, carnet

FRANCE SUPERCARS RENNES
7 rue Hedy Lamarr | 35310 Mordelles
☎ 02 23 42 27 13

FRANCE SUPERCARS LYON
317 rue du Vauzel | 69480 Amberieux d'Azergues
☎ 06 85 20 13 70

contact@francesupercars.com www.francesupercars.com _france_supercars_

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

SPÉCIALISTES

Suivez-nous !



@moteuretsens

Moteur & SENS®

NOTRE
SHOWROOM
À 30 MIN
DE PARIS



WWW.MOTEURETSENS.COM



Porsche 918 Spyder V8 4.6
03/15 – 9 910 km – 1 450 000 €
Tout cuir noir/argent, Pk int. Carbone, PPF complet, sgs baquets allégés confort



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



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



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



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
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



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
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

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

MOTEUR & SENS®

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

NOS HORAIRES

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

**UNIQUEMENT SUR
RENDEZ-VOUS**



Beaumont
Automobile Paris

PADDOCK
PARIS



Achat | Vente | Dépôt Vente | Véhicules Sport & Collection

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



@beaumont_automobile

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

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



@paddock.paris

SPÉCIALISTES

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 16 janvier**



Ferrari California T
05/17, 52.428 km, Giallo Modena, cuir nero, full carbone, écussons • **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, surpiqueurs Rosso, volant carbone / Led, écussons, étriers jaunes, Gtie 24 mois • **149.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



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 812 GTS
04/22, 14.398 km, Rosso Magma, cuir / alcantara nero, Lift, carbone • **499.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari Portofino
11/21, 21.446 km, Rosso Corsa, cuir nero, full Carbone • **259.900 €**

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 Titanio, intérieur full carbone, display, camera, Echapp sport • **226.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



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

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

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 - 23.000 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 Turbo S Type 997
03/11 - 86.000 km - 107.900 €
Bose, PASM, T.O, sièges chauffants



Porsche Cayman GT4 Type 982
12/21 - 9.500 km - 117.900 €
PDLs+, Bose, Carplay, sièges chauffants



Porsche 911 Carrera S Type 997 3.8 L
05/07 - 76.500 km - 54.900 €
Echapp. SCART, sièges chauffants, T.O, JA Turbo 19



Aston Martin V12 Vantage S 6.0 L 573 ch
10/16 - 32.260 km - 124.900 €
Cam. de recul, Pack Carbone, JA 19' satin black



Mercedes GLE 63 S AMG
01/17 - 78.600 km - 59.900 €
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 - 109.900 €
Vitres surteintées, T.O, Volant cuir, JA 20



Bentley Continental GT First Edition W12
08/18 - 56.000 km - 164.900 €
Pk Mulliner, sièges Av chauffants ventilés, JA 22'



Bentley Flying Spur W12 Mulliner
03/13 - 113.460 km - 69.900 €
Sièges chauffants, cam. de recul, Audi NAIM, TO



Land Rover Defender P400e X Dynamic HSE
05/24 - 2.500 km - 117.900 €
Clim 3 zones, black Pack, JA 22' Gloss Black

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

ACCESSOIRES & SERVICES

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 Parrisieux** au **06.64.96.64.84**

ALLIANZ CABINET PARISSIEUX • 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.

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 575
07/02, 35.924 km, grigio Titano, cuir noir, 2^{ème} main, carnet complet Ferrari Modena Sport • **109.900 €**
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



Citroën DS 21 Pallas
09/68, 63.230 km, gris clair, cuir fauve • **44.900 €**
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 GranCabrio 4.7 S BVA
03/16, 44.524 km, gris foncé métal, cuir noir, options • **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
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



BMW X6 3.0 D 258 cv M Sport
12/17, 59.550 km, noir Black Sapphire, cuir noir / crème, sièges chauffants Av. / Arr., T.O Pano, cam. • **51.900 €**
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

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.

CRIAS - 07012543



Caterham 275 S
2016, 30.000 km, orange Burnt Lamborghini, châssis SV, plancher bas, JA Orcus 15» silver, ailes avant carbone, black pack • **44.990 €**

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



Caterham 170 S
neuve, Vintage green, plancher bas, pack full Decal, coupe batterie, JA black Juno 14 • **42.990 €**

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



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

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



Mercedes AMG GT Roadster 4.0 L V8 Speedshift 7
07/17, 50.179 km, gris metal, cuir noir, sièges électriques chauffants / ventilés, Burmester, caméra • **126.990 €**

CPSA 28 (28) - 06 74 45 08 28
Xavier Bertin - cpsa28@wanadoo.fr



Porsche 911 (992) « Le Mans Edition » 3.0 L 480 cv PDK
12/23, 303 km, gris métal, cuir noir, Pack Sport Design, Bose, Apple Car Play, Lift, PASM Sport • **399.990 €**

CPSA 28 (28) - 06 74 45 08 28
Xavier Bertin - cpsa28@wanadoo.fr



Lamborghini Huracan LP 640-2 STO LDF7
04/22, 19.350 km, blanc mat, alcantara Sportivo noir, full options • **377.990 €** (TVA / LOA Poss.)

CPSA 28 (28) - 06 74 45 08 28
Xavier Bertin - cpsa28@wanadoo.fr



Lamborghini Gallardo Superleggera 5.0 L V10 530 cv E-Gear
09/07, 90.717 km, orange métal, cuir noir, pavillon alcantara, pack carbone, carnet, factures • **116.990 €**

CPSA 28 (28) - 06 74 45 08 28
Xavier Bertin - cpsa28@wanadoo.fr

Spécialiste Rolls-Royce

Mécanique | Carrosserie | Après-Vente



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



AUTOHAUS 60

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

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



Mercedes 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 magnio, cuir noir, V.Max, carbone, TOE, Burmester, JA 22, full opts, fr, malus payé, TVA, gtie, dispo • **287.000 €**

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



VW ID. Buzz PRO 150 kW
08/23, 1.100 km, argent mono métal, Pack Design, Pack Assistance, Pack Open & Close, inter style, JA 19, Gtie 08/26 • **45.900 €**

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



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

ACCESSOIRES & SERVICES

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



CH

CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

**TAILORED
FOR YOU**

Tastes change. Not passion. *

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

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

carrosserieherve.com

CARROSSERIE HERVE Parc d'activités de Fontvieille Lot D6 13190 **ALLAUCH**
+33 (0)4 91 05 87 60 | contact@carrosserieherve.com



TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla



Lamborghini Urus S V8 666 cv
2024, 9.000 km, Nero Noctis, Int. Classica rouge, B&O 3D, sièges chauffants / massants / ventilés, toit Pano., Xpel mat, JA 23 noir brillant, 1^{er} main, TVA • **385.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Lamborghini Urus V8 650 cv
2020, 41.700 km, nero Helene, sièges massants / chauffants / ventilés, configuration 4 places, Xpel face avant, 1^{er} main, carnet complet, Française • **255.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Lamborghini Urus V8 Bi-turbo 650 cv
2019, 38.900 km, grigio Nimbus, cuir noir / surpiques jaunes, B&O 3D, 6 modes de conduite, T.O, JA 23 Diamond Cut, 1^{er} main, carnet, Fr • **259.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Lamborghini Urus V8 650 cv
2019, 64 500 km, grigio Lynx, alcantara gris / surpiques jaunes, B&O 3D, 6 modes de conduite, JA 22, 2^{ème} main, origine Lamborghini Bordeaux • **229.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Lamborghini Aventador SVJ V12 770 cv
2020, 7.200 km, nero Helene, sièges sport, pack carbone Ext. mat, sono Sensonum, sièges sport, Lift, Xpel AV, carnet, origine Lamborghini Bordeaux • **650.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Lamborghini Huracan Tecnica V10 640 cv RWD
2023, 80 km, grigio Nimbus, sièges Sport, Int. Grigio Octans, Apple Car Play, Lift, étriers gris clair, JA Navri noire brillante, 1^{er} main, TVA • **360.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Lamborghini Huracan EVO Spyder V10 640 cv
2019, 11.500 km, Verde Selvans, Int. cuir, siège chauffants / électriques, finition Q-Citura, radar de recul, Xpel avant • **320.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Ferrari Dino 308 GT4
1980, 33.500 km, bleu, Int. ivoire, 2^{ème} main, origine Charles Pozzi • **79.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Mercedes AMG GT Black Series V8 730 cv
2022, 4.500 km, sièges baquets, Pack carbone Int/Ext., Xpel intégral, caméra, arceau, Française, entretien complet Mercedes • **439.900 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Mercedes SL63 AMG V8 585 cv
2022, 18.000 km, cuir Nappa, pack sport black, sièges massants / chauffants / ventilés, Burmester, insert carbone, frein carbone, JA AMG • **189.900 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Porsche Boxster 981 2.7 L 265 cv PDK
06/14, 84.000 km, blanc, cuir noir, Tempomat, xénon +, sièges Chauff., Bluetooth, PCM3, options • **48.800 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche Boxster 718 2.0 L 300 cv PDK
2017, 22.000 km, rouge indien, cuir / alcantara noir, sièges chauffants, Bluetooth, USB, Clim auto, options, 1^{er} main • **54.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Ferrari 296 GTS 3.0 L V6 830 cv Hybride
11/23, 510 km, rouge, cuir gris Charcoal, nombreuses options • **388.800 €** (Poss. HT)
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Ferrari California 4.3 L V8 460 cv BVA 7
09/09, 36.000 km, bleu nuit Pozzi, cuir complet cuoio / bleu nuit, SEC Daytona, Magneride, options, carnet, factures, révision Ferrari • **113.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Aston Martin Vantage V8 4.3 L 380 cv BVM6
04/08, 91.000 km, noir métal, cuir complet bi-color beige / noir, révisée • **53.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Chevrolet Camaro 5 V8 6.2 L 432 cv BVM 6
2016, 35.000 km, noir, cuir noir, SEC Sport, audio Boston, xénon, Bluetooth, Echapp. Borla, options • **37.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



PatrimOne

YOU TRUST · WE CARE

La Référence de l'Assurance Haut de Gamme

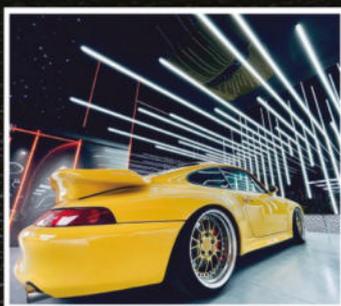
Solutions exclusives
pour les automobiles de prestige & de collections
sur www.patrimOne.com

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



INNOVA-BOX

AMÉNAGEMENT DE GARAGE SUR-MESURE



Renseignements au :



01.85.41.61.47 | 07.49.08.90.88

Sport Auto parle de nous !

 gmouret@innovabox.fr

INTERVENTION PARTOUT EN FRANCE
www.innova-box.net



ACCESSOIRES & SERVICES



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 Continental GT Speed 6.0 W12 635 ch
08/2014, 43 724 km, phase 2, BVA, Beluga, cuir Beluga, Garantie 12 mois • **119 900 € 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 • **94 900 €**
Bentley Service Mulhouse – Emmanuel Cuenot
emmanuel.cuenot@passionautomobiles.fr
+33 3 89 314 312



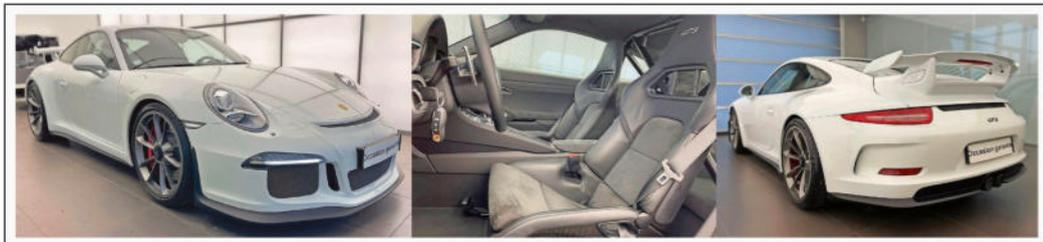
Lamborghini Urus 4.0 V8 666 ch BVA8 Performante
12/2023, 2 998 km, Française, Garantie constructeur jusqu'au 31/03/26 • **379 000 €** (TVA, malus payé)
Lamborghini Mulhouse – Emmanuel Cuenot
emmanuel.cuenot@passionautomobiles.fr
+33 3 89 314 312



Lamborghini Urus 4.0 V8 666 ch BVA8 Performante
05/2023, 9 800 km, Française, full carbone, Garantie Constructeur jusqu'au 31/05/26 • **399 900 €** (malus payé)
Lamborghini Cannes
lamborghini.cannes@passionautomobiles.fr
+33 (0)4 22 78 78 78



Collection de magazines Sport Auto
Vends collection complète de magazines Sport Auto du n°1 au n°742, tous reliés jusqu'en 2019, et de nombreux hors-séries et DVD, excellent état général
• **Faire offre**
06 95 40 34 48 / 05 61 87 01 94 (dépt. 31)
jn1925@yandex.com



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 • **129 900 €**
Centre Audi Lemauviel Exclusive (14) - David Schwartz - 06 78 74 33 95



BRS Bioracing
2008, Pack Endurance, révision complète, excellent état, BV séquentielle refaite à neuf chez Sadev (0 km), idéale pour track days, visible à Magny-Cours • **50 000 €**



Transport Walter

VOTRE PARTENAIRE DE CONFIANCE POUR TOUS TYPES DE TRANSPORTS

La société Walter & Fils basée en Alsace est spécialisée, depuis 2004, dans le transport de voitures de sport, prestige et de collection sur camions sécurisés spécialement conçus pour transporter des véhicules premium.

Nous intervenons sur l'ensemble du territoire français ainsi que dans toute l'Europe afin de vous offrir un service de très haute qualité, conforme à ce que l'on attend d'un professionnel du transport haut de gamme, passionné et intransigeant sur ses engagements en termes de timing, de sécurité et de confidentialité.

Nous mettons à votre service notre professionnalisme afin d'organiser de A à Z, dans les délais impartis et dans des conditions techniques optimales, le transport de votre voiture d'exception.

EXPERTISE / FIABILITÉ / PONCTUALITÉ



Vous faites l'acquisition d'une nouvelle voiture auprès d'un mandataire loin de chez vous et vous souhaitez la transférer à votre domicile ?

Vous déménagez et envisagez de rapatrier ou d'importer votre automobile depuis la Suisse ou l'Allemagne vers la France ?

Vous devez livrer un véhicule neuf chez l'un de vos clients ? Nous répondons présents et à l'heure sur toutes ces missions.

20 ans à parcourir les routes de France et d'Europe ont permis à notre équipe d'acquérir et de développer un savoir-faire irremplaçable, personnalisé en fonction de vos besoins, simple pour vous faciliter la vie et en adéquation avec le respect et la minutie que mérite votre voiture.



GARDIENNAGE CONCIERGERIE

9 Square de Dublin - 67610 La Wantzenau
03 88 83 41 15 - 06 63 05 21 16
06 62 68 78 15
contact@transport-walter.com



L'exception mérite le meilleur, choisissez le transport WALTER! www.transport-walter.com

PAINT SHIELD France

FILM DE PROTECTION* POUR VEHICULES DE PRESTIGE...

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



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

CONTACT

01 69 41 88 92

www.paintshield-france.fr



▲ ADRESSE:

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

info@paintshieldfrance.fr

PAGID
RACING

PAGID RSL



Track Day + Endurance

PAGID RST



Sprint et Rallye

PAGID RSC



Pour disques en carbone céramique

ENDLESS
ADVANCED RACING BRAKE TECHNOLOGY

brembo
RACING

Les célèbres disques Brembo Track Day sont maintenant disponibles pour les nouvelles 992 S, GT3, GT3 RS, les Cayman GT4 et GT4 RS!

Disques, plaquettes et kits disponibles pour la plupart des sportives et supercars, aussi en remplacement du carbone céramique.



Disques et kits Track Day



Disques Turismo 996 4S - Turbo - 997 S



Disques Sport TY3
Nouveau



UPGRADE



Kits gros freins et Pista



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

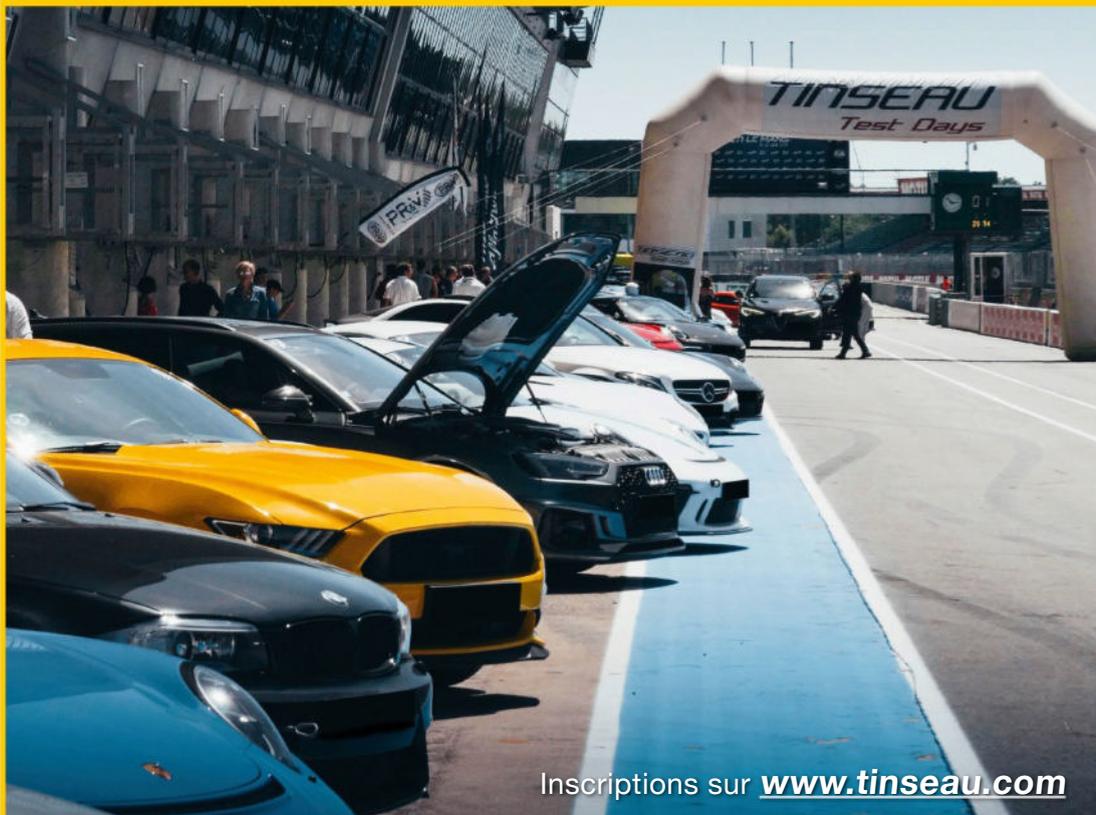
Disponibles pour la plupart des Porsche !

atomix_r_france

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

ATOMIX-R

CALENDRIER TINSEAU TEST DAYS 2024



13 DATES 6 CIRCUITS

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

Inscriptions sur www.tinseau.com

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



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



*Ma première
moto !*

Plus belle la vie !

*Tarif Collection
à partir de 9 ans !*

*Toujours plus
de liberté !*

*Maison
de famille !*

*Sans hésitation
on y va !*

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



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

www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage. ©Assurances Transeuropéennes S.A.S. - Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Ilyse - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 35094846. N°ORIAS : n°07000782 (www.orias.fr) - Création : designa.fr - Au 19/09/2023

ACCESSOIRES & SERVICES

FERRARI F1

LA QUÊTE DE L'EXCELLENCE

Sport
auto
HORS-SÉRIE

FERRARI

ENTRE VICTOIRES & DÉFIS



EN VENTE ACTUELLEMENT

SPORT

132

COULISSE F1

Les grands prix de Las Vegas, du Qatar & d'Abu Dhabi

L'ACTUALITÉ DE... DISCIPLINES & L'AN... OS REPORTERS

Red Bull F1 Media



140

Max Verstappen

4^e titre de champion du monde de Formule 1

150

Thierry Neuville

1^{er} titre de champion du monde des rallyes

Sacrée saison 2024!

Pour Max Verstappen comme pour Thierry Neuville, le soulagement, à l'issue de leur saison 2024, était à l'aune de l'enjeu et des difficultés rencontrées. Le Belge a enfin remporté le titre de champion du monde des rallyes avec sa Hyundai, après avoir été cinq fois vice-champion. Cela n'a pas été sans contretemps, au point de se croire maudit. Le Hollandais, pour qui laisser passer son quatrième titre d'affilée en F1 n'était pas une option, s'est retrouvé attaqué de toutes parts et a dû dompter sa Red Bull devenue rétive. La persévérance, ça paye !



Dacia Media

126

STUDIO

Dacia Sandrider (Rallye-Raid, 2024 - 2025)



DPP

140

BILAN F1 2024

McLaren retrouve le titre



Red Bull Media

150

Bilan WRC 2024

Neuville - Wydaeghe à l'arraché



STUDIO Dacia Sandrider (Rallye-Raid, 2024 - 2025)

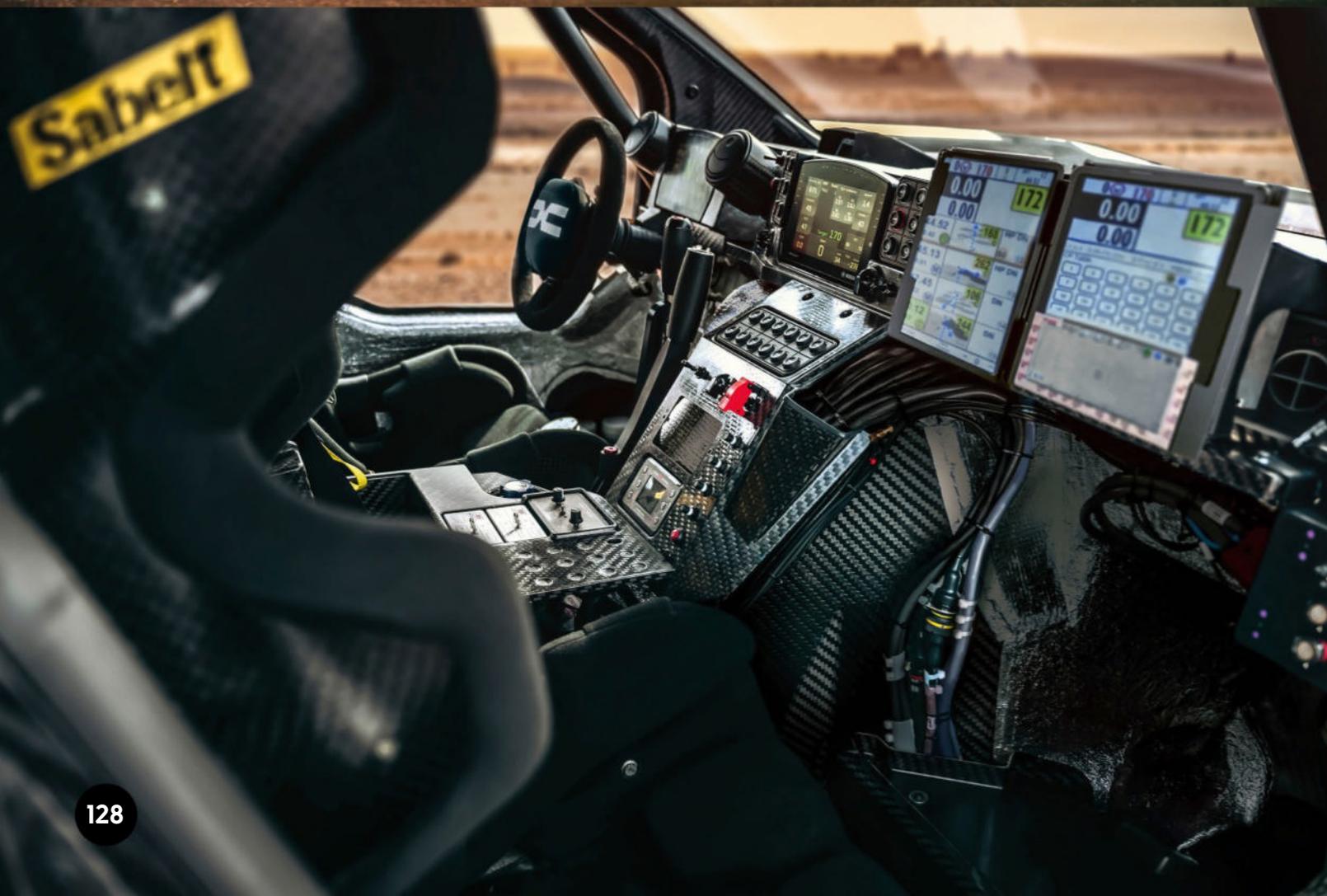
PARCOURS INITIATIQUE

Pour s'attaquer au Dakar – son premier grand défi en compétition –, Dacia a réuni une dream team composée de Sébastien Loeb et Nasser al-Attiyah. Son redoutable Sandrider s'est déjà imposé au Maroc, dès ses débuts. **Cette auto réussira-t-elle l'exploit de remporter le Dakar dès sa première tentative ?**

Par Alain Pernot Photos Dacia Media



Le Dacia Sandrider est ultra-compact avec des porte-à-faux réduits au strict minimum.





orsqu'une marque s'apprête à débiter en compétition, elle peut parfois être tentée par des choix peu pertinents. L'envie d'identifier son véhicule de course aux modèles de sa gamme, par exemple. Une option pas toujours synonyme de succès. Avouez qu'un proto Dacia rappelant la silhouette d'un Duster n'aurait pas été hors sujet sur le plan commercial... Les dirigeants de Dacia ont su résister à cette tentation : « Il n'en

a même jamais été question, assure Philip Dunabin, le responsable technique du programme. D'entrée de jeu, Dacia avait en tête de faire une auto qui se rapproche du concept car Manifesto qu'ils avaient présenté en 2022. En matière de design et de style, il s'apparentait déjà à une voiture adaptée pour faire le Dakar. »

Dès lors, Philip Dunabin et son équipe ont eu toute liberté de concevoir un véhicule sans concessions. Soucieuse de partir sur un bon pied, la marque Dacia a eu la bonne idée de s'appuyer sur l'expérience de l'équipe Prodrive qui a imaginé et engagé le proto Hunter pour Sébastien Loeb sous la bannière BRX (Bahrain Raid Xtrem) ces quatre dernières années. Cette auto très performante a servi de source d'inspiration au Dacia Sandrider, mais guère plus, comme le précise Philip Dunabin : « Il y a finalement très peu de liens avec le Hunter. Il faut se souvenir que celui-ci avait été conçu pour la réglementation T1 et qu'il avait ensuite été converti à la réglementation T1+. Le Sandrider, lui, est totalement optimisé en fonction du règlement Ultimate T1+. De ce fait, le dimensionnement est différent. Tout le châssis tubulaire est complètement nouveau. Le packaging global, la répartition et le centrage des masses sont distincts. Par ailleurs, nous utilisons un autre moteur, un V6 biturbo de 3 litres d'origine Nissan. La partie transmission et boîte de vitesses est une évolution du Hunter, mais les ponts avant et arrière sont des éléments inédits. En revanche, la partie cinématique des suspensions a été gardée bien que les éléments des trains ne soient pas les mêmes. Le Hunter avait une fragilité au niveau des trains roulants que nous voulions éviter. »

Ayant recruté assez tôt une véritable « dream team » composée de Sébastien Loeb et Nasser al-Attiyah (cinq victoires au Dakar et trois titres mondiaux en Rallye-Raid), l'équipe Dacia a donné la parole à ces champions incontestés pour influencer la conception du Sandrider. « L'arrivée de Dacia nous a permis d'être davantage écoutés, confirme le pilote français, et de pouvoir imposer certaines vues. Nous avons eu beaucoup de discussions et, selon moi, l'un des points les plus importants concerne la visibilité. Parfois, avec la voiture précédente, nous nous étions retrouvés en difficulté par défaut de visibilité. » Les ingénieurs ont trouvé une manière innovante de résoudre ce problème : « Avant la construction de l'auto, nous avons fait des séances avec

des lunettes de réalité virtuelle. Nous avons projeté la simulation de la voiture dans ces dernières, et les équipages ont pu indiquer ce qui leur convenait ou non. Cela nous a permis d'ajuster la forme des vitres dans les portes, ainsi que les lignes du capot. Grâce à cela, nous avons pu déterminer la forme et la position de la lame avant qui participe à l'identité Dacia. Cela nous a offert la possibilité de trouver un bon compromis entre l'efficacité et le style. Par conséquent, une fois assis dans la voiture, les équipages voient bien entre le capot et cette lame, par exemple. »

Voiture de pilotes

L'objectif a été atteint, selon Sébastien Loeb : « Nous avons vraiment gagné sur la visibilité, c'est sûr. » De nombreux détails ont été revus sur le plan de l'ergonomie. Déjà, le pilote est dorénavant installé dans l'axe de la route, ce qui n'était pas le cas dans le Hunter : « J'étais effectivement assis en biais car le moteur – installé à l'avant – était très large, rappelle Sébastien Loeb. Désormais, je suis bien installé au volant. Je ne suis pas sûr qu'on ait beaucoup gagné en espace, mais on a un peu plus de marge au-dessus de la tête. Avec le Hunter, on était très limité avec la barre d'arceau latérale et le toit. Donc là, en sécurité, c'est mieux. »

Pour le confort des équipages, la climatisation a été revue : « Afin de garder l'esprit clair même quand il fait chaud dehors », précise Loeb. Elle fonctionne en continu en spéciale, sans que cela se traduise par une perte de puissance (les moteurs sont bridés et ont une courbe de puissance réglementée). Autre gain de confort apprécié par le pilote français : « Il y a moins de bruit dans l'habitacle grâce au déplacement des échappements. C'est important sur un Dakar où tu pars pour des spéciales de cinq heures de ne pas avoir le bruit qui te casse les oreilles en permanence. Tu comprends mieux les notes. »

Conçu avec soin dans les moindres détails, le Dacia Sandrider offre-t-il une expérience satisfaisante au volant ? « Franchement, dès les premiers tests, menés en Angleterre, la voiture était bien, analyse le nonuple champion du monde des rallyes. Lors du deuxième essai, à Château-Lastour, ça marchait bien aussi. En revanche, quand on est arrivé au Maroc pour la tester, le même set-up ne convenait pas sur le plan de l'amortissement. Nous avons donc travaillé sur les amortisseurs arrière, et l'auto est devenue plus confortable. C'était vraiment bien. Par rapport au Hunter, elle a moins de pitch, donc l'arrière rebondit moins. Le centre de gravité est plus bas, elle a en conséquence un peu moins de roulis. Elle est dès lors plus agile, un peu plus réactive au volant. »

L'un des défauts du Hunter était sa propension à crever ses pneus légèrement plus que la concurrence. « L'année dernière, je n'avais pas de solution, se souvient Sébastien Loeb. Que ce soit en roulant doucement ou en pleine ligne droite à fond, je crevais ! C'étaient des petites crevaisons lentes sur la bande de roulement à propos desquelles je ne pouvais absolument rien faire... »



“Il y a finalement très peu de liens entre le Sandrider et le Hunter. Tout le châssis tubulaire est complètement nouveau. Le packaging global, la répartition et le centrage des masses sont différents, de même que le moteur.”

Philip Dunabin, responsable technique





A défaut de gagner beaucoup d'espace au niveau de l'habitacle, les équipages sont mieux installés que dans le Hunter.



TECHNIQUE

Moteur : **V6, biturbo, injection directe** Cylindrée : **3 litres**
 Puissance maxi : **360 ch à 5 000 tr/mn** Couple maxi : **54,9 Nm à 4 250 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, boîte de vitesses séquentielle à 6 rapports**
 Châssis : **tubulaire conforme à la réglementation Ultimate T1+**
 Carrosserie : **fibres de carbone** Suspension AV/AR : **double triangulation**
 Débattement des suspensions : **350 mm**
 Roues AV & AR : **jantes en aluminium (17")** Pneus AV & AR : **BF Goodrich (37")**
 L - l - h : **4 140 - 2 290 - 1 810 mm** Empattement : **3 000 mm**
 Porte-à-faux AV/AR : **590/550 mm** Poids : **env. 2 010 kg**

Plusieurs éléments ont été modifiés pour améliorer la situation sur ce point, comme l'explique le plus francophile des ingénieurs anglais : « Désormais, les échappements sortent à l'arrière et non plus sur les côtés. Il y a donc a priori moins de risque d'échauffement des pneus. De plus, le travail mené sur la répartition des masses et pour abaisser le centre de gravité permet d'utiliser des réglages beaucoup plus souples que sur le Hunter. Ces deux éléments devraient contribuer à réduire le nombre de crevaisons. Sur le Rallye du Maroc, il y avait zéro différence entre la concurrence et nous sur ce point. Cela dit, certaines spéciales du Dakar présentent des risques de crevaison que l'on ne trouve pas au Maroc... »

Après avoir parcouru près de 10 000 km d'essais aux mains de Sébastien Loeb, Nasser al-Attiyah et Cristina Gutiérrez, le Dacia Sandrider a démarré en compétition en octobre dernier à l'occasion du Rallye du Maroc. Face à une concurrence réduite (le Ford Raptor était engagé hors classement), il a effectué des débuts fracassants en s'adjugeant un impressionnant doublé (al-Attiyah devant Loeb). Un résultat inespéré : « Concernant le développement et la performance, on a vu qu'on était plutôt bien, même si les autres n'étaient pas loin, souligne Sébastien Loeb. Mais, de toute façon, je pense que la réglementation actuelle fait que les voitures sont très proches. En fiabilité, ça s'est bien passé aussi quoiqu'il y ait quand même eu deux ou trois triangles de suspension qui ont cédé. Ça a été renforcé pour le Dakar. Peut-être pas autant que je l'aurais souhaité mais, en tout cas, ils sont clairement plus résistants que sur le Hunter. »

Même s'il a apprécié le résultat final du Rallye du Maroc, Philip Dunabin reste prudent : « C'était agréable de constater que nous avons eu relativement peu de problèmes ayant handicapé les voitures dans les spéciales. Mais à l'intérieur de l'équipe, nous sommes conscients que nous avons frôlé la correctionnelle deux ou trois fois... »

Le Dacia Sandrider semble en effet avoir une petite faiblesse. « Notre objectif a été de faire une auto qui est très compacte, explique Philip Dunabin. Du premier coup d'œil, on peut voir que les porte-à-faux avant et arrière sont plus réduits que sur le Hunter. Cela présente un certain nombre d'avantages, mais cela a aussi des conséquences sur certains éléments, comme le refroidissement. Il y a alors moins d'espace. Durant nos essais estivaux, nous avons rencontré quelques soucis. Le problème n'était pas vraiment le niveau de refroidissement mais davantage la fiabilité de la partie électronique commandant les ventilateurs. Nous avons des températures excessives sur les moteurs des ventilateurs. Un gros travail a été mené au sein d'Alpine Racing. Un certain nombre de faiblesses ont été identifiées à l'issue du Rallye

du Maroc et les cartes électroniques ont été modifiées pour le Dakar. Depuis, nous avons procédé à une séance d'essais dans la soufflerie climatique au MIRA, en Angleterre, afin d'optimiser le refroidissement de la voiture. »

Un début de parcours très piégeux

Le problème du refroidissement est crucial en Rallye-Raid, comme le rappelle le responsable technique du programme Dacia : « Lorsque la voiture roule à 170 km/h, le flux dynamique de l'air permet de la refroidir, mais il arrive souvent que la vitesse soit très faible dans certains passages délicats, dans les dunes par exemple. Dans ces conditions-là, il est nécessaire d'avoir des ventilateurs. » Les températures attendues en janvier sur le Dakar s'annoncent moins élevées que durant les essais menés en plein été au Maroc. Enfin, en théorie... « Aujourd'hui, le climat n'est pas une science exacte. Il faut s'éloigner des surprises autant que possible. » « On sait qu'on est un peu limite... » résume Sébastien Loeb.

Les organisateurs du Dakar ont concocté pour l'édition 2025 un parcours très piégeux, qui va commencer très fort : « Entre l'étape marathon et l'étape 48 heures chrono, la première semaine va être très difficile. C'est un peu un piège pour les nouvelles voitures, parmi lesquelles il y a les Dacia. Si la fiabilité n'est pas au rendez-vous, on peut très vite être pénalisé dans la première semaine. Ceux qui ont le plus d'expérience auront un petit avantage. Le Dakar est plus que trois fois plus long que le Rallye du Maroc, et le nombre d'autos capables de viser un gros résultat est aussi plus important. C'est très difficile d'aller au Dakar et de le remporter dès la première année... » Ayant participé à l'aventure Peugeot 2008/3008 DKR, Philip Dunabin est bien placé pour le savoir.

Sébastien Loeb court toujours après sa première victoire au Dakar. Il devra composer avec deux adversaires de taille : son équipier Nasser al-Attiyah et son vieil ami Carlos Sainz, vainqueur du dernier Dakar sur Audi (à 61 ans !). Depuis le retrait de la marque aux anneaux, l'Espagnol est passé dans le clan Ford. Lequel de ces deux concurrents Loeb redoute-t-il le plus ? « Je pense que c'est Nasser, malgré tout. Sur le plan de la navigation, avec son copilote, ils sont quand même très bons. C'est celui qui a sûrement le plus d'expérience dans le désert. »

Les Toyota et les Mini de X-raid pourraient tout aussi bien se mêler à la course en tête du 3 au 17 janvier, sur un parcours une nouvelle fois tracé exclusivement en Arabie saoudite. ●

**"Par rapport au Hunter, le centre de gravité est plus bas.
La voiture a en conséquence un peu moins de roulis.
Elle est donc plus agile et un peu plus réactive au volant."**

Sébastien Loeb, pilote





FORMULE 1

Dans les coulisses des grands prix



Lando Norris a terminé sa saison en beauté en dominant le Grand Prix d'Abu Dhabi, permettant ainsi à McLaren de verrouiller sa victoire au championnat des constructeurs. Quant à Verstappen, il n'a pas manqué de rappeler qu'il est désormais un quadruple champion du monde.



GP de Las Vegas

CIRCUIT URBAIN DE LAS VEGAS

22 -23 NOVEMBRE 2024



GP du Qatar

CIRCUIT INTERNATIONAL DE LOSAIL

29 NOVEMBRE - 1^{ER} DÉCEMBRE 2024



GP d'Abu Dhabi

CIRCUIT DE YAS MARINA

6 - 8 DÉCEMBRE 2024



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



DPPI



DPPI

01
Le directeur de course de la F1 a explosé en plein vol. Niels Wittich, qui opérait à ce poste depuis le début de la saison 2022, a été victime de la purge opérée dans les rangs de la FIA depuis quelques semaines. L'Allemand a probablement payé ses errements au cours du Grand Prix de São Paulo.

02
Monaco reste au calendrier du championnat au moins jusqu'en 2031. Après d'âpres négociations, l'ACM a arraché une prolongation de son contrat avec la F1, avec une augmentation du prix du plateau à la clé et un changement de date à venir en 2026.

GP de Las Vegas

CIRCUIT URBAIN DE LAS VEGAS

22 - 23 NOVEMBRE 2024

MARDI 12 NOVEMBRE

01 Wittich viré Valse des directeurs de course

Au début de la saison 2022, le directeur de course de la F1, Michael Masi, qui s'était rendu célèbre en « offrant » le titre mondial à Max Verstappen à Abu Dhabi la saison précédente en passant outre le règlement sportif, avait été remercié. L'Allemand Niels Wittich lui avait succédé en alternance avec le Portugais Eduardo Freitas, avant d'être promu unique directeur de course après le Grand Prix du Japon 2022. Ce mardi matin, la FIA annonce qu'elle met fin aux fonctions de Wittich sans préciser les raisons de cette éviction soudaine, alors qu'il ne reste que trois courses à disputer. Outre les nombreuses tensions au sein de la Fédération, il paye sans aucun doute le prix pour ses erreurs lors du Grand Prix de São Paulo avec plusieurs polémiques nées de la présentation des drapeaux rouges en qualifications et en course à des moments jugés à contretemps. La FIA propulse donc Rui Marques, jusque-là en charge des championnats de F2 et F3, à la fonction suprême. Mais pour combien de temps ?

LUNDI 18 NOVEMBRE

02 Monaco reste Jusqu'en 2031
Le Grand Prix de Monaco, considéré comme l'un des joyaux de la couronne F1, a longtemps été protégé par son statut de rendez-vous unique et glamour. Mais le monde a changé et bien d'autres rendez-vous du calendrier le surpassent en strass et clinquant, sans parler de l'aspect obsolète des infrastructures monégasques. Ainsi, son avenir était loin d'être assuré et comme le relève Michel Boeri, patron de l'Automobile Club de Monaco, « les négociations ont duré au moins six mois ». Pour F1 Group, propriétaire du championnat, le Grand Prix de Monaco est le moins rémunérateur de la saison et il a été demandé à la Principauté un effort substantiel pour continuer à s'offrir le prestigieux plateau. Boeri admet que le prix payé ces dernières saisons a été multiplié par deux, mais surtout l'ACM est soulagé d'avoir signé un contrat de longue durée, jusqu'en 2031, et a également dû accepter que la date de son grand prix soit fixée au premier week-end de juin à partir de 2026.

JEUDI 21 NOVEMBRE

Usure du fond plat La FIA intervient
Après la flexibilité des ailerons avant puis arrière de la plupart des monoplaces, le mini-DRS de McLaren, le réglage de hauteur de caisse des Red Bull, le département technique de la FIA s'attaque à la façon dont les équipes détournent le contrôle d'usure des plaques situées sous les monoplaces. Il s'avère que certaines équipes

Pour entrer aux Etats-Unis avant Las Vegas, Yuki Tsunoda a eu toutes les peines du monde à prouver qu'il est un pilote de Formule 1. Un sport méconnu des services d'immigration !

avaient recours à des patins de protection, certes autorisés, mais fabriqués dans des matériaux suffisamment robustes pour en diminuer l'usure et ainsi protéger celle des « planches » dont l'épaisseur (10 mm) est vérifiée par la FIA à l'arrivée des grands prix (l'usure ne doit pas excéder plus de 1 mm). Avec cette directive, plusieurs équipes (Ferrari et Mercedes, entre autres ?) ont été obligées de relever leur hauteur de caisse. Il semblerait que cette directive ait été encouragée par une demande de précision de Red Bull après le Grand Prix de São Paulo. Les équipes concernées ont donc dû revoir en urgence les ajustements de la hauteur de leur plancher avant la course de Las Vegas.

Tsunoda bien là Ce n'était pas gagné !

Les préposés de l'immigration pour entrer aux Etats-Unis sont parfois tatillons. Si les voyageurs lambda sont souvent interrogés sur les raisons de leur séjour, il est assez rare que les acteurs d'un événement sportif ou culturel soient inquiétés. Pourtant, le Japonais Yuki Tsunoda a bien failli être renvoyé en Italie (son lieu de résidence). « Ils m'ont laissé entrer après trois heures ! Mais oui, j'ai failli être renvoyé chez moi. Il y avait mon kiné

avec qui je voyage, mais quand vous passez la douane, vous y allez individuellement. L'agent de contrôle des frontières m'a mis dans une pièce. Mais ils ne m'ont pas permis d'être accompagné ou même d'appeler quelqu'un. » Tsunoda dit avoir eu toutes les peines du monde à prouver qu'il est un pilote de F1.

Les pilotes remontés Le président de la FIA dans le viseur

Ce n'est pas le grand amour entre les pilotes et le président de la FIA, Mohammed Ben Sulayem. George Russell, en tant que directeur de l'Association des pilotes de grands prix, relaye la colère de ses collègues après l'annonce de la mise à pied du directeur de course Niels Wittich, sans que les pilotes soient informés et encore moins consultés : « Il y a un certain nombre de pilotes qui en ont un peu marre de toute cette situation. » Pour ce qui est de la « situation » évoquée par Russell, il est question du manque de retour sur l'utilisation de l'argent des amendes, mais aussi du rapport aux pilotes qui ont le sentiment de ne pas être « traités en adultes », comme lorsqu'il leur est interdit de proférer des jurons « spontanés » lors de leurs échanges radio.



01

Cadillac F1 Team



02

DPPI

Cette fois c'est acté, confirmé par la FIA et la F1. Il y aura une onzième équipe sur les grilles de départ à partir de 2026. Elle aura un nom américain célèbre (Cadillac), mais devrait disposer d'une propulsion italienne (Ferrari) et d'un châssis également transalpin (Dallara).

La sérénité n'est pas d'actualité au sein de la Fédération internationale de l'automobile qui supervise l'aspect réglementaire et sportif de la F1. Tim Mayer, qui fait partie des virés du mois, charge le président Ben Sulayem, l'accusant d'« ingérence autoritaire ».

Fin de nuit festive après le Grand Prix de Las Vegas pour Max Verstappen. Dans l'euphorie, il lance qu'il aurait été capable de gagner le championnat avec une McLaren. Ou une Ferrari...

Bottas chez Mercedes La meilleure option du Finlandais

N'ayant pas été retenu pour le projet Audi, Valtteri Bottas s'active pour rester en F1. Il semble prêt à revenir chez Mercedes dans un rôle de pilote de réserve en parallèle à une fonction de conseiller auprès du Team Principal Toto Wolff, qui souhaite prendre un peu de recul et ne plus se déplacer sur toutes les courses. De son côté, à 35 ans, le Finlandais n'a pas l'intention de lâcher le volant. Il aimerait intégrer l'équipe Mercedes-AMG qui va s'engager dans le championnat du monde d'Endurance. Il affirme aussi que disputer les 500 Miles d'Indianapolis est un projet séduisant. Concernant le retour de Bottas sous l'étoile Mercedes, Wolff confirme que c'est à l'étude : « Rien n'est signé, rien n'est fait, mais si nous devions le récupérer dans la famille, nous serions tous très heureux. »

SAMEDI 23 NOVEMBRE

Direction de course Rui Marques assure et rassure

Avant le départ du Grand Prix mais après les séances d'essais, la plupart des pilotes se disent

satisfaits et rassurés par le nouveau directeur de course, Rui Marques. George Russell rapporte un dialogue constructif avec le nouveau responsable : « C'est positif. Par exemple, un certain nombre de pilotes a parlé des limites de piste à la sortie du virage 4. Rui a apporté un changement et c'est ce que nous voulons voir en tant que pilotes, nous voulons être entendus, et voir des mesures prises immédiatement. » Carlos Sainz approuve : « Le briefing des pilotes de vendredi a été l'un des meilleurs depuis longtemps. »

11^e équipe 01 Ce sera bien Cadillac

Un communiqué officiel de la Formule 1 annonce l'arrivée d'une onzième équipe dans le peloton. Ce sera en 2026. Le championnat du monde accueillera Cadillac, marque de General Motors (lire aussi p. 147). Ce projet a longtemps été rejeté par les autres formations et la F1 elle-même avant que ce projet soit aménagé, et l'inscription d'une équipe 100 % américaine validé. Mohammed Ben Sulayem, le président de la FIA, se félicite bien sûr de cette arrivée, lui qui en fut le premier soutien contre Liberty

Media et les équipes : « General Motors est une grande marque mondiale et une puissance dans le monde des constructeurs, et travaille avec des partenaires impressionnants. » Si Michael Andretti a été écarté, son père Mario siègera au conseil d'administration. Une présence avant tout symbolique.

GP du Qatar

CIRCUIT INTERNATIONAL
DE LOSAIL

29 NOVEMBRE -
1^{ER} DÉCEMBRE 2024

MARDI 26 NOVEMBRE

Verstappen fanfaronne "J'aurais gagné avec une McLaren"

Pour Max Verstappen, la fin de la nuit après le Grand Prix de Las Vegas a été très festive. Le Néerlandais, sans doute rendu euphorique par l'effet de l'alcool, s'est laissé aller à quelques déclarations fracassantes, aussitôt transformées en punchlines. Max a d'abord déclaré qu'il aurait aussi gagné le championnat au volant d'une McLaren. Son pote Lando Norris a apprécié. Et probablement après un dernier verre pour la route, le champion du monde a affirmé qu'il aurait également été sacré avec Ferrari...

JEUDI 28 NOVEMBRE

Mick Schumacher quitte la F1 Il veut piloter en course

Mick Schumacher et Mercedes confirment qu'ils vont se séparer. Le jeune Allemand va quitter ses fonctions de pilote de réserve à la fin de la saison 2024. Le fils de Michael veut se consacrer à 100 % à la compétition et quitter son rôle statique derrière des écrans : « Regarder ces voitures courir sans être moi-même dans le cockpit est difficile. Je veux me concentrer à nouveau à 100 % sur l'aspect sportif. En fin de compte, c'est la course qui vous donne cette sensation que vous aimez. » A seulement 25 ans, Mick Schumacher devrait se consacrer à l'Endurance avec Alpine, en attendant mieux.

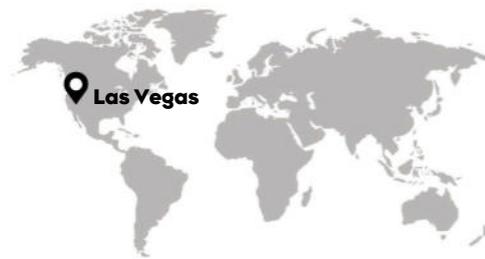
02 Tim Mayer accuse Ben Sulayem Licencié pour une remarque

Tim Mayer, qui était l'un des commissaires de piste, fait partie des récents licenciés de la FIA. C'est à une simple remarque qu'il doit d'avoir été écarté par le président Ben Sulayem. Mayer, qui était considéré comme un des organisateurs sportifs des grands prix américains, s'est vu reprocher d'avoir plaidé pour adoucir la sanction des organisateurs d'Austin après l'envahissement de la piste (amende de 500 000 €, dont 350 000 € avec sursis). Mayer profite de sa nouvelle liberté pour charger le président de la FIA, attaqué sur tous les fronts, et confirmer que Ben Sulayem s'immisce dans tous les dossiers. Par exemple, « l'opinion selon



CIRCUIT URBAIN DE LAS VEGAS
21-23 NOVEMBRE 2024

GP de Las Vegas



Las Vegas



Red Bull F1 Media

Les jeux sont faits

L'année dernière, Max Verstappen avait été sacré à 6 courses de la fin du championnat. Les points récoltés lors de la course sprint au Qatar avaient fait de lui un triple champion du monde. Cette année, avec une Red Bull moins dominante, il lui a fallu attendre l'antépénultième épreuve pour mettre à distance Lando Norris, le seul qui pouvait encore mathématiquement « l'inquiéter ». Il suffisait à Max de marquer 2 points ou de se classer devant l'Anglais pour être à l'abri. Malgré une Red Bull RB20

dépassée cette fois par les Mercedes et les Ferrari, il n'a pas eu à forcer son talent, les McLaren ayant traversé ce week-end américain dans un quasi-anonymat. Avant ce rendez-vous de Las Vegas, et après sa démonstration sous la pluie de São Paulo, il faisait peu de doute que Verstappen serait à nouveau couronné, mais il fallait le concrétiser sur la piste. Voilà donc le Néerlandais installé à la table des quadruples champions en compagnie de Sebastian Vettel et Alain Prost. Mais aussi Michael Schumacher et Lewis Hamilton, des septuples champions

qui ne pourront pas être rejoints avant la fin de la saison 2027 si Max Verstappen parvenait à dominer les trois prochaines saisons, soit jusqu'à la fin de son contrat actuel avec l'écurie Red Bull. Bien sûr, nous n'oublions pas le patriarche, le grand-père de tous ces pilotes qu'est pour toujours Juan Manuel Fangio. L'Argentin, avec ses 5 titres mondiaux, dont 4 d'affilée (comme Schumacher, Vettel, Hamilton et désormais Verstappen), règne quand même sur tout ce petit monde, par le rayonnement qui a été et qui est encore le sien.

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 George Russell	63	Mercedes W15 (Mercedes)	1h 22'05"969
2 Lewis Hamilton	44	Mercedes W15 (Mercedes)	à 7"313
3 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 11"906
4 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 14"283
5 Max Verstappen	1	Red Bull RB20 (Honda)	à 16"582
6 Lando Norris	4	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 43"385
7 Oscar Piastri	81	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 51"365
8 Nico Hülkenberg	27	Haas VF-24 (Ferrari)	à 59"808
9 Yuki Tsunoda	22	Racing Bulls VCARB 01 (Honda)	à 1'02"808
10 Sergio Pérez	11	Red Bull RB20 (Honda)	à 1'03"114

“Toutes mes félicitations à lui. Il l'a mérité. Il n'a pas fait un faux pas de toute l'année. C'est sa force, il n'a pas de point faible.”

Lando Norris, saluant le 4^e titre de son ami Verstappen.

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



DPPI

Colapinto au départ

C'est un exploit qu'a réalisé l'équipe Williams en parvenant à préparer la monoplace de son pilote argentin. Malgré son énorme crash en qualifications, Franco Colapinto a pu partir des stands. Il avait reçu l'accord des médecins de la FIA après avoir encaissé un choc de 50 G !



F1 Media

Gasly fulmine

Après la joie du podium brésilien et la satisfaction de s'être qualifié en 3^e position pour cette épreuve de Las Vegas, Pierre Gasly a très vite déchanté en course. Le moteur Renault de son Alpine le lâchait dès le 15^e tour, en partant en fumée.

POLE POSITION

1'32"312

George Russell
(Mercedes)

MEILLEUR TOUR

1'34"876

Lando Norris
(McLaren)



DPPI

Les Mercedes en formation

A moins de 20 tours de l'arrivée, Lewis Hamilton est revenu de la 10^e à la 2^e place derrière son coéquipier George Russell. Les deux Flèches d'argent filent vers un 60^e doublé. C'est le premier « officiel » depuis São Paulo en 2022 (celui du G.P. de Belgique cette année avait été effacé par le déclassement de Russell).



01 Audi AG

L'actuel succès commercial de la Formule 1 fait exploser la valeur des équipes. Avant qu'elle ne soit trop chère, le fonds d'investissements souverain du Qatar a choisi de se porter acquéreur de 30 % des parts de la future équipe Audi F1.



02 Ferrari F1 Media

Jamais la Scuderia Ferrari n'avait confié ses monoplaces à deux frères sur un même grand prix. Frédéric Vasseur l'a fait en permettant à Arthur Leclerc, le jeune frère de Charles, de participer à la première séance d'essais d'Abu Dhabi.

laquelle les pilotes doivent être sanctionnés pour avoir juré est la sienne. Il est arrivé qu'il s'implique pour faire connaître son point de vue. Pas directement avec les commissaires, mais par l'intermédiaire de son personnel ».

**Tsunoda drague Red Bull
Il revendique sa titularisation**

Tsunoda ne cache plus sa frustration de ne pas avoir été considéré, jusque-là, comme un possible candidat au remplacement de Sergio Pérez chez Red Bull. Depuis 2021, le Japonais fait ses classes dans l'équipe junior et se considère désormais comme le mieux placé pour passer à l'étage supérieur : « Je suis sûr que si je suis dans le baquet (Red Bull), je peux certainement me battre pour un championnat des constructeurs de meilleure manière. » Alors qu'Helmut Marko et Christian Horner répètent que d'importantes décisions seront prises après le dernier grand prix de la saison, les deux hommes laissent entendre que Yuki Tsunoda n'est pas à l'écart des discussions.

**VENDREDI
29 NOVEMBRE**

01 Audi vend déjà
Le Qatar entre dans la ronde

« A vendre Audi, jamais couru. Prix à débattre ! » La future équipe allemande de F1 n'a même pas eu besoin de ce genre d'annonce pour céder une partie de ses parts par anticipation. La Qatar Investment Authority (QIA) a acheté des actions de Sauber Motorsport, qui deviendra officiellement

Audi F1 à partir de 2026. Le Qatar serait donc actionnaire à hauteur d'environ 30 % de la future équipe. Cette opération met en évidence les graves difficultés du groupe Volkswagen, auquel appartient Audi. Voilà plus d'un an que Dollner travaillait à ce rapprochement. De leur côté, les responsables de QIA affirment qu'ils ont voulu saisir une « opportunité passionnante pour notre premier investissement majeur dans le sport automobile ».

**SAMEDI
30 NOVEMBRE**

Aron rejoint Alpine
Il devient réserviste

Oliver Oakes, le nouveau patron de l'équipe Alpine F1, place ses hommes. Le jeune Estonien Paul Aron, âgé de 20 ans, qui dispute le championnat de F2 au sein de la structure Hitech dont Oakes est également responsable, est annoncé comme le futur pilote de réserve d'Alpine F1 à partir de 2025. En F2, Aron a fait étalage d'une belle pointe de vitesse et s'est imposé comme le meilleur deuxième débutant (derrière Bortoletto).

**DIMANCHE
1ER DÉCEMBRE**

Verstappen charge Russell
Des propos peu amènes

Les pilotes ont coutume de dire qu'ils ne sont pas en F1 pour se faire des amis. Max Verstappen pourrait revendiquer cette... maxime. Dans le cercle très large de ses ennemis, il peut désormais inclure George Russell, à qui il suggère « d'aller se faire foutre ». Comment en est-on arrivé là ? L'Anglais est allé se plaindre auprès des

“C'est en fait mieux pour lui d'aller se faire foutre”. Petit conseil pas amical du tout de Max Verstappen à George Russell, pour lui avoir fait perdre la pole.

commissaires sportifs à la fin des qualifications de ce Grand Prix du Qatar. Russell considérait qu'il avait perdu une tentative lorsqu'il avait surgi sur la Red Bull de Verstappen évoluant à petite vitesse sur la trajectoire. Il a obtenu gain de cause et le Néerlandais a perdu sa pole position et une place sur la grille. Ce qui a provoqué chez lui une colère froide, exprimée le dimanche : « J'avais du respect pour le pilote. Mais j'ai perdu ce respect. La façon dont il a essayé de m'imposer une pénalité devant les commissaires est ridicule. Il (Russell) présente toujours très bien devant la caméra, mais c'est une personne différente. Je ne supporte pas ça et c'est en fait mieux pour lui d'aller se faire foutre. » Très en colère, Max Verstappen s'en prend encore une fois à la FIA et au « manque d'impartialité » de ses commissaires, répétant qu'il n'a sans doute pas la bonne nationalité pour faire de la F1. Sous-entendu qu'il est préférable d'être Anglais dans le paddock.

Ocon libéré et remplacé
Doohan titularisé à Abu Dhabi

La rumeur enflait avant le début du grand prix, elle est devenue information après l'arrivée lorsque un indiscret a confirmé qu'Esteban Ocon ne disputerait pas son 90^e grand prix pour Alpine (plus 17 chez Renault sur un total

de 156). Le Normand en a été informé juste avant la course à Losail (qui s'est achevée dans le premier virage pour lui) à la suite d'une sorte de petit chantage de son patron Flavio Briatore. Il lui fallait laisser la place à Jack Doohan s'il voulait participer aux essais d'après-saison avec Haas. Le Normand n'avait pas beaucoup d'autres solutions que de privilégier l'avenir et sa collaboration avec l'équipe américaine. On a connu manière plus élégante de se séparer d'un pilote qui a rapporté une victoire et quelques podiums à son équipe. Mais des sources internes affirment que l'équipe avait de bonnes raisons de se séparer de son pilote.

**GP
d'Abu Dhabi**

CIRCUIT DE YAS MARINA
6 - 8 DÉCEMBRE 2024

JEUDI 5 DÉCEMBRE

02 Les frères Leclerc associés
Une première chez Ferrari

Autre Team Manager dans l'obligation de faire rouler un pilote débutant à l'occasion



CIRCUIT INTERNATIONAL DE LOSAIL
29 NOVEMBRE-1^{er} DÉCEMBRE 2024

GP du Qatar



Red Bull F1 Media

POLE POSITION (samedi)

1'20"575

George Russell
(Mercedes)

MEILLEUR TOUR EN COURSE (dimanche)

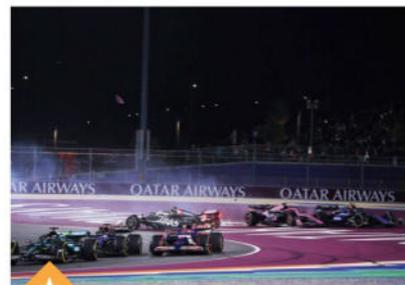
1'22"384

Lando Norris
(McLaren)

Verstappen, vainqueur et délateur

Le président de la FIA, Mohammed Ben Sulayem, a déclaré que les pilotes étaient là pour piloter et que tout le reste ne les regardait pas, alors pourquoi ne pas leur interdire de jouer les commissaires sportifs à la place de ceux qui œuvrent dans la tour de contrôle ? Ce Grand Prix du Qatar a été un florilège de dénonciations, de récriminations, de communications radio détournées à l'attention des commissaires de la FIA venant des pilotes en action. Ces messages pour relever la petite infraction d'un camarade ou d'un adversaire se multipliant. Si Max Verstappen n'a pas été le seul à jouer les délateurs, sa remarque à l'encontre de son poursuivant Lando Norris a fait mouche. Le Néerlandais (qui voit tout) soupçonnait Norris de ne pas avoir assez ralenti sous drapeau jaune. Quelques minutes plus tard, la plus sévère des sanctions tombait pour le pilote McLaren : Stop and Go de 10". Ce qui le rejetait à la dernière place. L'Anglais a produit un gros effort pour se classer dixième avec le point du meilleur tour en bonus. Mais le grand prix y a perdu beaucoup de son intérêt. Verstappen est assez brillant pour ne pas avoir à recourir à ces mesquineries – cette légère infraction qui n'avait apporté aucun avantage à Norris aurait sans doute été étudiée par les commissaires. La FIA, qui ne perd jamais une occasion de brimer les pilotes, serait bien inspirée d'introduire l'interdiction de dénoncer dans son règlement.

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



DPP1

Accrochage en série

Dans le premier virage, Hülkenberg provoque la perte d'Ocon, qui percute Colapinto. Le Français et l'Argentin abandonnent. Plus loin, Stroll éjecte Albon. Après qu'il a purgé une pénalité pour cet accrochage, le Canadien a vu sa course arrêtée par son équipe.



DPP1

Départ et arrêt ratés pour Russell

Troisième de la course sprint et partant de la pole position, George Russell faisait figure de vainqueur potentiel, mais un mauvais départ a ruiné son dimanche soir. Il a ensuite perdu du temps lors de son arrêt au stand et a été pénalisé de 5" après l'arrivée.



DPP1

Safety car tardive

La FIA a trop attendu avant de neutraliser la course alors qu'un débris était sur la piste. Il a fallu qu'une Sauber percute et pulvérise ce morceau de carbone, ce qui a causé les crevaisons de Sainz et d'Hamilton, pour que la safety car intervienne de nouveau.

TOP 3. CLASSEMENT COURSE SPRINT (samedi)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Oscar Piastri	81	McLaren MCL38 (Mercedes)	27'03"010
2 Lando Norris	4	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 0"136
3 George Russell	63	Mercedes W15 (Mercedes)	à 0"410

TOP 10. CLASSEMENT GP (dimanche)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB20 (Honda)	1 h 31'05"323
2 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 6"031
3 Oscar Piastri	81	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 6"819
4 George Russell	63	Mercedes W15 (Mercedes)	à 14"104
5 Pierre Gasly	10	Alpine A524 (Renault)	à 16"782
6 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 17"476
7 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR24 (Mercedes)	à 19"867
8 Guanyu Zhou	24	Stake F1-Sauber C44 (Ferrari)	à 25"360
9 Kevin Magnussen	20	Haas VF-24 (Ferrari)	à 32"177
10 Lando Norris	4	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 35"762

"Je voulais quitter la Formule 1 de la meilleure manière, montrer aux équipes dans le paddock ce que je sais faire."

Guanyu Zhou, qui a marqué les premiers points de la saison pour Sauber.



F1 Media



F1 Media

01 Malgré la tension – légitime en cette fin de saison – entre quelques pilotes, ces derniers ont organisé leur traditionnel et sympathique dîner de fin d'année à Abu Dhabi. On notera la présence d'Esteban Ocon, mais l'absence des pilotes Aston Martin...

02 De passage dans le paddock d'Abu Dhabi, Alain Prost n'a pas manqué de féliciter Verstappen pour son quatrième titre, qui le rejoint dans ce club très fermé des quadruple champions. Le Français apprécie la détermination et l'implication du Néerlandais.

de la première séance d'essais libres, Frédéric Vasseur a choisi de lancer en piste le jeune frère de Charles Leclerc, Arthur Leclerc, en sa qualité de membre de la Ferrari Driver Academy. Jamais la Scuderia n'avait aligné deux frères sur un même grand prix. En 1984, les frères Fagioli, Teo et Corrado, couraient pour l'équipe Brabham.

VENDREDI 6 DÉCEMBRE

Les 7 mercenaires

Les débutants en action

Ce n'est pas l'idéal de se priver des retours techniques d'un pilote titulaire, surtout pour les équipes Ferrari et McLaren, en lutte pour le titre mondial des constructeurs, mais ces deux-là font partie des sept formations qui ont l'obligation d'aligner un pilote débutant lors de la première séance d'essais libres. Outre les frères Leclerc chez Ferrari, McLaren confie une de ses monoplaces au Japonais Ryo Hirakawa. Jack Doohan, lui, apparaît enfin au volant d'une Alpine, mais en tant que titulaire pour cette dernière de l'année après l'éviction surprise d'Ocon. Le Français Isack Hadjar hérite de la voiture du champion du monde Max Verstappen, qui semble ne pas lui convenir à l'entendre pester à la radio. Felipe Drugovich saute dans l'Aston Martin, tandis que Racing Bulls accueille le Japonais Ayumu Iwasa et Williams le jeune Anglais Luke Browning.

Oakes accuse Ocon Un soupçon de trahison

Le patron de l'équipe Alpine, qui faisait mine de ne pas avoir été informé de la mise à pied

d'Esteban Ocon, doit à l'issue du Grand Prix du Qatar longuement expliquer et justifier la mise à l'écart du pilote normand. Pour résumer, même si le mot « trahison » n'est pas prononcé, Oakes laisse entendre que depuis quelques courses, Esteban Ocon a travaillé pour l'ennemi. « Sans être méchant, dernièrement, sa contribution à l'équipe était limitée, il marquait peu de points et était souvent éliminé en Q1. Il ne faut pas oublier qu'il roulera pour l'équipe avec qui nous luttons pour la sixième place des constructeurs, donc c'est aussi bien qu'il n'y ait pas l'ombre d'un doute. »

SAMEDI 7 DÉCEMBRE

01 Esteban se fait discret Un dîner entre potes

Un proche d'Esteban Ocon nous confirme que l'ex-pilote Alpine a préféré rester à son hôtel plutôt que d'errer dans le paddock. Indésirable chez Alpine, il ne voulait pas non plus « polluer » le dernier week-end de Magnussen et Hülkenberg chez Haas. Le Normand a toutefois participé au dîner annuel des pilotes.

Pérez sous tension Mais toujours pilote

Toute la journée, des informations contradictoires ont circulé au sujet de la situation de Sergio Pérez. En avançant le fait que notre date de parution ne trahira aucun secret, nous demandons à Julian Jakobi, le manager du Mexicain, quelle est la situation exacte de son client.

Jakobi nous répète – sans conviction – que Sergio Pérez a un contrat Red Bull pour courir...

Fernando Alonso carbure toujours aux antidouleurs à Abu Dhabi. Les bosses d'Interlagos ont laissé des traces et il n'est pas au mieux depuis plusieurs semaines.

02 Un paddock fatigué Antonelli couché

Comme l'année dernière lors de l'ultime course dans la foulée de l'épuisant rendez-vous de Las Vegas, l'infirmerie du circuit fait le plein, avec pas mal de mécaniciens et suiveurs souffrants. Côté pilotes, Kimi Antonelli, qui ne se sentait pas bien, a même déclaré forfait pour le dernier meeting de F2. Fernando Alonso n'est pas au mieux non plus depuis plusieurs semaines. Les bosses d'Interlagos ont laissé des traces et l'Espagnol carbure depuis aux antidouleurs.

DIMANCHE 8 DÉCEMBRE

Colapinto poussé par Williams Objectif Alpine

James Vowles, le patron de l'équipe Williams, est embarrassé. Il aimerait que Franco Colapinto trouve un volant dès 2025. Vowles s'est rapproché de Flavio Briatore pour le convaincre de titulariser le jeune Argentin qui a fait forte impression pour ses débuts. L'équipe Williams, à laquelle Colapinto est contractuellement lié, annonce que si son poulain n'a pas trouvé un volant de titulaire, il restera comme pilote de réserve.

02 Prost venu en voisin Verstappen adoubi

Alors qu'une excellente série documentaire lui est consacrée sur Canal Plus, Alain Prost, qui passe une partie de l'année à Dubaï, occupé à développer une technologie « verte » pour l'industrie automobile, est venu en voisin. Il en profite pour saluer Max Verstappen, qui intègre le club très sélect des quadruples champions du monde. Et lui reconnaît d'incroyables qualités de compétiteur et de gagnant.

Bortoleto sacré Hadjar frustré

Le Français Isack Hadjar a complètement raté son dernier week-end de F2. Son principal adversaire au championnat, le Brésilien Gabriel Bortoleto, à son habitude, a déroulé, se montrant d'une grande régularité et clairvoyance. Après le titre GP3 en 2023, il a décroché le titre F2. Le futur pilote Sauber/Audi ne pouvait pas espérer mieux avant de rejoindre la F1 à plein temps. ●

GP d'Abu Dhabi



Abu Dhabi



DPP1

McLaren remonte sur le trône

L'équipe McLaren n'avait plus remporté le titre mondial des constructeurs depuis 1998. Les hommes de Woking ont mis un terme à cette attente longue d'un quart de siècle dans la nuit d'Abu Dhabi. Cette 9^e couronne, McLaren est allée la cueillir avec la manière en monopolisant la première ligne de cet ultime grand prix qui s'est élancé à la lumière dorée du soleil couchant et qui s'est achevé sous les éclairs multicolores d'un feu d'artifice pour saluer la victoire de Lando Norris.

Mais jusqu'au bout des 306 km de la course, le clan papaye a tremblé et croisé les doigts. Avec les deux Ferrari en embuscade, Sainz devant un Leclerc auteur d'une remontée éblouissante, la moindre défaillance aurait torpillé le sacre annoncé. Car un certain Max Verstappen, toujours aussi tranchant, avait lui saboté la course d'Oscar Piastri dans le premier virage. Sa victime s'est alors lancée dans une remontée héroïque et chaotique, mais pour glaner un petit point qui

a offert à l'équipe McLaren une marge de 14 unités. Un écart infime après 24 grands prix (un record) et 7 300 km de course. Cette lutte pour le titre mondial des constructeurs entre deux des plus prestigieuses écuries de la F1 a rendu cette saison passionnante. Ces deux formations ont repoussé la redoutable équipe Red Bull à la 3^e place et relégué Mercedes à presque 200 longueurs (198 points). Une hiérarchie pleine de promesses pour la prochaine saison qui s'ouvrira le 14 mars en Australie.

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Lando Norris	4	McLaren MCL38 (Mercedes)	1 h 26'33"291
2 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 5"832
3 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-24 (Ferrari)	à 31"928
4 Lewis Hamilton	44	Mercedes W15 (Mercedes)	à 36"483
5 George Russell	63	Mercedes W15 (Mercedes)	à 37"538
6 Max Verstappen	1	Red Bull RB20 (Honda)	à 49"847
7 Pierre Gasly	10	Alpine A524 (Renault)	à 1'12"560
8 Nico Hülkenberg	27	Haas VF-24 (Ferrari)	à 1'15"554
9 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR24 (Mercedes)	à 1'22"373
10 Oscar Piastri	81	McLaren MCL38 (Mercedes)	à 1'23"821

"Je savais que dans le premier tour, je devais prendre tous les risques pour gagner autant de places que possible. Mais échouer pour si peu de points, ça fait mal."

Charles Leclerc, déçu mais élu pilote du jour après sa remontée de la 19^e à la 3^e place

"Belle manœuvre d'un champion du monde !"

Oscar Piastri après avoir été percuté par Max Verstappen dans le premier virage

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



F1 Media

Verstappen à l'abordage

Le champion du monde se porte presque à la hauteur de Piastri avant le premier virage, mais ne peut pas éviter de heurter la roue arrière de la McLaren et expédie les deux monoplaces en tête-à-queue. L'Australien chute à la dernière place. 10" de pénalité pour Max.



Red Bull Media

Pérez déjà à pied

Heurté par Bottas avant même la fin du premier tour, Sergio Pérez doit garer sa Red Bull endommagée et en rester là pour cette dernière course de la saison. Et aussi de sa carrière ?



EPA

Le plein d'émotions

Pour sa dernière apparition au volant d'une Ferrari, Carlos Sainz s'offre un nouveau podium riche en émotions. Remonté de la 16^e à la 4^e place, Lewis Hamilton s'autorise quelques donuts pour saluer la fin de son histoire avec Mercedes.



FORMULE 1

BILAN 2024

Attaqué de toutes parts, le taureau Max Verstappen a fait le dos rond, ne s'inquiétant pas de voir les deux picadors McLaren lui tourner autour, gardant son calme en voyant s'agiter le rouge Ferrari, supportant sans broncher les banderilles Mercedes. Tout en restant à l'écart de la tempête interne puis médiatique qui a secoué l'écurie Red Bull.

M

ax Verstappen est champion du monde pour la 4^e fois, mais cette conquête fut presque aussi éprouvante que la première en 2021.

Pas vraiment sur le plan mental, mais à coup sûr au niveau sportif et technique. La preuve, son écurie Red Bull termine à une « lointaine » troisième place au classement des constructeurs et son coéquipier Sergio Pérez dans le ventre mou du classement des pilotes (8^e). Ce qui souligne un peu plus la performance du Néerlandais (ou la contre-performance du Mexicain) qui, après un début de saison stratosphérique, a dû ferrailler contre les Ferrari et surtout les McLaren. A la surprise

générale, l'équipe de Woking s'est imposée comme la première force du plateau alors que, chose rare, l'équipe Red Bull a buté sur le développement de sa monoplace. Avec la Scuderia Ferrari en embuscade, l'affaire s'est compliquée pour la formation autrichienne en même temps que le championnat prenait une autre dimension au cœur de l'été.

Peut-être stupéfaite de se retrouver en si bonne position, l'équipe McLaren a toutefois commis un petit péché d'orgueil en laissant la bride sur le cou de ses sprinters, Lando Norris et Oscar Piastri, plutôt que tout mettre au service de l'Anglais, mieux placé au classement. Si l'idée est noble, elle a enlevé un peu de pression à Max Verstappen. Grâce à deux ou trois exploits personnels, dont sa

spectaculaire démonstration brésilienne, le Néerlandais a tué le match et s'est assuré un nouveau triomphe. Impitoyable sur la piste, Max Verstappen fut imperturbable dans la coulisse. L'une de ses forces est d'être imperméable aux événements qui ne concernent pas la compétition. Ainsi, le champion du monde n'a jamais semblé affecté par « l'affaire Horner » qui a ébranlé son équipe et créé de sérieuses dissensions entre plusieurs cadres historiques au point de pousser Red Bull au bord de l'implosion. Horner a sauvé sa peau, bricolant une paix armée. Le calme est revenu et le Hollandais volant pourrait bien faire le bonheur et sauver l'honneur de l'écurie autrichienne pour quelques saisons encore.



Max Verstappen regarde toujours vers les sommets qu'il aime fréquenter. Depuis quelque temps, il voit les pilotes McLaren Lando Norris et Oscar Piastri, qui ont entamé une irrésistible ascension, sur le point de le rejoindre sur ses hauteurs.

Par Lionel Froissart

Déjà six saisons en F1 pour Lando Norris, et il était au meilleur de sa forme. Oscar Piastri s'est révélé comme un coéquipier redoutable, à tous les sens du terme.



McLaren

McLaren à nouveau couronnée

Au bout d'une quête longue de 26 ans, la prestigieuse équipe McLaren a renoué avec sa gloire d'antan pour coiffer une neuvième couronne et ajouter six victoires à son palmarès avec Lando Norris et Oscar Piastri.

L'équipe McLaren a réussi un bond spectaculaire dans la hiérarchie. Reléguée en fond de peloton au début de la saison dernière, elle est revenue aux affaires au cœur de l'été 2023 grâce à

un développement agressif et une remise en cause de sa doctrine technique. Depuis, elle n'a plus cessé de progresser au point de grignoter la concurrence pour finalement l'avaler. Même la redoutable équipe Red Bull, qui dominait le débat technique depuis l'apparition du nouveau règlement favorisant l'effet de sol, s'est fait rejoindre et même dépasser. La formation de Woking a terminé cette saison 2024 en trombe, se ménageant une petite marge de sécurité avant d'aborder le final d'Abu Dhabi, même si la Scuderia Ferrari est restée dangereuse jusqu'au dernier tour de la dernière course. Andrea Stella, qui dirige McLaren avec sérénité et pragmatisme, a bien résumé ce tomber de rideau : « Lando (Norris) a montré ses points forts en réalisant une course et un

week-end parfaits alors que toute la pression était sur lui. Il est resté très calme. Nous avons vu Lando à son meilleur niveau. »

S'il ne termine que 4^e du championnat, son coéquipier Oscar Piastri a démontré qu'il possède le potentiel pour, lui aussi, prétendre se battre pour le titre mondial. Et il ne faut pas oublier qu'il ne disputait que sa deuxième saison complète à côté d'un Norris qui a bouclé sa sixième campagne.

A tel point que McLaren, qui a pour principe d'éviter les consignes d'équipe, a bien été obligée – peut-être un peu tard d'ailleurs – d'y avoir recours, puis de désigner clairement Norris comme le leader de l'équipe, puisque l'Anglais s'était imposé comme le mieux placé pour disputer le titre mondial à Max Verstappen. Stella, qui est arrivé comme ingénieur chez McLaren en 2015 en provenance de Ferrari, se souvient que lors de ses débuts dans l'écurie anglaise, celle-ci n'était nulle part et naviguait à 4 ou 5 secondes des monoplaces de la première ligne. Plutôt que de rappeler

les progrès effectués depuis deux saisons, le technicien souligne ceux réalisés depuis une décennie et pointe la foi qui anime les centaines d'employés qui œuvrent dans l'ombre des bureaux d'études et des ateliers à Woking. Entre deux célébrations, félicitations, congratulations dans le paddock d'Abu Dhabi, Andrea Stella a calmement rappelé : « Je suis incroyablement fier de toute l'équipe, aussi bien sur la piste qu'à l'usine. Vous ne pouvez pas atteindre ce niveau, cette fiabilité sans que chacun des mille employés travaille à un très haut niveau. C'est ce que nous avons vécu chez McLaren et j'espère que c'est le point de départ pour l'avenir. » Il a aussi tenu à préciser que son équipe ne risquait pas de se voir trop belle et de se reposer sur ses lauriers. Son idée pour la maintenir dans l'état d'esprit qui était le sien en cette fin de saison est assez simple : « La meilleure philosophie est de commencer 2025 comme si nous avions perdu. C'est ce que nous allons faire pour préparer la saison prochaine. »

20 vs 4 Duels remportés par Norris sur Piastri en qualifications (2023 : 15/7)

16 vs 8 Duels remportés par Norris sur Piastri en course (2023 : 17/5)

8 vs 0 Nombre de pole positions Norris vs Piastri (2023 : 0/0)

4 vs 2 Nombre de victoires Norris vs Piastri (2023 : 0/0)

13 vs 8 Nombre de podiums Norris vs Piastri (2023 : 7/3)

9 Nombre de titres au championnat du monde des constructeurs (1974, 1984, 1985, 1988, 1989, 1990, 1991, 1998 et 2024)

A une marche du bonheur

Les pilotes Ferrari ont formé un duo solide et finalement plus homogène que la paire de chez McLaren, **mais ça n'a pas suffi à contrer l'équipe anglaise. Au championnat, la Scuderia Ferrari échoue de peu à la deuxième place.**

Ferrari a bouclé la saison 2024 avec cinq victoires au compteur. Et surtout, elle s'est imposée, grâce à Charles Leclerc, dans les deux courses les plus prestigieuses pour elle : **Monaco et Monza**. Frédéric Vasseur, à la tête de la formation italienne, pourrait donc considérer la saison comme réussie, mais ce n'est pas le cas. Avoir échoué à la deuxième place des constructeurs laisse un goût doux-amer à l'exigeant patron et à ses pilotes Carlos Sainz et Charles Leclerc, qui n'ont pourtant rien à se reprocher. Rater le titre à une poignée de points (l'équivalent d'une 3^e place) peut en effet expliquer une certaine frustration, comme le confirme le patron des Rouges : « À la fin, il manque 14 points. C'est une très petite marge, moins de 2 % du total disponible. Si vous avez 80 ou 100 points de retard, vous ne ressentez pas la frustration. 14 points, vous êtes frustré. J'ai des tas de courses en tête où on a perdu 14 points, mais c'est comme

ça. McLaren a également eu des problèmes. J'ai un immense respect pour ce que McLaren a fait ces dernières années. Alors félicitations à eux. »

A l'analyse, Frédéric Vasseur se félicite des progrès réalisés et de la capacité de son équipe à se remettre en cause techniquement, en acceptant une sorte de « reculer pour mieux sauter ». Ainsi Ferrari n'a pas hésité à mettre de côté certains développements, le temps de comprendre ce qui n'allait pas sur la monoplace de Maranello.

Plutôt que d'évoquer ces points techniques, Vasseur insiste sur cette deuxième place au classement qui ne le satisfait pas : « L'objectif n'est jamais d'être deuxième, donc si tu n'es pas premier, cela signifie que tu dois t'améliorer, mais je dirais que nous avons fait une bonne saison, et un bon pas en avant puisque nous avons marqué 50 % de points de plus que la saison dernière. Sur chaque indice clé, nous avons fait un bon résultat en termes de stratégie, d'arrêts au stand, de fiabilité... Nous nous sommes

améliorés partout – même en termes de performance pure. Mais l'objectif reste celui de gagner des titres. Nous devons faire mieux l'année prochaine. »

A l'heure de ce début de bilan, Vasseur n'a pas oublié de souligner l'impeccable état d'esprit de Carlos Sainz, qui savait avant même le début de la saison que son aventure en rouge n'irait pas au-delà de 2024 : « Il a toujours été très professionnel et constant. Lui et Charles se sont battus durement, ce qui est une bonne chose car on progresse plus vite en équipe de cette façon. Je voulais voir toute l'équipe tirer dans la même direction et Carlos a fait plus que sa part pour y parvenir. »

Encore moins que McLaren, les stratèges de Ferrari n'ont eu recours aux consignes d'équipe, sans doute parce que ni Leclerc ni Sainz n'ont été des réelles menaces pour Max Verstappen au championnat et que leurs affrontements virils en piste, qui ont pu inquiéter les tifosi, n'ont coûté aucun point au classement des constructeurs.

14 VS 9

Duels remportés par Leclerc sur Sainz en qualifications
(2023 : 14/8)

14 VS 8

Duels remportés par Leclerc sur Sainz en course
(2023 : 12/10)

3 VS 1

Nombre de pole positions Leclerc vs Sainz
(2023 : 5/2)

3 VS 2

Nombre de victoires Leclerc vs Sainz
(2023 : 0/1)

13 VS 9

Nombre de podiums Leclerc vs Sainz
(2023 : 6/2)

Ferrari a brillé à Monza et Monaco, et frôlé le titre des constructeurs. Mais les quelques points qui ont manqué laissent un goût doux-amer au trio Leclerc, Sainz et Vasseur.





Red Bull

Verstappen en sauveur

Cette année encore, Max Verstappen a porté Red Bull à bout de bras. **Concentré sur son objectif de victoire et la performance de sa monoplace, il est resté à l'écart des "affaires" Horner et Pérez qui ont secoué l'équipe.**

S'

il faut trouver un point positif à la troisième place de Red Bull au championnat des constructeurs, c'est du côté du développement de sa future monoplace.

En 2025, elle disposera en effet d'un peu plus de temps de soufflerie que ses deux principales rivales, McLaren et Ferrari, qui l'ont devancée au classement des constructeurs. En revanche, elle va toucher un chèque beaucoup plus modeste de la part des organisateurs du championnat, ce qui prive les employés de Milton Keynes de la prime qui accompagne un titre mondial. Sergio Pérez, dans un élan de générosité, pourrait d'ailleurs mettre la main à la poche pour compenser cette perte. Car c'est bien lui le principal fautif dans cette dégradation de Red Bull. Max Verstappen a rapporté à lui tout seul 437 points, soit 285 unités de plus que son coéquipier mexicain (152 points). Pérez n'a remporté aucune course cette année et n'est monté que quatre fois sur le podium. C'était en début de saison, avant de sombrer de manière presque inexplicable. Cette dégringolade de Pérez n'est pas le seul problème auquel a été confrontée l'équipe autrichienne. Si elle a sauvé les apparences en début de saison sur la piste, elle a été secouée

par une sacrée tempête dans la coulisse. Il est question de cette fameuse « affaire Horner », accusé par une employée de « comportement inapproprié ». Dans une position de faiblesse, Christian Horner fut alors la cible du clan Verstappen, Jos le père de Max, Raymond Vermeulen le manager et Helmut Marko, le conseiller spécial, dont les relations avec Horner ont toujours été « difficiles ». Max Verstappen, lui, est resté à l'écart de cette polémique et guerre d'ego, se contentant de protéger Helmut Marko, son mentor. De son côté, Horner, conforté par le soutien du principal actionnaire thaïlandais de Red Bull, a tenu bon et sauvé sa tête, affrontant avec un certain aplomb la tempête médiatique qui a accompagné cette saga, qui a fini par s'éteindre au cœur de l'été.

C'est à peu près à cette période que la Red Bull RB20 s'est avérée plus capricieuse sur la piste et rétive à certains développements. La déroute de Monza (Verstappen relégué à plus de 30" du podium) a été un électrochoc finalement salutaire. Pierre Waché, le directeur technique, et ses troupes ont alors jeté toutes leurs forces et ressources restantes dans la bataille pour redresser la situation. Trois grands prix plus tard, à Austin, la Red Bull était redevenue une monoplace capable de jouer la gagne, au moins

avec Verstappen. Le Néerlandais a ainsi sauvé l'honneur de Red Bull avec son 4^e titre des pilotes. Au soir d'Abu Dhabi, Christian Horner lui a bien sûr rendu hommage : « Il a été exceptionnel. » Et a tenu à saluer la performance de McLaren et Ferrari, relevant un point crucial : « Il faut leur rendre tout le crédit, ils (McLaren) méritent ce trophée », avant de souligner un bilan pas si négatif : « Nous avons remporté neuf courses, plus que toute autre équipe, et défendu avec succès le championnat des pilotes. Mais on peut voir l'importance d'avoir deux pilotes qui marquent régulièrement au championnat des constructeurs. » N'est-ce pas, Sergio ?

La Red Bull s'est montrée parfois rétive. Max Verstappen a su la dompter. Ça lui vaut un quatrième titre des pilotes incontesté.

21 VS **3** Duels remportés par Verstappen sur Pérez en qualifications (2023 : 19/3)

23 VS **1** Duels remportés par Verstappen sur Pérez en course (2023 : 20/2)

8 VS **0** Nombre de pole positions Verstappen vs Pérez (2023 : 12/2)

14 VS **4** Nombre de podiums Verstappen vs Pérez (2023 : 21/9)

9 VS **0** Nombre de victoires Verstappen vs Pérez (2023 : 19/2)

4 Nombre de titres consécutifs au championnat du monde des pilotes pour Verstappen (2021, 2022, 2023 et 2024)



Mercedes & Aston Martin

Destins croisés dans le clan Mercedes

Il faut remonter à plus de douze ans pour trouver un moins bon classement de l'équipe Mercedes au championnat des constructeurs. Quant à l'ambitieuse équipe Aston Martin, elle stagne à une modeste cinquième place.

A unité de puissance égale, l'équipe Mercedes n'a pas fait beaucoup mieux que son écurie cliente Aston Martin. Certes, les Flèches d'argent ont décroché quatre victoires, alors qu'elles n'en avaient obtenu aucune en 2023. Le bilan pourrait donc paraître satisfaisant, mais impossible de se contenter de quelques succès sans jamais avoir pesé sur le résultat final des championnats. Toujours handicapés par une monoplace capricieuse et dont les concepteurs n'ont jamais vraiment compris le fonctionnement, Mercedes et ses pilotes ont bataillé, du premier au dernier grand prix, pour déterminer la meilleure fenêtre d'utilisation de cette rétive machine. Contrairement à Russell qui s'en est parfois accommodé, Hamilton n'y est quasiment jamais parvenu. La star de Mercedes a beaucoup souffert en qualifications, mais a démontré que lorsque, de manière trop ponctuelle, il était en harmonie avec sa monoplace, il restait un redoutable compétiteur. Hamilton a également reconnu que l'annonce anticipée de son futur départ pour Ferrari a finalement eu plus d'influence qu'il ne l'imaginait : « J'avais prévu que ce serait difficile, mais j'ai grandement sous-estimé à quel point ce

le serait. Très tôt, la relation a été mise à rude épreuve. Il a fallu du temps pour que les gens en fassent abstraction. J'ai vécu une année très chargée sur le plan émotionnel. Je n'ai pas été à mon meilleur pour gérer ces émotions. » D'un point de vue technique, le directeur de l'ingénierie, Andrew Shovlin, explique une partie des problèmes rencontrés par Hamilton : « Nous avons une voiture qui est difficile à faire tourner dans les virages lents, et les pilotes doivent compenser en faisant glisser l'arrière à l'entrée du virage, puis à la sortie en accélérant. Cela ajoute de la température aux pneus, et Lewis a trouvé cela assez difficile à gérer. » Russell en a tiré un meilleur parti, surtout en qualifications, ce qui lui a facilité la vie en course. Les deux hommes ont toutefois démontré, dans la dernière partie de la saison, que Mercedes se rapprochait du peloton de tête, sans toutefois tirer des certitudes sur la compréhension de sa W15 qui, comme la W13 de 2022 et la W14 de 2023, rejoindra sans doute un coin sombre du musée de l'équipe, sans laisser un souvenir impérissable. Toto Wolff, le patron de l'équipe Mercedes, s'est – un peu – consolé avec la victoire d'un moteur Mercedes au championnat des constructeurs. « Pour être honnête, si nous ne pouvons pas

gagner en tant qu'équipe d'usine, je préfère de loin être battu par une équipe cliente », a lâché Toto à Abu Dhabi. « Il n'y a pas de discussion sur les niveaux de performance du moteur. Le champion du monde est notre équipe cliente. Ils ont le même matériel. » McLaren a donc fait la différence grâce à un meilleur châssis et à une meilleure exécution globale. Ce que, à moteur identique, l'équipe Aston Martin n'a pas été capable d'assurer. Elle se classe au championnat dans une sorte de « no man's land » à la 5^e place, loin du peloton de tête et avec une bonne marge sur le reste de la meute. Avec un bon moteur, de solides moyens humains et opérationnels, sans oublier un pilote – Fernando Alonso – champion du monde, l'équipe de la famille Stroll a fait illusion en début de saison, avant de glisser sur une pente vertigineuse lorsque la concurrence a sorti la grosse artillerie du développement technique, un domaine dans lequel Aston Martin n'a pas cessé de sombrer et surtout de se perdre. Mike Krack, le directeur du team, dont le discours taillé dans le plus précieux des bois exotiques veut retenir les points positifs de cette saison poussive, juge que son équipe a quand même remporté la redoutable bataille du milieu de peloton. Il y a mieux comme lot de consolation.

5 vs 19
Duels remportés par Hamilton sur Russell en qualifications (en course : 8/15)

5 vs 4
Nombre de podiums Hamilton vs Russell (victoires : 2/2)

Certes, en tant que motoriste, Mercedes récupère un peu de la gloire de McLaren. Mais c'est tout, quoi qu'aient pu tenter Hamilton ou Alonso...

19 vs 5
Duels remportés par Alonso sur Stroll en qualifications (2023 : 19/3)

17 vs 6
Duels remportés par Alonso sur Stroll en course (2023 : 18/3)

Les tempêtes se sont multipliées dans le stand Alpine. Pierre Gasly et Esteban Ocon y ont vécu une saison douloureuse.



Alpine

Photos : DPPI

Un résultat en trompe-l'œil

L'équipe Alpine se classe à une flatteuse 6^e place au championnat des constructeurs. **Un résultat qui ne peut pas faire oublier une saison chaotique sur la piste comme dans la coulisse.**

La bonne fin de saison d'Alpine, désormais tenue d'une main de fer par Flavio Briatore, a été récompensée par la 6^e place au championnat, acquise aux dépens de Haas. Esteban Ocon et Pierre Gasly ont su profiter des circonstances lors du Grand Prix de São Paulo pour propulser leur équipe de la 9^e à la 6^e place grâce à un double podium. Un classement perdu la semaine suivante à Las Vegas puis récupéré et conforté par un solide Pierre Gasly au Qatar et à Abu Dhabi. C'est lors de cette dernière épreuve que le Normand a révélé ses doutes nés bien avant le début de la saison : « Dès la présentation de la voiture (en février, NDLR), on savait qu'elle était lente et

que ce serait dur. Je ne pouvais pas imaginer qu'on la fasse évoluer à ce point avec beaucoup de travail sur l'aérodynamique... » Car côté moteur, rien ne pouvait être amélioré avec une configuration technique figée et un déficit de puissance chronique. Pierre Gasly a ainsi relevé qu'il était plus rapide que les Ferrari dans les longues courbes du Qatar. Mais 3,5 dixièmes s'envolaient dans les lignes droites. « Dans ces conditions, les quatre grosses équipes sont loin devant. À la régulière, il ne reste plus que la 9^e place et au-delà. » Quant aux remous extra-sportifs et bouleversements de l'organigramme, ils sont trop nombreux et toujours en cours pour les lister dans ce bref bilan.

13 vs **10** Duels remportés par Ocon sur Gasly en qualifications (en course : 13/10)

1 vs **1** Nombre de podiums Ocon vs Gasly

Hors stats contre J. Doohan, remplaçant de E. Ocon lors du G.P. d'Abu Dhabi.

CHAMPIONNAT DU MONDE DES PILOTES

Pour remporter son quatrième titre, Max Verstappen a durement bataillé pour repousser les assauts de Lando Norris. **L'Anglais a toutefois pris date et compte bien le détrôner. Mais la menace représentée par Piastri, Leclerc, Sainz et même Russell a été permanente.**



1^{er} Max Verstappen

Red Bull
 ■ Champion du monde
 ■ 437 points
 ■ 9 victoires
 ■ 14 podiums
 ■ 8 pole positions
 ■ 3 meilleurs tours

2^e Lando Norris

McLaren
 ■ 374 points
 ■ 4 victoires
 ■ 13 podiums
 ■ 8 pole positions
 ■ 6 meilleurs tours

3^e Charles Leclerc

Ferrari
 ■ 356 points
 ■ 3 victoires
 ■ 13 podiums
 ■ 3 pole positions
 ■ 3 meilleurs tours

4^e Oscar Piastri

McLaren
 ■ 292 points
 ■ 2 victoires
 ■ 7 podiums
 ■ 1 meilleur tour

5^e Carlos Sainz

Ferrari
 ■ 290 points
 ■ 2 victoires
 ■ 9 podiums
 ■ 1 pole position
 ■ 1 meilleur tour

6^e George Russell

Mercedes
 ■ 245 points
 ■ 2 victoires
 ■ 4 podiums
 ■ 3 pole positions
 ■ 2 meilleurs tours

7^e Lewis Hamilton

Mercedes
 ■ 223 points
 ■ 2 victoires
 ■ 6 podiums
 ■ Meilleure qualif : 2^e
 ■ 2 meilleurs tours

8^e Sergio Pérez

Red Bull
 ■ 152 points
 ■ 4 podiums
 ■ Meilleur résultat : 2^e
 ■ Meilleure qualif : 2^e
 ■ 1 meilleur tour

9^e Fernando Alonso

Aston Martin
 ■ 70 points
 ■ Meilleur résultat : 5^e
 ■ Meilleure qualif : 3^e
 ■ 2 meilleurs tours

10^e Pierre Gasly

Alpine
 ■ 42 points
 ■ 1 podium
 ■ Meilleur résultat : 3^e
 ■ Meilleure qualif : 3^e

11^e Nico Hülkenberg

Haas
 ■ 41 points
 ■ Meilleur résultat : 6^e
 ■ Meilleure qualif : 6^e

12^e Yuki Tsunoda

Racing Bulls
 ■ 30 points
 ■ Meilleur résultat : 7^e
 ■ Meilleure qualif : 3^e

13^e Lance Stroll

Aston Martin
 ■ 24 points
 ■ Meilleur résultat : 6^e
 ■ Meilleure qualif : 8^e

14^e Esteban Ocon

Alpine
 ■ 23 points
 ■ 1 podium
 ■ Meilleur résultat : 2^e
 ■ Meilleure qualif : 4^e
 ■ 1 meilleur tour

15^e Kevin Magnussen

Haas
 ■ 16 points
 ■ Meilleur résultat : 7^e
 ■ Meilleure qualif : 7^e
 ■ 1 meilleur tour

16^e Alexander Albon

Williams
 ■ 12 points
 ■ Meilleur résultat : 7^e
 ■ Meilleure qualif : 7^e

17^e Daniel Ricciardo

Racing Bulls
 ■ 12 pts (18 GP disputés)
 ■ Meilleur résultat : 8^e
 ■ Meilleure qualif : 5^e
 ■ 1 meilleur tour

18^e Oliver Bearman

Ferrari & Haas
 ■ 7 pts (3 GP disputés)
 ■ Meilleur résultat : 7^e
 ■ Meilleure qualif : 10^e

19^e Franco Colapinto

Williams
 ■ 5 pts (9 GP disputés)
 ■ Meilleur résultat : 8^e
 ■ Meilleure qualif : 8^e

20^e Zhou Guanyu

Sauber Stake
 ■ 4 points
 ■ Meilleur résultat : 8^e
 ■ Meilleure qualif : 12^e

21^e Liam Lawson

Racing Bulls
 ■ 4 pts (6 GP disputés)
 ■ Meilleur résultat : 9^e
 ■ Meilleure qualif : 5^e

22^e Valtteri Bottas

Sauber Stake
 ■ 0 point
 ■ Meilleur résultat : 11^e
 ■ Meilleure qualif : 10^e

23^e Logan Sargeant

Williams
 ■ 0 pt (15 GP disputés)
 ■ Meilleur résultat : 11^e
 ■ Meilleure qualif : 13^e

24^e Jack Doohan

Alpine
 ■ 0 pt (1 GP disputé)
 ■ Meilleur résultat : 15^e
 ■ Meilleure qualif : 17^e

Statistiques basées uniquement sur les qualifications et grands prix (hors qualifs sprint & courses sprint).

FORMULE 1
Championnat 2024 :
le bilan



Haas

La prime à l'expérience

Le métier des pilotes et le nouveau management de Haas ont payé. **Après un début de saison discret, Haas a régulièrement placé sa monoplace dans les (petits) points.**

Les « vieux » Hülkenberg (37 ans) et Magnussen (32 ans) n'ont pas compté leurs efforts pour redonner des couleurs à l'équipe Haas, qui, avec la 7^e place au classement des constructeurs, obtient son meilleur résultat depuis 2018. La formation américaine n'échoue qu'à 7 points de l'équipe Alpine qui lui a grillé la priorité sur les dernières courses. Mais comme l'équipe française, Haas a réalisé des progrès techniques étonnants et décisifs dans la dernière ligne droite. Prudente dans son exploitation des développements, la formation, brillamment dirigée par le placide Japonais Ayao Komatsu, a fait un énorme bond en avant à partir de son grand prix national à Austin. Il ne faut pas oublier dans ce bilan 2024 le rôle joué par le rookie Oliver Bearman, futur titulaire de cette équipe, et qui du haut de ses 19 ans a ramené un petit point à Haas. Mais honneur à l'Allemand Nico Hülkenberg, qui résumé ainsi les efforts produits par son équipe qu'il quitte pour Sauber/Audi en 2025 : « Nous avons travaillé dur, marquant des points tout au long de la saison, du début à la fin. Nous avons fait du bon travail compte tenu de notre position l'an dernier. Je me suis vraiment amusé ces deux dernières années et je pars heureux et avec le sourire. C'est probablement la période la plus agréable de ma carrière en Formule 1. Un grand merci à cette équipe. »



Racing Bulls

Progression décevante

Jusqu'au cœur de l'été, Racing Bulls visait la 6^e place du championnat. **Mais la fin de saison de l'équipe junior de Red Bull n'a pas été à la hauteur de ses espoirs et objectifs.**

L'équipe basée à Faenza a plus retenu l'attention des médias pour le turnover et la destinée de ses pilotes que pour ses performances et ses progrès. Très tôt, il a été question de savoir quand Daniel Ricciardo serait remercié. Et une fois l'Australien écarté, d'une manière peu élégante, son remplaçant Liam Lawson a été regardé comme le possible recours pour prendre la place de Pérez chez Red Bull. Yuki Tsunoda, plus expérimenté et un peu assagi, en a légitimement pris ombrage. Ainsi, les deux pilotes ont semblé sur-piloter, plus dans l'optique de se mettre en évidence plutôt que pour tirer leur équipe vers le haut. C'est pourtant le Japonais – peut-être sous-coté – qui s'en est le mieux sorti au volant d'une monoplace inconstante qui n'a pas répondu au développement comme espéré. Le directeur de l'équipe, Laurent Mekies, veut regarder plus loin en s'appuyant sur les bases construites en 2024 : « Nous avons commencé à construire l'avenir de l'équipe. Nous avons procédé à un changement assez important au sein de l'entreprise pour préparer l'avenir. C'était la première année de ce nouveau projet. Et au milieu de tout cela, nous étions impliqués dans cette bataille en milieu de grille. Même si nous ne sommes pas satisfaits de notre classement (8^e comme en 2023, NDLR), nos pilotes ont accumulé près du double de points par rapport à la saison dernière. »



Williams

Photos : DPPi

Crash tests en série

L'équipe Williams a reculé au classement alors qu'elle méritait beaucoup mieux. **Mais sa fin de saison, assombrie par de gros crashes, lui a coûté cher, à tous points de vue.**

La saison 2024 de la mythique équipe de Grove aura eu le mérite de révéler le très prometteur pilote argentin Franco Colapinto et peut-être, en parallèle, mis en évidence les limites d'Alex Albon, qui peine à s'imposer comme un véritable leader. A la décharge du Thaïlandais, il faut souligner qu'il a été confronté, comme une bonne moitié des pilotes du plateau, à une monoplace capricieuse, inconstante, rapide en ligne droite mais trop vive dans les portions techniques. Le sociétaire de l'équipe Williams depuis 2022 n'avait guère été bousculé jusque-là par Nicholas Latifi et Logan Sargeant. Le soudain recrutement du jeune Franco Colapinto à la place de l'Américain a sorti Alex Albon de sa zone de confort. Enfin, l'équipe Williams a été lourdement handicapée par de nombreux accidents. James Vowles, le directeur sportif, en a comptabilisé seize qui ont d'autant ralenti le programme de développement et même obligé l'équipe à remonter de vieilles pièces sur la voiture de Colapinto. Le seul week-end brésilien a coûté près de 4 millions de dollars de dégâts, après les énormes crashes des deux pilotes (forfait d'Albon après les qualifications et troisième accident sous la pluie pour Colapinto). L'ultime accident de l'Argentin à Las Vegas a définitivement gâché la fin de sa saison, et écorné la belle image de ses débuts réussis.

15 vs **6** Duels remportés par Hülkenberg sur Magnussen en qualifications (en course : 15/5)

0 vs **2** Duels remportés par Hülkenberg sur Bearman en qualifications (en course : 0/2)

12 vs **6** Duels remportés par Tsunoda sur Ricciardo en qualifications (en course : 9/8)

6 vs **0** Duels remportés par Tsunoda sur Lawson en qualifications (en course : 4/2)

13 vs **0** Duels remportés par Albon sur Sargeant en qualifications (en course : 11/2)

7 vs **2** Duels remportés par Albon sur Colapinto en qualifications (en course : 4/4)

L'écurie surprise

Contre toute attente, et en dépit des annonces précédentes, **la F1 a accepté la candidature de Cadillac pour 2026. Un risque judiciaire aux Etats-Unis en serait à l'origine.**

Le choc a été rude à Las Vegas lorsqu'il est apparu que le groupe Formule 1 avait « conclu un accord de principe avec General Motors pour soutenir l'arrivée

de GM/Cadillac en tant que onzième équipe » sur la grille de départ de la F1 en 2026. Il s'agit d'un revirement majeur pour la F1, qui n'était pas du tout disposée à accorder une entrée supplémentaire. Les écuries existantes ont été mécontentes de cette nouvelle, non seulement parce qu'elles perdront de l'argent, mais aussi parce qu'aucune des procédures normales ne semble avoir été respectée. Cependant, elles ne peuvent pas contester la décision prise et, en fin de compte, une équipe soutenue par GM devrait être une bonne chose pour le sport.

General Motors est-il vraiment déterminé à posséder une écurie de Formule 1 ? Le groupe américain a fait quelques vagues remarques sur la construction d'une unité de puissance à un moment donné dans le futur, mais a rapidement conclu un accord pour que l'équipe utilise des moteurs et des boîtes de vitesses Ferrari en 2026 et au-delà. Pour ce qui est du châssis, nous devons attendre pour savoir, mais l'équipe ne dispose actuellement d'aucun site de production évident, que ce soit en Grande-Bretagne ou aux Etats-Unis. Il est donc possible qu'elle sous-traite la fabrication. Selon certaines rumeurs, l'équipe pourrait passer un accord avec Dallara, qui travaille actuellement avec Haas. Si ce n'est pas le cas, il est peu probable que l'arrivée d'un autre fournisseur soit couronnée de succès. Les châssis de F1 sont complexes et font appel à des technologies de pointe, et il faut du temps aux techniciens spécialistes des composites pour en apprendre les ficelles. Nous verrons comment l'équipe se comportera en 2026, mais elle devra se battre avec des rivaux qui disposent de trois ou quatre fois plus de personnel.

Jusqu'à présent, la nouvelle entité en train de se constituer n'a pas été soumise aux règles de plafonnement des coûts, ce qui lui a permis de verser des salaires beaucoup plus élevés à ses employés, mais l'entrée ayant été accordée, il y aura désormais des restrictions.

La question clé, cependant, est de savoir comment l'équipe est parvenue à ouvrir la porte de la Formule 1. De toute évidence, il s'est passé quelque chose qui a poussé Liberty Media à abandonner la lutte et à accepter la nouvelle équipe. Il est également évident que le processus a été précipité. Les annonces indiquaient que l'équipe de Formule 1 Cadillac était en passe de devenir une équipe « à part entière » d'ici la fin de la décennie, ce qui n'est manifestement pas le cas pour l'instant.

Andretti, un cheval de Troie

Le plus étrange est que la FIA a accordé une inscription en octobre 2023 à une société enregistrée dans le Delaware appelée Andretti Formula Racing, (sous le numéro 6816903). Pour qu'une inscription soit valide, il devrait s'agir de la même entité juridique. Mais il n'y avait aucune mention d'Andretti dans l'annonce faite par la F1 en novembre dernier. Peut-être que le nom de la société du Delaware changera à l'avenir pour que tout fonctionne légalement. C'est probablement la raison pour laquelle l'acceptation n'était que « de principe ».

Ce qui ressort de tout cela, c'est que, comme on s'en doutait, le nom d'Andretti n'a été utilisé que pour donner une bonne image de la future écurie. Il est clair que « l'équipe de Formule 1 Cadillac » n'est pas non plus une équipe GM, puisqu'une société appelée TWG Global est l'actionnaire majoritaire de la nouvelle opération. Cette société appartient à un investisseur sportif appelé Mark Walter, qui possède des parts dans l'équipe des LA Dodgers de la Major League Baseball, une participation dans le club de Premier League Chelsea FC,

et à le contrôle de la Professional Women's Hockey League (PWHL).

Il est clair que la décision d'autoriser l'entrée de la nouvelle équipe est la conséquence de l'enquête ouverte par le ministère américain de la Justice sur le rejet par la F1 de la candidature d'Andretti (*lire Sport Auto n° 755*). Lorsque les grandes entreprises américaines sont confrontées à des enquêtes du ministère de la Justice, leurs services juridiques conseillent presque toujours de coopérer. Elles produisent donc volontairement des documents en réponse à toutes les demandes et évitent ainsi les accusations d'obstruction, qui pourraient alarmer les actionnaires. Le ministère de la Justice a le droit de négocier des accords, en particulier si ceux-ci permettent au gouvernement d'économiser du temps et de l'argent.

Le point clé dans tout cela semble être que Liberty Media avait deux affaires antitrust contre elle : l'une concernant la F1, l'autre la filiale Live Nation. La vitesse à laquelle les choses se sont passées semble être liée au récent triomphe électoral de Donald Trump, car John Malone, l'homme qui possède Liberty Media, est un grand partisan de Trump. Mark Walter est un démocrate. Tout porte à croire que Malone a décidé de résoudre ses problèmes avec le ministère américain de la Justice afin de protéger le cours de l'action de Liberty Media dans les dernières semaines de l'administration démocrate. Ce faisant, il a réussi à maintenir Liberty Media en tant qu'entreprise d'une valeur de 29 milliards de dollars... C'est juste du business. Malone n'a pas d'intérêt réel pour la F1, hormis l'argent qu'elle génère, et conclure un accord rapide avec le département de la Justice lui semblait donc être un compromis raisonnable.

Par Joe Saward



Il s'est passé quelque chose qui a poussé Liberty Media à abandonner la lutte et à accepter la nouvelle équipe. Il est également évident que le processus a été précipité.



Sauber Stake

DPPI

Mention plus que passable

L'équipe suisse qui a couru sous le nom de Sauber, Alfa Romeo et à nouveau Sauber, boucle une décennie accrochée au fond du peloton. **Le chantier d'Audi s'annonce kolossal.**

Il s'en est fallu de peu que l'équipe Sauber, qui sera bientôt Audi, n'achève une interminable saison de 24 courses sans avoir marqué le moindre point. C'est le Chinois Zhou qui a évité cette humiliation en glanant quatre unités lors de l'avant-dernière manche de manière un peu miraculeuse grâce à un éphémère regain de forme des Sauber, dotées de quelques améliorations, mais surtout après de nombreux abandons dans le peloton. Son coéquipier Valtteri Bottas est donc le seul pilote à avoir disputé toutes les courses sans obtenir le moindre point. C'est une pilule assez difficile à avaler pour le Finlandais qui a tout de même 10 victoires à son

palmarès et qui a résumé son championnat d'une façon assez claire : « Ça a été une année de merde », avant de se montrer plus précis : « Nous avons attendu très très longtemps les améliorations et les développements. C'est assez ironique. Mais c'est comme ça. » En effet, ça a toujours été comme ça avec l'équipe d'Hinwil, historiquement incapable de suivre la course au développement. Mattia Binotto, l'ancien ingénieur motoriste qui fut à la tête de Ferrari, a été engagé pour piloter le projet Audi et peut donc mesurer l'ampleur du chantier qui l'attend. Il sait aussi que 2025 sera encore une année de transition. L'objectif raisonnable sera quand même de réintégrer le cœur du peloton.

21 **VS** **3** Duels remportés par Bottas sur Zhou en qualifications (2023 : 15/7)

14 **VS** **10** Duels remportés par Bottas sur Zhou en course (2023 : 12/9)



LES MOMENTS FORTS DU CHAMPIONNAT 2024

McLaren a raflé le titre des constructeurs face à Ferrari lors d'une dernière course épique, en conclusion d'une saison riche de 24 courses. Après 2023 qui fut à sens unique, 2024 a vu 7 pilotes s'imposer pour 4 équipes différentes. C'est prometteur pour 2025.

1

2 MARS GP de Bahreïn

Le meilleur tour de Verstappen fait très mal à la concurrence et l'inquiète. Le champion du monde a signé son meilleur temps avec plus d'une seconde et demie d'avance sur Leclerc et presque 2" sur son coéquipier.

2

9 MARS GP d'Arabie saoudite

Carlos Sainz doit se faire opérer en urgence d'une appendicite. Ferrari désigne Oliver Bearman, engagé en F2, pour le remplacer. A 18 ans et demi, le jeune Britannique devient le plus jeune pilote de la Scuderia, et se classe 7^e, sans trembler.

3

24 MARS GP d'Australie

En chasse derrière Fernando Alonso pour le gain de la 6^e place, Russell est victime d'un ralentissement vicieux de L'Espagnol lors de l'avant-dernier tour. Il tape durement et part en demi-tonneau. Alonso recevra 20" de pénalité.

4

7 AVRIL GP du Japon

Les deux Racing Bulls de Tsunoda et Ricciardo ratent leur envol. L'Australien se retrouve sous la menace d'Albon, mieux parti. Mais le pilote Williams touche une roue arrière de Ricciardo et les deux monoplaces finissent dans le décor.

5

21 AVRIL GP de Chine

Après avoir s'être élançé de la première ligne de la course Sprint et s'y être classé deuxième derrière l'intouchable Verstappen, Lewis Hamilton a sombré en qualification. Éliminé en Q1, il doit s'élançer de la 18^e place.

6

5 MAI GP de Miami

A la mi-course, la safety car est de sortie suite à l'accrochage ayant éliminé Sargeant et Magnussen. Norris en tire bénéfice et un arrêt au stand « gratuit ». L'Anglais ressort en tête devant Verstappen qui s'est arrêté un peu plus tôt.

7
19 MAI
GP d'Emilie Romagne
 En montant sur le podium devant le public italien, Charles Leclerc fait une bonne opération au championnat. Il s'installe à la 2^e place du classement des pilotes au détriment d'un Sergio Pérez (8^e), encore une fois inexistant.

8
26 MAI
GP de Monaco
 Le drapeau rouge provoqué par l'accident de Pérez au premier tour sauve Carlos Sainz, victime d'une crevaison après avoir touché Piastri. L'Espagnol revient au stand pour le nouveau départ. Ocon, qui a accroché Gasly, doit abandonner, suspension arrière cassée.

9
9 JUIN
GP du Canada
 La voiture de sécurité (accident de Sargeant) écarte Norris de la victoire. Il s'en est fallu d'un tour de trop en piste et de quelques mètres manquant à la sortie des stands pour que l'Anglais preserve sa 1^{re} place devant Verstappen.

10
23 JUIN
GP d'Espagne
 Dès le début du troisième tour et avec l'aide du DRS, Verstappen prend l'avantage sur Russell avec une facilité déconcertante. Il lâche la Mercedes d'une manière tout aussi spectaculaire. En fin de course, il contrôle le retour de Norris.

11
30 JUIN
GP d'Autriche
 Comme une tranche de salami, la Ferrari de Charles Leclerc est prise en sandwich entre la McLaren de Piastri et la Red Bull de Pérez au départ. Le Monégasque

laisse un aileron avant et toutes ses chances. Il termine hors des points (11^e).

12
7 JUILLET
GP de Grande-Bretagne
 Après une averse annoncée, les pneus slicks s'imposent. Hamilton se retrouve en tête, profitant des arrêts tardifs des McLaren. Piastri est loin et Norris ne peut pas résister au DRS de la Red Bull de Verstappen. Hamilton, hors de sa portée, triomphe.

13
21 JUILLET
GP de Hongrie
 Il reste 7 tours lorsque Verstappen, qui vise le podium, fait la jonction avec son vieil « ami » Hamilton qu'il attaque aussitôt. Une première fois en vain, et une seconde qui se termine par un accrochage qui le fait retomber à la 5^e place.

14
28 JUILLET
GP de Belgique
 Au pied du podium, les contrôleurs de la FIA informent l'équipe Mercedes que la monoplace de George Russell est trop légère de 1,5 kg. Après un second contrôle, la sanction (attendue) tombe : le vainqueur est déclassé. Hamilton récupère la victoire.

15
25 JUILLET
GP des Pays-Bas
 Si Verstappen limite la perte de points en se classant deuxième, l'écart entre le vainqueur et son dauphin n'avait plus été aussi important (22") depuis le premier GP à Bahreïn... remporté par Verstappen devant Pérez.

16
1^{ER} SEPTEMBRE
GP d'Italie
 Les pilotes McLaren avaient reçu l'autorisation de s'affronter mais avec

interdiction de se toucher et surtout de s'accrocher. C'est pourtant passé très près lorsque Piastri a tenté et réussi une manœuvre de dépassement très virile à la deuxième chicane.

17
15 SEPTEMBRE
GP d'Azerbaïdjan
 42 ans après la deuxième place de Carlos Reutemann au Grand Prix d'Afrique du Sud 1982, sur une Williams déjà, un pilote argentin marque des points. Le débutant Franco Colapinto (8^e) efface cette anomalie, glanant 4 points au passage.

18
22 SEPTEMBRE
GP de Singapour
 Daniel Ricciardo, alors dernier, s'arrête en fin de course pour chauffer des pneus tendres et claquer le meilleur tour. Il prive ainsi Norris de ce point supplémentaire que l'Anglais détenait jusque-là. Un bonus pour Verstappen.

19
20 OCTOBRE
GP des Etats-Unis
 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 le pilote Red Bull. Il parvient à prendre l'avantage, mais se voit pénalisé de 5".

20
27 OCTOBRE
GP de Mexico City
 Verstappen avait prévenu qu'il ne changerait pas son pilotage, tant que les règles ne changeraient pas. Mais cette fois, la sanction est tombée : pour ses deux manœuvres (défense et dépassements) litigieuses, il est pénalisé de 20".

21
3 NOVEMBRE
GP de São Paulo
 Ce grand prix est un temps fort à lui tout seul. A cause du déluge, les

qualifications ont lieu le dimanche. Elles sont émaillées d'interruptions et de drapeaux jaune et rouge, offrant une grille inédite. La promesse (tenue) d'une course à rebondissements.

22
23 NOVEMBRE
GP de Las Vegas
 A moins de 20 tours de l'arrivée, Lewis Hamilton est revenu de la 10^e à la 2^e place derrière son coéquipier George Russell. Les deux Flèches d'argent filent vers un 60^e doublé. Le premier depuis São Paulo en 2022.

23
1^{ER} DÉCEMBRE
GP du Qatar
 Au premier virage, Hülkenberg provoque

la perte d'Ocon qui percute Colapinto. Le Français et l'Argentin abandonnent. Plus loin, Stroll éjecte Albon. Le Canadien est pénalisé pour cet accrochage, l'équipe décide de le faire abandonner ensuite.

24
8 DÉCEMBRE
GP d'Abu Dhabi
 Ce dernier rendez-vous de l'année est riche en émotion, avec la dernière course de Sainz pour Ferrari, l'ultime « show » d'Hamilton avec Mercedes et la conquête du titre mondial des constructeurs pour l'équipe McLaren, qui le chassait depuis 24 ans.

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONSTRUCTEURS

	1^{ER} McLaren 666 points En 2023 : 302 points (4 ^e)
	2^E Ferrari 652 points En 2023 : 406 points (3 ^e)
	3^E Red Bull 589 points En 2023 : 860 points (1 ^{er})
	4^E Mercedes 468 points En 2023 : 409 points (2 ^e)
	5^E Aston Martin 94 points En 2023 : 280 points (5 ^e)
	6^E Alpine 65 points En 2023 : 120 points (6 ^e)
	7^E Haas 58 points En 2023 : 12 points (10 ^e)
	8^E Racing Bulls 46 points En 2023 : 25 points (8 ^e)
	9^E Williams 17 points En 2023 : 28 points (7 ^e)
	10^E Sauber Stake 4 points En 2023 : 16 points (9 ^e)

REPORTAGE
Bilan WRC 2024



PERSÉVÉRANCE RÉCOMPENSÉE

A l'issue d'une saison pleine de rebondissements, Thierry Neuville a – enfin ! – remporté le titre de champion du monde alors que, chez les constructeurs, Toyota est parvenu à renverser une situation défavorable... dans l'ultime spéciale de la saison !

**Par Alain Pernot
Photos Red Bull Media**



**LORS DE LA FINALE, IL FALLAIT JUSTE
À THIERRY NEUVILLE MARQUER 6 POINTS
POUR ENTRER DANS LA LÉGENDE.
UNE FORMALITÉ ? PAS DU TOUT !**

**Rallye
Monte-Carlo**
Thierry Neuville
Hyundai i20 Rally1

Le pilote belge (debout page de gauche, avec son copilote Martijn Wydaeghe) a commencé très fort la saison en battant Sébastien Ogier sur son terrain fétiche.

A

vec ses cinq titres de vice-champion du monde (2013 et 2016 à 2019), Thierry Neuville assumait jusque-là – et bien malgré lui – le rôle du Poulidor du Rallye. Mais avant son lancement, la saison 2024 donnait au Belge quelques motifs d'espoir. En effet, le double champion du monde en titre Kalle Rovanperä avait pris la décision – très étonnante pour un pilote de 23 ans ! – de se contenter d'un programme restreint. De quoi

dégager la route et offrir une belle occasion à ses concurrents... D'entrée de jeu, Thierry Neuville a résolu de prendre son destin en main. Il a réalisé un Monte-Carlo absolument magistral en s'octroyant le luxe de battre Sébastien Ogier sur son terrain fétiche. Une vraie prouesse si l'on tient compte du palmarès du Français sur cette épreuve (9 victoires). Malgré tous ses efforts, Ogier a dû s'incliner face à son adversaire belge qui ouvrait donc la saison de la plus brillante des manières et qui se plaçait fort logiquement en tête du championnat du monde.

Fort de cette convaincante entame, le pilote Hyundai a su par la suite très bien adapter son effort au nouveau barème de points faisant la part belle à la régularité. En tant que leader du championnat, il a aussi dû composer avec un facteur : l'ouverture de la route. Tout comme Sébastien Ogier avant lui, Thierry Neuville a pu constater à quel point cette position d'ouvreur pouvait être handicapante sur les épreuves terre. Surtout lorsque des pigistes du calibre d'Ogier ou de Rovanperä bénéficient d'une position très favorable ! « Sur les rallyes terre, nous avons beaucoup souffert car nous faisons la trace pour ceux qui partaient après nous, confirme le pilote Hyundai. Mais nous n'avons rien lâché, même si nous avons souvent exprimé verbalement notre frustration à ce sujet ! Nous avons travaillé dur pour tout optimiser et pour avoir de bons dimanches. Je pense que nous avons été l'un des équipages s'étant le mieux adaptés au nouveau système de points qui

en attribue selon le résultat de la seule journée de dimanche. C'était très important cette année. » Très vite, les dirigeants de l'équipe Toyota ont regretté d'avoir accédé à la demande de leur prodige finlandais de courir à mi-temps seulement. En effet, ils espéraient qu'Elfyn Evans, déjà deux fois vice-champion, profiterait de l'occasion pour déployer ses ailes et libérer tout son potentiel. Il n'en a rien été. Même s'il n'a pas été épargné par les soucis, le Gallois n'a pas su exploiter cette aubaine pour s'imposer comme un leader. Il lui a fallu attendre la dernière manche de la saison pour remporter un rallye, et encore, même pas de manière dominante.

Coup du sort

Pendant ce temps-là, ses équipiers Ogier et Rovanperä assuraient le show et convertissaient souvent leurs rares apparitions en succès... Après les deux premiers tiers de la saison, les dirigeants de Toyota ont même demandé à Sébastien Ogier de faire des heures sup en participant à tous les rallyes de fin de saison pour essayer de contrer le clan Hyundai. Finalement, pour Thierry Neuville, la concurrence la plus consistante est venue de son équipier Ott Tänak. Le retour de l'Estonien – après une saison chez M-Sport – a été un peu laborieux au début. Et puis sa victoire au Rallye de Sardaigne, lors du sixième rendez-vous de la saison, lui a permis de se relancer. En remportant le Rallye d'Europe centrale, avant-dernière manche de l'année, il s'est positionné comme le seul adversaire de Neuville à l'abord de la finale disputée au Japon.

Le pilote belge disposait toutefois d'un matelas confortable (25 points d'avance) lui permettant d'approcher cette finale avec une relative sérénité. Quelle que soit la performance de son équipier, il lui fallait juste marquer 6 points pour entrer dans la légende. Une formalité, direz-vous... Eh bien, pas du tout ! Dès la quatrième spéciale du Rallye du Japon, Thierry Neuville voyait sa Hyundai perdre une bonne partie de sa puissance par la faute d'un turbo défaillant ! « J'ai cru qu'on était maudits ! », reconnaît ●●●

Rallye du Japon

Sébastien Ogier
Toyota Yaris Rally2

En remportant la dernière spéciale de la saison, Sébastien Ogier a offert le titre des constructeurs à Toyota.



le pilote belge. Ce qui aurait pu n'être qu'un handicap ponctuel s'est mué en une véritable catastrophe. Réservé au seul changement des pneus et au ravitaillement en carburant, le point d'assistance de la mi-journée n'autorisait pas d'intervention sur le turbo, condamnant Neuville à une inexorable dégringolade au classement général, désormais mené par... Ott Tänak, hissé au moins temporairement au rang de virtuel champion du monde. Malgré ce coup du sort, le Belge ne s'est pas démobilisé. Il a su s'atteler avec concentration à une remontée méthodique. Quinzième le vendredi soir, il rentrait dans les points le lendemain en pointant septième le samedi soir. Malheureusement pour lui, Tänak était toujours en tête en position de virtuel champion. Mais tout allait basculer le dimanche matin. Dès la première spéciale du jour, l'Estonien partait irrémédiablement et bêtement à la faute. Alors qu'il possédait 38" d'avance à l'amorce de cette dernière étape, rien ne lui imposait d'imprimer un rythme aussi effréné. Or il a abordé cette spéciale comme si sa survie en dépendait. Les points distribués le samedi n'étant crédités qu'aux pilotes finissant le rallye, l'Estonien se voyait privé des fruits de son effort des jours précédents. Par là même, il offrait le titre à un Thierry Neuville aux anges !

Ogier offre le titre à Toyota

Le suspense n'était pas mort pour autant car la lutte pour le championnat du monde des constructeurs restait des plus indécises. Avant ce Rallye du Japon, Hyundai possédait une avance de 15 points sur Toyota. A l'abord de la Power Stage, soit après douze rallyes et vingt spéciales, les deux constructeurs se retrouvaient dans une égalité parfaite ! Une spéciale d'un peu moins de 14 km allait donc départager les deux marques... Sur cet ultime chrono de la saison, le nouveau champion du monde signait une performance de premier ordre avec un temps de 8'40"4 que les pilotes Toyota Elfyn Evans et Takamoto Katsuta n'ont pas été en mesure d'améliorer. Il a fallu attendre le passage de Sébastien Ogier pour que le championnat bascule. En tapant un chrono de 8'38"5, le pilote français offrait in extremis le titre mondial à Toyota. Cette performance apportait une conclusion logique à une saison plutôt dominée par le constructeur japonais. Toyota a en effet gagné huit rallyes sur treize et a remporté le plus grand nombre de spéciales (139 contre 91 à Hyundai), mais a failli voir cette suprématie contrariée par un barème de points très décrié qui devrait d'ailleurs être révisé en 2025. Le président de Hyundai Motorsport, Cyril Abiteboul, était du reste beau joueur : « *Nous manquons le titre des constructeurs de très peu. Cela a été une bataille intense et fantastique avec Toyota tout au long de la saison. Sur ce rallye asphalté, nous avons le rythme pour les menacer. Nous avons mené la majorité du rallye, mais avec deux accidents et un problème de turbo, nous leur avons laissé trop d'opportunités de nous rattraper et leur rythme dans la Power Stage était trop élevé pour que nous les battions. Félicitations, donc, à Toyota pour cette fabuleuse saison. Nous attendons avec impatience de batailler contre eux à nouveau. Cette année, nous avons montré un meilleur niveau de fiabilité et de performance qui nous a permis d'atteindre une étape importante en remportant pour la première fois le titre des pilotes.* »



POUR 2025, HYUNDAI NE MANQUERA PAS DE VISER LES DEUX TITRES. ADRIEN FOURMAUX A D'AILLEURS ÉTÉ RECRUTÉ.

Pour 2025, le constructeur coréen ne manquera pas de viser les deux titres. Il a d'ailleurs renforcé ses effectifs en recrutant Adrien Fourmaux pour un programme complet. Après avoir été rétrogradé en WRC2 en 2023, le Français s'est vu offrir une nouvelle chance en Rally1 par Malcolm Wilson. Il a parfaitement su la saisir. Au volant d'une Ford Puma pourtant un peu moins performante que ses adversaires, le Nordiste a réalisé une superbe saison, ponctuée par cinq podiums acquis sur des terrains très variés (Suède, Safari, Pologne, Finlande et Japon). De quoi lui ouvrir les portes d'une véritable équipe d'usine, promotion amplement méritée. Précisons que cette saison 2025 se déroulera dans un contexte technique inédit puisque les voitures Rally1 seront dépourvues de systèmes hybrides. Nous en reparlerons prochainement.

Un autre suspense était en cours au Japon : l'attribution de la couronne en WRC2. Avant cet ultime rallye de la saison, Oliver Solberg (Skoda Fabia RS Rally2) menait devant le Français Yohan Rossel (Citroën C3 Rally2) et le Finlandais Sami Pajari (Toyota GR Yaris Rally2). Ce championnat ne prenant en compte que les sept meilleurs résultats de la saison, Pajari – seul postulant à prendre le départ au Japon – apparaissait comme le favori. Il lui suffisait de terminer deuxième pour remporter le championnat. Une mission qu'il a parfaitement accomplie, laissant au Russe Nikolay Gryazin (Citroën C3 Rally2) l'honneur de gagner le rallye. Cette consécration n'est qu'une confirmation de plus du potentiel de l'espoir finlandais de 22 ans (23 depuis le 1^{er} décembre). Titré au volant d'une Yaris Rally2 (dont c'était la première saison en compétition), Pajari s'est vu offrir par le constructeur japonais une première chance en Rally1. Il a en effet disputé trois rallyes dans la catégorie reine et s'y est distingué, finissant à une impressionnante quatrième place en Finlande et à l'Acropole. Son expédition au Chili s'est en revanche achevée par des tonneaux. Pas de quoi décourager les dirigeants de Toyota qui l'ont enrôlé à temps complet de manière à préparer l'avenir, notamment en cas d'éventuelle défection de Kalle Rovanperä (qui reviendra avec un programme complet en 2025). ●



Rallye de Sardaigne

Ott Tänak
Hyundai i20 Rally1

Après un début de saison difficile, Ott Tänak s'est remis en selle en renouant avec la victoire en Italie. En lice pour le titre jusqu'au dernier rallye, il a tout perdu dans une sortie de route.



Rallye de Suède

Adrien Fourmaux
Ford Puma Rally1

De retour en Rally1, le pilote français a commencé en Suède une superbe série de cinq podiums au volant de la Ford Puma.



Rallye de Grèce

Sami Pajari
Toyota Yaris Rally2

Champion en WRC2, le Finlandais Sami Pajari est la révélation de la saison en Rally1 avec deux quatrièmes places en Finlande et en Grèce.



CLASSEMENT CHAMPIONNAT DU MONDE DES PILOTES 2024 (RALLY1)

- 1^{er}** **Thierry Neuville**
Hyundai i20 Rally1 ■ 242 pts ■ 2 victoires
■ 6 podiums ■ 50 spéciales remportées
- 2^e** **Elfyn Evans**
Toyota Yaris Rally1 ■ 210 pts ■ 1 victoire
■ 7 podiums ■ 24 spéciales remportées
- 3^e** **Ott Tänak**
Hyundai i20 Rally1 ■ 200 pts ■ 2 victoires
■ 6 podiums ■ 29 spéciales remportées
- 4^e** **Sébastien Ogier**
(saison partielle : 8 rallyes sur 13 disputés)
Toyota Yaris Rally1 ■ 191 pts ■ 3 victoires
■ 7 podiums ■ 52 spéciales remportées
- 5^e** **Adrien Fourmaux**
Ford Puma Rally1 ■ 162 pts ■ 5 podiums
■ 11 spéciales remportées
- 6^e** **Takamoto Katsuta**
Toyota Yaris Rally1 ■ 116 pts ■ 1 podium
■ 16 spéciales remportées
- 7^e** **Kalle Rovanperä**
(saison partielle : 7 rallyes sur 13 disputés)
Toyota Yaris Rally1 ■ 114 pts ■ 4 victoires
■ 4 podiums ■ 16 spéciales remportées
- 8^e** **Grégoire Munster**
Ford Puma Rally1 ■ 46 pts
- 9^e** **Dani Sordo**
Hyundai i20 Rally1 ■ 44 pts
■ 3 spéciales remportées
- 10^e** **Sami Pajari**
Toyota Yaris Rally1 ■ 44 pts
- 11^e** **Andreas Mikkelsen**
Hyundai i20 Rally1 ■ 40 pts
■ 4 spéciales remportées
- 12^e** **Esapekka Lappi**
Hyundai i20 Rally1 ■ 33 pts ■ 1 victoire
■ 5 spéciales remportées

CLASSEMENT CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONSTRUCTEURS

- 1^{er}** **Toyota** ■ 561 pts ■ 8 victoires
■ 139 spéciales remportées
8^e titre (1993, 1994, 1999, 2018, 2021 à 2024)
- 2^e** **Hyundai** ■ 558 pts ■ 5 victoires
■ 91 spéciales remportées
2 titres (2019 et 2020)
- 3^e** **M-Sport** ■ 295 pts
■ 11 spéciales remportées
1 titre (2017)

CLASSEMENT CHAMPIONNAT PILOTES (WRC2)

- 1.** **Sami Pajari** **126 pts**
- 2.** **Oliver Solberg** **123 pts**
- 3.** **Nikolay Gryazin** **116 pts**
- 4.** **Yohan Rossel** 111 pts
- 5.** **Kajetan Kajetanowicz** 69 pts
- 6.** **Lauri Joonas** 58 pts
- 7.** **Gus Greensmith** 54 pts
- 8.** **Jan Solans** 54 pts
- 9.** **Josh McErlean** 50 pts
- 10.** **Robert Virves** 45 pts

ÉDITEUR
ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)
40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex

Directeur de la publication **Gautier Normand**
Actionnaires **Président Reworld Media France**
(RCS Nanterre 477 494 371)
& **Axel Springer France** (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil **01.41.33.50.00**
www.sportauto.fr
E-mail **sportauto@reworldmedia.com**

RÉDACTION
Rédacteur en chef **Jean-Eric Raoul**
Directeur artistique **Thomas Hilly**
Rédacteur en chef adjoint **Laurent Chevalier**
Chef de rubrique Essais **Sylvain Vétaux**
Secrétaire général de rédaction **Denis Riffle**
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 Haitaïan**
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 **Métanie Caillé**

SERVICE ABONNEMENTS

Tél. **01.46.48.47.61** Du lundi au vendredi de 9 h à 19 h
et le samedi de 9 h à 18 h (prix d'un appel local)
Internet Formulaire sur **www.serviceabomag.fr**
Courrier **Service Abonnements Sport Auto**
59898 Lille Cedex 9
Prix abonnement France (12 numéros) : **85,34 €**

FABRICATION
Directeur des opérations industrielles **Bruno Matillat**
Chef de fabrication **Thibaut Lefebvre**

PRÉPRESSE
Tél. **01.41.33.29.88**
Responsable service **Sylvain Boularand**

IMPRIMEUR
Imaye Graphic
96, bd Henri-Becqueret, 53021 Laval Cedex 9



AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL
Origine du papier : **Finlande**
Taux de fibres recyclées : **0 %**
Impact sur l'eau **Ptot 0,005 kg/tonne**



Date du dépôt légal **décembre 2024**
Prix de vente **6,95 €**
Date de parution **27 décembre 2024**
N° ISSN **0151-6353**
N° CPPAP **1024 K 86784**

LE BLOG DES ESSAYEURS

La page des sorties de route, où notre équipe des essais a carte blanche pour partager ce que lui inspire le monde de l'exception automobile.



L'heure de la réflexion

Par **Laurent Chevalier**

Je n'étais pas le dernier à tomber des nues en découvrant le « nouveau langage » de Jaguar.

En me demandant s'il avait été mis au point par Kevin, le stagiaire pistonné du marketing, après avoir découvert l'abonnement de la boîte à ChatGPT et appuyé un peu trop vite sur la touche « envoyer à tout le monde ». Car pour avoir longtemps fantasmé devant les immuables Jaguar XJ, je me suis senti désarçonné. Comme tout le monde, j'y suis donc allé de mon post caustique sur les réseaux sociaux. M... quoi ! En même temps, avec deux secondes de recul, il est important de dézoomer et voir la situation telle qu'elle était. Une ex-employée de Jaguar m'a confié récemment, à demi-mot et à condition de ne pas la citer, que la marque seule n'aurait pas gagné d'argent depuis des lustres et qu'elle ne devrait son salut qu'au fait d'être adossée à un grand groupe comme Land Rover, qui lui aurait permis pour ainsi dire de rester debout.



Toux doux, bijou !

Par **Sylvain Vétaux**

J'ai d'énormes progrès à faire en termes de pondération. On me dit qu'il faut être tolérant à l'égard de Jaguar, qui semble bien parti pour faire dans le vestimentaire et le capillaire, alors que je fustige son patron d'avoir tiré un trait sur l'exceptionnelle histoire de la marque. On me dit que maudire la voiture électrique est une hérésie et que mes arguments focalisés autour de la déliquescence du secteur automobile (ventes catastrophiques, plans sociaux à foison, Nissan qui lutte pour sa survie) ne sont pas recevables puisque, après tout, ces centaines de milliers d'emplois sont de la roupie de sansonnet face à l'urgence climatique. Mais certains d'entre vous manquent aussi de pondération. Comme ce lecteur qui est persuadé que les fondateurs de Sport Auto doivent se retourner dans leur tombe depuis que le magazine essaie des voitures électriques. Ou cet autre qui juge



POURQUOI TOUS CEUX QUI, COMME MOI, ONT SI SOUVENT RÊVÉ D'UNE JAGUAR N'EN ONT JAMAIS ACHÉTÉ UNE ?

Alors, en sachant qu'une recette n'a pas fonctionné pendant autant d'années, faut-il s'entêter à faire la même ? Et pourquoi tous ceux qui, comme moi, ont si souvent rêvé d'une Jaguar n'en ont jamais achetée ? L'auraient-ils fait si leurs gammes avaient continué sur leur lancée ? Très probablement non. Je ne dis pas que c'est une raison pour faire n'importe quoi. Mais c'est une occasion pour explorer de nouvelles pistes, quitte à surprendre. C'est fait, avec un concept qui n'aurait pourtant choqué absolument personne s'il avait été présenté par Rolls Royce. Je ne dis pas que j'adhère, je dis juste ça ne m'empêchera pas de continuer à rêver devant une belle berline XJ d'occasion. Et que je leur souhaite de réussir.



OUI, LORSQU'IL PLEUT, LES MESURES SERAIENT INEXACTES. ET LA RS 6 GT N'A PAS ÉTÉ AU VIGEANT. Y A-T-ELLE SA PLACE ?

aberrant que chaque essai ne soit pas dûment accompagné de nos mesures. Ou bien encore ce passionné vitupérant que la RS 6 GT n'ait pas été superstérée. Tout doux, bijou : cela reste du divertissement et aucun de nous n'a la solution pour sauver Dame Nature, mettre fin aux conflits armés ou abaisser l'âge de la retraite à 46 ans. Oui, il m'est arrivé de dire du bien d'une électrique parce qu'elle m'avait amusé : mille excuses ! Oui, lorsqu'il pleut, installer notre radar ne sert à rien et les mesures seraient inexactes. Oui, la RS 6 GT n'a pas été au Vigeant. Y a-t-elle sa place ? Diantre, voilà que je m'emporte de nouveau.



DALLARA STRADALE - 07/21- 235 KM - 250.000 €



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



PORSCHE 992 CARRERA 4S
CABRIOLET PDK
Année : 02/20
Kilométrage : 21.500 km
160.000 €



FERRARI PORTOFINO M
TAYLOR MADE
Année : 06/24
Kilométrage : 219 km
315.000 €



AUDI RS4 AVANT V6
450 CH
Année : 08/20
Kilométrage : 45.000 km
80.000 €



MERCEDES-BENZ SL 63 AMG
4MATIC+ 585 CH
Année : 10/22
Kilométrage : 6.311 km
165.000 €



DPM MOTORS | 45 Bd du Jardin Exotique | 98000 Monaco
| 48 Rue Grimaldi | 98000 Monaco
DPM CLASSIC | 4 Impasse des carrières | 98000 Monaco

contact@dpm-motors.com - www.dpm-motors.com
Tél. : +377 93 50 22 70



application iPhone & iPad dpm motors / Disponible en téléchargement gratuit sur l'App Store / l'iPhone, l'iPad & iTunes Store are trademarks of Apple Inc.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



ANGE BARDE
g e n è v e