

SEP M
TOP
ventes

Sport

N°757 Février 2025

auto

R1357
444
246

FORMULE 1



Lewis Hamilton

Le sens de l'épopée Mercedes



SUPERTEST

McLaren 750S

La pistarde ultime ?



NOUVEAUTÉ

Porsche 911 Carrera S type 992, phase 2

Elle échappe à l'hybride !



GRAND FORMAT

Aston Martin Vantage

Plus précise et toujours serviable



MATCH

Alpine A290 GTS vs Mini Cooper S JCW

Thermique ou électrique, votre petite bombe ?

BEL: 760€ - ESP: 760€
GR: 760€ - DOM S: 760€
ITA: 760€ - LUX: 760€
PORT CONT: 760€
CAN: 1150€CAN
MAR: 820€ - TOM S: 950€CFP
CH: 101€S - TUN: 180€TU

L 15764 - 757 - F: 6,95 € - RD



B.R.M.

.. Chronographes ..



brm-chronographes.com

EN PISTE VERS
L'UNIVERS RACING





SOMMAIRE

N° 757 Février 2025



28



18

42



50

62



130



6

GAZ

- 18 GRAND FORMAT
Aston Martin Vantage
- 28 SUPERTEST
McLaren 750S
- 36 ESSAI
Mercedes-AMG
GLC 63 S E Performance
- 40 À LA LOUPE
La bi-injection du
4 cylindres Mercedes-AMG
- 42 MATCH
Alpine A290 GTS
vs Mini Cooper S JCW
- 50 ESSAI
MG Cyberster
- 56 ESSAI
Porsche Panamera
Turbo S E-Hybrid
- 62 ESSAI
Lexus LBX Morizo RR
- 66 ESSAI
Volkswagen
Golf GTI Clubsport
- 72 RETOUR AUX SOURCES
Porsche 968 CS (1993)

ACTUS

- 4 ÉDITO
- 6 LA SPORTIVE DU MOIS
Porsche 911 Carrera S
coupé & cabriolet
(type 992, phase 2)
- 9 ACTUS
Ford Escort Mk I RS
Continumod, Aston Martin
Vantage Roadster
- 12 CLUB SPORT AUTO
Les dates à retenir
- 13 TOP CHRONOS
Louis Vuitton Escale
- 14 HISTOIRES D'AUTOS
Vincent Vosse,
Team Principal
de WRT-BMW (WEC)

EN VRAI

- 80 C'EST LA MIENNE !
Ferrari F355 GTS
- 82 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois,
vos photos
- 84 ACHETER
UNE OCCASION
Nissan GT-R (R35)
- 88 GUIDE D'ACHAT
Les sportives
neuves
- 94 PETITES
ANNONCES

SPORT

- 124 STUDIO
Citroen ZX Evo 3
(Rallye-Raid, 1995)
- 130 REPORTAGE F1
Mercedes & Hamilton,
un duo en or
- 134 COULISSSES F1
Les infos
de l'intersaison
- 138 ENQUÊTE F1
Un nouveau patron
chez Liberty Media
- 142 DAKAR 2025
Yazeed Al Rajhi,
l'invité surprise
- 146 BLOG
Le blog des essayeurs

Crédits
photos couverture
Kiosques :
**Laurent Villaron
& DR**
Abonnés :
Laurent Villaron

Encart Edigroup jeté
entre les pages 82 et 83
sur la diffusion Belgique
et Suisse.



ABONNEZ VOUS

Voir page 122

Laurent Villaron

Laurent Villaron

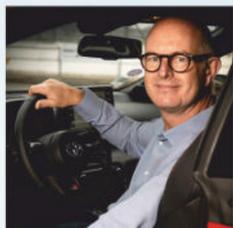
Laurent Villaron

Laurent Villaron

Mercedes F1 Media



L'essentiel reste qu'un géant de ce calibre ait encore l'envie et la possibilité de s'amuser et de nous surprendre.



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

A contre-courant

Si vous avez déjà feuilleté rapidement ce numéro, vous aurez peut-être repéré l'essai d'un engin d'allure paisible, qui semble un peu perdu au milieu des habituels avions de chasse. Je veux parler du Lexus LBX Morizo RR (page 62). Oublions le nom à rallonge pour retenir l'essentiel : quelqu'un, au sein du groupe Toyota, a eu l'envie saugrenue de greffer la mécanique bouillante de la GR Yaris sous les habits chics du petit SUV Lexus LBX. Drôle d'idée, tant le mariage semble contre-nature. Mais idée drôle, surtout, et à contre-courant des tendances actuelles, où plus aucun constructeur de premier plan ne s'autorise ce genre de fantaisie. Il y a quelques décennies, quand Mercedes ou Audi ont commencé à déguiser des loups en agneaux, passé l'effet de surprise, la planète automobile s'est enflammée. Aujourd'hui, lancés dans une guerre pour leur survie, chahutés par la tempête de l'électrification, les constructeurs européens n'osent plus ces distractions ludiques. Sauf, éventuellement, pour mettre sous les projecteurs leurs talents d'électriciens, *confé* Renault et son extravagante R5 Turbo 3E, histoire de donner envie pour ce type de motorisation. Admettons que, jusqu'à présent, la tentative n'est pas totalement

couronnée de succès chez les amateurs d'émotions sportives.

La démarche du groupe Toyota avec le LBX Morizo est d'un autre calibre. Sans doute, il entre une part de communication dans la proposition de Lexus, qui vise à démontrer qu'au-delà des qualités reconnues de fiabilité, de sobriété et de service aux clients, la marque sait aussi tomber la veste et donner la banane. Dans un passé pas si lointain, le généreux V8 à l'ancienne de l'IS F, ou le sublime V10 de la LFA jouaient déjà cette partition. Mais on a aussi le sentiment que le premier groupe automobile mondial, serein sur sa stratégie multi-énergie, porté par le succès actuel de l'hybridation dont il a été le pionnier, peut se permettre cette distraction. Le LBX Morizo, c'est le résultat d'un « et si ?... » qui s'est concrétisé. Bon, cela aide sûrement que la question ait été posée par l'ancien grand patron, Akio Toyoda, alias Morizo (son pseudo de pilote), dont on connaît la passion personnelle pour le sport automobile. Mais l'essentiel reste qu'un géant de ce calibre ait encore l'envie et la possibilité de s'amuser et de nous surprendre. Une mauvaise nouvelle, quand même, pour finir : il n'est pas du tout certain que ce modèle distrayant soit un jour proposé sur le marché français, qui l'assassinerait immédiatement par un malus scélérate. ●



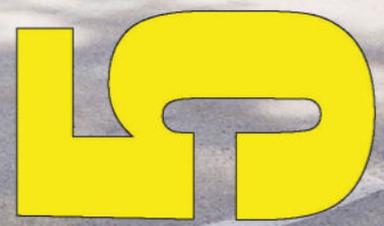
du 8 au 12 mai 2025
BILBAO
 et Pics d'Europe



et 7 rallyes
 à découvrir



drive-escape.com
 Tél: 06 49 73 73 70



VOYAGEZ
 PILOTEZ
 DECOUVREZ
 PROFITEZ





LA SPORTIVE DU MOIS



Porsche 911 Carrera S coupé & cabriolet
(type 992, phase 2)

L'amour ouf

Ouf ! Porsche ne fonce pas, tête baissée, vers l'hybride. La preuve avec cette nouvelle Carrera S, pièce centrale de la gamme 911, qui reste en 100 % thermique et promet de réactualiser les sensations d'un plaisir toujours authentique. Ça sent déjà le coup de foudre...

Par Laurent Chevalier



Contrairement à la 911 Carrera GTS, qui adopte un flat 6 monoturbo de 3,6 litres et un moteur électrique en sandwich dans le carter de boîte, la Carrera S reste 100 % thermique. Son 3 litres biturbo progresse de 30 ch par rapport au modèle précédent, pour atteindre 480 ch.



rente chevaux de plus et un équipement revu à la hausse, c'est peut-être un détail pour vous.

Mais pour nous, ça veut dire beaucoup. On peut même y voir une sorte d'aveu. Celui qui consiste à trancher entre

la voie de la Carrera GTS T-Hybrid et celle de la Carrera tout court (100 % thermique) pour propulser son cœur de gamme, star des stars, la Carrera S. C'est donc le flat 6 qui l'emporte en solo, sans la batterie qui pèse un âne mort mais avec un coup de boost pour la beauté du geste. Et pour répondre à ceux qui se poseraient la question du malus, c'est plein pot, mais il faut rappeler que l'hybride n'y aurait rien changé. La Carrera S émet d'ailleurs moins de CO₂ que la GTS T-Hybrid (246 g/km contre 251 g/km). En parlant de positionnement, Porsche grimpe d'un cran en matière de performances par rapport à l'ancien modèle. Le flat 6 biturbo conserve sa cylindrée de 3 litres mais bénéficie d'un soin tout particulier. Les motoristes de Weissach se sont arrachés les cheveux pour le faire progresser en puissance et en efficacité, tout en validant les interminables normes de

pollution et de bruit. La barre passe de 450 à 480 ch, au même régime de 6 500 tr/mn, tandis que le couple maxi stagne à 54 mkg (à partir de 2 100 tr/mn au lieu de 2 300 tr/mn précédemment). Le régime maxi, lui, se hisse toujours à 7 500 tr/mn. La plus grande partie des améliorations concernent l'adoption de nouveaux turbocompresseurs inspirés de la 911 Turbo et d'un système de refroidissement d'air de suralimentation optimisé. A noter que ce moteur est totalement différent de celui de la version GTS qui, pour mémoire, passe de 3 litres à 3,6 litres et troque son système biturbo pour un monoturbo à assistance électrique, en plus du moteur électrique en sandwich dans le carter de la boîte de vitesses à double embrayage. Rien de tout cela dans la Carrera S, donc, mais cela n'empêche pas la nouvelle mouture d'annoncer un 0 à 100 km/h expédié en 3"3. A titre de comparaison, l'Aston Martin Vantage ne sprinte pas mieux, avec 3"5 revendiquées pour couvrir le même exercice, malgré son V8 biturbo de 665 ch. Idem pour la Corvette Stingray, dont le V8 (certes atmosphérique) présente pourtant une cylindrée gargantuesque de 6,2 litres. Les 482 ch de ce dernier propulsent l'américaine à 294 km/h

tandis que la Porsche avance le chiffre de 308 km/h chrono avec une puissance comparable. En clair et si vous me passez l'expression : il pète la forme, ce flat 6 ! Il faut souligner que le rapport poids/puissance est légèrement plus favorable que celui du modèle précédent, en dépit de la hausse totale de 35 kg sur la balance (1 540 kg au lieu de 1 515 kg). En comparaison, une Ford Mustang Dark Horse au V8 de 435 ch avoue 1 837 kg, soit 300 kg de plus.

Infatigable

Le choix de la transmission de la Carrera S se résume, pour le moment, aux deux roues motrices ; avec la boîte à double embrayage 8 rapports imposée, probablement pour mieux laisser à la 911 T le soin de draguer les amateurs de boîtes mécaniques. Côté équipement, la S progresse avec les jantes de 20 et 21 pouces désormais montées de série, comme le système de contrôle vectoriel du couple Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+). Rappelons que celui-ci n'est pas disponible sur la 911 Carrera. Contrairement à cette dernière, qui doit composer avec un freinage aux dimensions classiques, la Carrera S hérite du système majoré et renforcé de la GTS, qui ●●●



LA SPORTIVE DU MOIS

Porsche 911 Carrera S coupé & cabriolet (type 992, phase 2)



se distingue par des disques de 408 mm à l'avant et de 380 mm à l'arrière. Porsche propose aussi la céramique (PCCB) en option, tout comme la suspension sport PASM, avec le châssis surbaissé de 10 mm, combiné aux roues arrière directrices. Concernant les liaisons au sol, on note que les lois d'amortissement ont été revisitées par rapport au modèle précédent. Les metteurs au point de Weissach ne tarissent pas d'éloges sur ce point, en évoquant une maniabilité accrue, une précision supérieure et une réactivité améliorée lors des changements de cap. A ce propos, les réglages du train avant sont eux aussi peaufinés et la direction est plus directe. Il en résulterait une plus grande agilité et un meilleur comportement en courbe. Le gain serait également aussi sensible en maniabilité à basse vitesse qu'en stabilité directionnelle à vive allure. Quant à l'argument de l'équipement de série plus riche, il reste bancal. Pendant que certains s'amuseront à pointer les différences, élément par élément, les autres y verront surtout une façon de faire passer la pilule d'une hausse significative du tarif de base. En clair, merci pour la dalle de recharge de téléphone désormais de série, mais le prix sans option augmente quand même de 17 000 €. Sans compter que certains équipements utiles, comme le système de levage de l'essieu avant par exemple, réclament toujours un supplément. La nouvelle 911 Carrera S est disponible à partir de 157 300 € en coupé et à partir de 171 500 € en cabriolet. ●



NOTRE AVIS

Même si elles sont légères, les évolutions de cette Carrera S phase 2 devraient logiquement conforter la place de leader incontesté de la 911 dans le petit monde du grand tourisme. Il n'y a qu'à voir le niveau de performances revendiquées, toujours équivalentes à celles des concurrentes beaucoup plus puissantes, pour s'en convaincre.



La Carrera S est pour l'instant disponible en 2 roues motrices, coupé ou cabriolet. Sa boîte à double embrayage à 8 rapports est imposée.



EN BREF

Moteur : flat 6, biturbo, 24 S, 2 981 cm³

Puissance maxi : 480 ch à 6 500 tr/mn Couple maxi : 54 mkg à 2 100 tr/mn

Transmission : roues AR, 8 rapports double embrayage Antipatinage : de série

Contrôle de stabilité : déconnectable Autobloquant : de série, électronique, PTV+

Poids annoncé : 1 540 kg Rapport poids/puissance : 3,2 kg/ch

L - l - h : 4 553 - 1 852 - 1 295 mm Empattement : 2 450 mm

Pneus AV & AR : 245/35 R 20 & 295/30 R 21

Prix de base : 157 300 € (coupé), 171 500 € (cabriolet)

V. max. : 308 km/h 0 à 100 km/h : 3"3 (avec pack Sport Chrono)



Ford Escort Mk I RS Continuumod

Un goût de reviens-y

Les restomods ont le vent en poupe et **les Anglais de Boreham Motorworks y succombent.**



inquante ans après qu'elle a tiré sa révérence, la Ford Escort Mk I RS revient sur le devant de la scène. Plus qu'un restomod,

Boreham Motorworks préfère le terme de « Continuumod ». En quoi cela diffère-t-il ? Pas besoin de voiture donneuse ici. Le châssis reçoit l'agrément de Ford et la carrosserie est remise au goût du jour. Seuls 150 exemplaires seront assemblés, à partir de l'automne prochain. Partenaire historique de Ford en Rallye, Boreham Motorworks commercialise un engin « à l'ancienne » : pas d'ABS, pas de contrôle de traction, pas de direction assistée, pas de servofrein, un essieu arrière flottant en titane et aluminium, des combinés filetés

et un autobloquant ATB. Pour la mécanique, le client a le choix entre un 1 845 cm³ Twin Cam de 185 ch, relié à une transmission manuelle à 4 vitesses ou un 2,1 litres atmosphérique (à distribution par chaîne), ne pesant que 85 kg, et développant 300 ch. Ce quatre pattes est capable de tourner jusqu'à 10 000 tr/mn ! La puissance, transmise uniquement à l'arrière, est alors confiée à une boîte manuelle à 5 rapports, avec première en bas à gauche. Boreham Motorworks repart des plans originaux pour commercialiser, en conduite à gauche ou à droite, une voiture qui fleure bon la nostalgie. Sauf en ce qui concerne le tarif. Plus de 350 000 € la Ford du siècle dernier, ça commence à chiffrer même si, avec ses 800 kg revendiqués, on ne doute

pas que les sensations soient au rendez-vous. La carrosserie, copie conforme de l'originelle, fait largement appel à de la fibre de carbone et la firme anglaise s'enorgueillit d'avoir mis au point des gabarits permettant des ajustements bien plus rigoureux que ceux des années 70. C'est à espérer. La planche de bord est très épurée et on apprécie le bloc d'instrumentation aux cadrans argentés, le volant à fort déport et les baquets en cuir et Alcantara. L'arceau-cage sera de série mais les renforts au niveau des portières sont amovibles, afin de faciliter l'utilisation au quotidien. Aucune valeur d'accélération ou de vitesse maxi n'a été communiquée. ●

Par Sylvain Vétaux



EN BREF

Moteur : **4 cyl. en ligne, 2 100 cm³, 300 ch à 10 000 tr/mn**
(ou 1 845 cm³, 185 ch à 9 000 tr/mn)
Transmission : **roues AR, 5 rapports manuels**
(ou 4 rapports sur version 185 ch)
L - l - h : **3 780 - 1 703 - 1 335 mm**
Poids : **800 kg**
Prix : **env. 350 000 €**
(150 exemplaires)

Boreham Motorworks fait payer au prix fort son Escort RS du XXI^e siècle. La puissance grimpe jusqu'à 300 ch pour un poids contenu à 800 kg. Le tout, moyennant 350 000 €. Disponible en conduite à gauche également.





Aston Martin Vantage Roadster

Défrisage express

Le cabriolet anglais est l'auto la plus rapide à se décapoter. **En 7 secondes, vous êtes cheveux au vent.**

L'écart de poids entre coupé et roadster s'établit à 60 kg. C'est toujours trop, certes, mais à l'heure actuelle, ce surplus pondéral constitue une véritable prouesse puisqu'en plus de la capote en toile, la découvrable embarque forcément des renforts structurels inhérents à la perte de rigidité torsionnelle de la coque. Le constructeur précise que la casquette est composée de huit couches d'isolants, qu'elle se replie en Z et pas en K, n'a pas besoin de couvre-tonneau et revendique l'activation la plus rapide du marché. Jusqu'à 50 km/h, il ne faut que 6"8 à la Vantage pour se coiffer ou se décoiffer. En cas de retournement, deux arceaux en alu se déploient. Quatre couleurs de couvre-chef sont proposées (noir, rouge, bleu et noir/argent) auxquelles s'ajoutent trois nouvelles teintes de carrosserie. Ça, c'est pour le tout-venant car l'anglaise est évidemment éligible au programme de personnalisation Q, qui permet de faire tout (et parfois n'importe quoi) avec son auto. Le décapulage, en dépit d'une répartition de masses équivalente au coupé (49/51 %), a imposé une retouche des liaisons au sol. Les amortisseurs adaptatifs Bilstein DTX voient leur tarage évoluer légèrement et sont toujours couplés à des doubles triangles (avant) et un essieu multibras (arrière). Des solutions techniques dont était privée la première Vantage découvrable (une DB2 Drophead Coupé), lancée il y a 75 ans. Le châssis est en aluminium sur lequel viennent se greffer des panneaux de carrosserie en composite. Esthétiquement,

la nouvelle venue exhibe une calandre immense, permettant au V8 biturbo de se gaver de 30 % d'air frais de plus que sur la précédente génération. Celui-ci développe toujours 665 ch, transmis aux roues arrière via une boîte auto à huit vitesses (qui est à l'arrière). Comme souvent chez Aston Martin, l'arbre de transmission entre le moteur et l'essieu arrière est en fibre de carbone. L'autobloquant électronique fonctionne de pair avec un contrôle de traction ajustable sur huit niveaux. Des Michelin Pilot Sport S 5, développés spécialement pour cette auto, auront la lourde tâche d'encaisser les plus de 80 mkg du 4 litres. Stricte deux places, la Vantage Roadster dispose de toutes les aides à la conduite modernes, devenues obligatoires (aide au maintien dans la voie, freinage d'urgence, lecture de panneaux de signalisation) ou non (contrôle de vitesse adaptatif,). Mais il faut remettre la main au portefeuille pour s'équiper des disques carbone/céramique (410 et 360 mm de diamètre), à peine plus grands que les galettes acier de série (400 et 360 mm). ●

Par Sylvain Vétaux



Musculeuse, la Vantage Roadster conserve le V8 biturbo de 665 ch. Les roues de 21 pouces sont de série, avec quatre designs différents. La teinte ici en photo, baptisée "Iridescent Sapphire", fait partie des trois nouvelles couleurs au lancement.



EN BREF

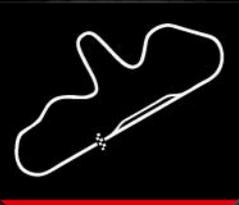
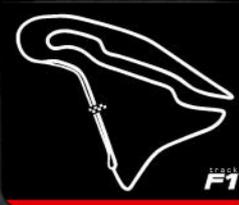
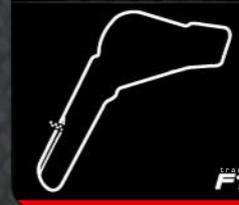
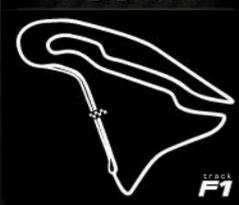
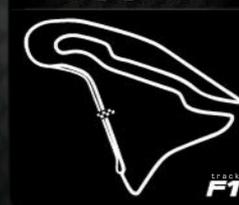
Moteur : **V8 biturbo, 32 S, 4 litres, 665 ch à 6 000 tr/mn, 81,5 mkg à 2 750 tr/mn**
 Transmission : **roues AR, 8 rapports auto**
 L - l - h : **4 495 - 2 045 - 1 285 mm**
 Empattement : **2 705 mm**
 Poids : **1 665 kg à sec V.max : 325 km/h**
 0 à 100 km/h : **3"6**
 Prix : **env. 215 000 € (estimation)**



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

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

CALENDRIER 2025

 <p>18 Mars Dijon</p> 	 <p>2 Avril Magny-Cours</p> 	 <p>3 Avril Magny-Cours</p> 	 <p>15 Avril Monza</p> 	 <p>5 Mai Barcelone</p> 
 <p>6 Mai Barcelone</p> 	 <p>10 Juin Magny-Cours</p> 	 <p>11 Juin Magny-Cours</p> 	 <p>2 Juillet Spa Francorchamps</p> 	 <p>10 Sept. Le Mans-Bugatti</p> 
 <p>30 Sept. Vallelunga</p> 	 <p>21 Oct. Magny-Cours</p> 	 <p>26 Nov. Barcelone</p> 	 <p>27 Nov. Barcelone</p> 	



de
DÉTAILS
SUR

www.prestige-racing.com

CLUB PRESTIGE RACING

Tél. +33 (0)6 80 34 21 26

info@prestige-racing.com

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

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

*Roulage libre (Open Pitlane) sauf pour Spa



Plein comme un œuf !

L'agenda 2025 du Club Sport Auto déborde déjà de partout. Nous avons pourtant supprimé de notre liste les événements déjà complets.

Mais nous ne nous interdisons pas d'en rajouter au fil des mois ! C'est le moment de "sauver des dates"...

Pour cette année qui commence, notre club se fixe un cap audacieux : vous offrir des expériences réellement hors du commun.

Chaque sortie doit être un moment d'exception, sans se prendre au sérieux.

Une pincée de truffes, de grosses louches de virages, quelques rasades d'autoroutes allemandes non limitées, des restaurants aux chefs passionnés, des paysages de rêve (à condition d'être un peu moins focalisés sur vos trajectoires, hein, on est là pour se détendre !), des rencontres passionnantes... bref, c'est l'esprit et la réalité de notre club : combiner savamment passion automobile, convivialité, culture, gastronomie, architecture et les plus jolis parcours routiers possibles, pour que chaque kilomètre soit une émotion. Alors, vous venez ?

Par Jérôme Kuehn

ET AUSSI...

À ne pas louper !

15 - 16 mars 2025

Art et vin

Commanderie de Peyrassol : par les petites routes du Var, allez découvrir le domaine de Peyrassol, sa table, ses vignobles et ses collections d'art.

4 - 13 avril 2025

Bons baisers d'Italie

Vous devenez un agent secret du Mió sur les traces de James en Italie.

1^{er} - 3 mai 2025

In Cantal we Trust

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

9 - 11 mai 2025

I Love Verdon

Les routes des gorges du Verdon, le lac de Sainte-Croix, des repas gastronomiques à base de truffe, What Else !

28 - 31 mai 2025

In Aligot we Trust

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

5 - 8 juin 2025

Grand Prix de l'Âge d'Or & grands crus

Un délire épicurien hors norme avec en toile de fond le G.P. de l'Âge d'or.

14 septembre 2025

Track day à Lurcy Lévis

Pour *gentlewomen & gentlemen* exclusivement. Un track day à l'ambiance unique et conviviale.

15 - 18 octobre 2025

Nach Stuttgart

Die Oktober Edizion : l'édition de mars affichant complet, on repart à Stuttgart en Oktober !



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



Par Sylvain Vétaux

Louis Vuitton Escale

Diamètre : 39 mm (platine) Mouvement : automatique LFT023
Prix : 39 000 € Site : fr.louisvuitton.com

Moins connue que la Street Diver ou la Tambour, l'Escale fête pourtant ses 10 bougies.

Cette montre trois aiguilles, épurée mais pas dénuée d'originalité (certains index rappellent les éléments en laiton des malles), est animée par un calibre à micro-rotor permettant de conserver une carrure fine. Il est visible au travers d'un verre saphir et bénéficie de finitions soignées : anglages des ponts, masse oscillante en or rose 22 carats, 32 rubis. Premier mouvement automatique développé par La Fabrique du Temps Louis Vuitton,

ce mécanisme dispose d'une réserve de marche de cinquante heures et est certifié chronomètre suisse de haute précision par l'Observatoire chronométrique de Genève (voir ci-dessous). Le cadran en météorite de Gibeon (Namibie) garantit que chacune de ces Escale est unique, la trame marbrée étant différente pour chaque montre. Habillée et élégante, l'Escale est plus contemporaine qu'il n'y paraît, comme en témoigne l'utilisation du titane pour la trotteuse, en vue de limiter la consommation d'énergie délivrée par le ressort de barillet.

POUR ALLER PLUS LOIN...



L'Observatoire chronométrique de Genève

L'organisme œuvre depuis 1772 et délivre son label à la condition que la montre ait réussi sa batterie de tests dans quatre domaines : étanchéité, magnétisme, mesure chronométrique et réserve de marche. Pour le premier, trois épreuves sont réalisées : étanchéité à l'air (montre placée dans une machine exerçant

une pression différentielle), étanchéité à la surpression de l'eau, étanchéité à faible profondeur. Concernant le magnétisme, l'appareil, logé dans un chronocomparateur, est exposé à un champ magnétique sous trois angles différents. Son mouvement doit fonctionner, dans la tolérance imposée par l'Observatoire. Pour

la mesure chronométrique, la précision est relevée pendant dix-sept jours, la montre étant enfermée dans une enceinte climatisée, afin de vérifier l'incidence des écarts de température. Enfin, l'autonomie est éprouvée. Si et seulement si la montre réussit tous ces tests, elle hérite du précieux sésame.



Girard-Perregaux

■ 38 mm ■ 15 700 €
■ www.girard-perregaux.com

La Laureato ne perd rien de son charme en réduisant sa taille. Cette montre bonne à tout faire (étanche à 100 m, verre saphir, bracelet intégré) est un modèle de lisibilité, avec ses aiguilles massives flottant au-dessus d'un cadran gaufré. Le calibre automatique GP03300 est développé à La Chaux-de-Fonds, fief de la marque.



Harry Winston

■ 42,2 mm ■ prix NC (50 ex.)
■ www.harrywinston.com

Intégrée à la gamme Ocean, cette Zalium (alliage de zirconium breveté) Turquoise Orange est une plongeuse atypique. Entre son cadran architectural, ses secondes et jours rétrogrades, son bracelet mixte alligator/caoutchouc et l'affichage de l'heure décentré, elle rompt avec les canons habituels dans cette catégorie. En dépit de son gabarit, la finesse est de mise : 10,6 mm.



Baume & Mercier

■ 35 x 22 mm ■ 1 800 €
■ www.baume-et-mercier.com

Dans la famille Hampton, voici la référence 10813. Cette montre habillée rectangulaire reprend le cabochon conique sur sa couronne et présente un cadran noir laqué vierge de tout index. Les aiguilles rhodiées s'en détachent d'autant mieux.

Le calibre à quartz offre une autonomie de huit ans.



Propos recueillis par Alain Pernot
Portrait Laurent Villaron



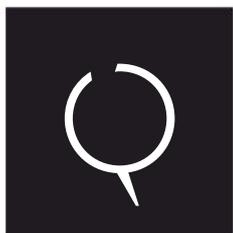
Vincent Vosse

Team Principal de WRT-BMW (WEC)

24 Heures chronos

Vouant un culte aux 24 Heures de Spa et aux 24 Heures du Mans, cet ancien pilote belge a créé il y a quinze ans **l'une des équipes les plus professionnelles du monde de l'Endurance. Il représente aujourd'hui BMW en WEC et a fait de Valentino Rossi un pilote automobile.**

"Nous avons gagné en tourisme, en GT, en Trophée Andros, en LMP2. Nous gagnerons en Hypercar !"



Quel est votre premier souvenir automobile ?

Etant de la région de Spa, évidemment, c'est ma première visite sur le circuit lors des 24 Heures de Spa 1977. J'avais 5 ans. J'ai un souvenir assez précis des voitures qui roulaient. D'ailleurs, j'en ai une en miniature sur mon bureau. Ma famille n'était pas particulièrement portée sur le sport automobile, mais les 24 Heures de Spa étaient et demeurent

un événement populaire régional, et mes parents y allaient chaque année avec des amis. J'ai toujours aimé m'y rendre. J'avais un cousin éloigné – Claude Bourgoignie – qui faisait partie des pilotes de pointe de l'époque. Ado, j'allais moi-même voir les épreuves avec des amis : les 24 Heures, bien sûr, mais aussi les 1 000 km. Je suis même allé voir un grand prix. A ce moment-là, j'ignorais que pilote pouvait être un métier.

Comment vous est venue l'envie de prendre le volant ?

J'ai fait un peu de Karting à un niveau tout à fait amateur. J'ai participé au volant EBRT, qui mettait en jeu une saison en Formule Renault, et me suis retrouvé en finale. J'ai compris que ça valait la peine de tenter ma chance. Ma famille connaissait de loin celle de Marc Duez, qui m'a conseillé d'aller en Angleterre. Je suis donc parti là-bas une année, en 1992, pour disputer une saison de Formule Ford. A l'époque, il y avait des championnats par circuit. J'ai ainsi beaucoup roulé à Oulton Park, Snetterton et Brands Hatch, en plus du championnat d'Angleterre. J'ai fait quelques belles cabrioles et acquis un bon bagage technique. Il faut dire que je parlais de zéro. J'ai même participé au Formule Ford Festival, la coupe du monde de la discipline. Tous les teams de F1 étaient là pour pêcher la nouvelle pépite. En 1992, elle s'appelait Jan Magnussen, mon coéquipier et colocataire. Il est certainement un des pilotes les plus doués que j'aie rencontrés. En 1993, j'ai terminé deuxième du championnat du Benelux, puis troisième du Festival en 1994, à la suite de quoi j'ai décidé de me tourner vers les courses de tourisme, pour aller plus rapidement vers ce que je voulais réellement faire, c'est-à-dire les 24 Heures de Spa, les 24 Heures du Mans, les courses de GT, d'Endurance, de protos...

Pour vous, les 24 Heures, ce sont surtout celles de Spa...

Oui, ma première édition date de 1995. Depuis, je les ai toutes disputées soit en tant que pilote – jusqu'en 2010 –, soit en tant que patron d'équipe. 30 participations au compteur ! Lors de cette première, j'aurais dû être déclassé : nous avons cassé le moteur à deux tours de la fin, et c'est mon équipier, sur l'autre voiture, qui m'a poussé jusqu'à l'arrivée ! J'ai gagné en 2002 avec Christophe Bouchut, David Terrien et Sébastien Bourdais. J'ai parfois eu quelques mésaventures, comme en 2009 où nous avons signé la pole au volant de la Saleen de l'équipe Larbre mais où nous n'avons pas pris le départ car mon équipier avait pulvérisé l'auto au warm-up ! 2010 a été ma dernière participation en tant que pilote et la seule à une course avec WRT. Malheureusement, nous n'avons pas terminé : voiture en feu ! L'équipe s'est bien rattrapée en remportant la victoire l'année suivante pour la première fois, puis en 2014.

Et Le Mans ?

Je pense que c'est la seule course à laquelle j'ai aimé participer juste pour être présent. Pourtant, j'ai un esprit compétitif ! J'ai tout de même roulé dans d'excellents bolides pouvant gagner la catégorie. Lorsque tu accèdes au circuit pour la première fois, tu te rends compte que tu vas participer à quelque chose de spécial. Toute la semaine, la pression grimpe... Ma première participation remonte à 1999. C'était une très belle édition avec sept constructeurs au départ, mais Eric Van de Poele et Thierry Boutsen, deux pilotes belges, ont été assez gravement blessés. Ça m'a marqué. J'ai fait mes premiers tours de circuit de nuit. A l'époque, inutile de dire qu'il n'y avait pas de simulateur. Quand tu arrives vers Indianapolis à environ 320 km/h et que tu ne sais pas si ça tourne à gauche ou à droite, c'est plutôt surprenant ! Par la suite, j'ai connu plein de bons moments. En 2005, j'ai fait la pole en GT devant les équipes officielles avec la Ferrari 550 de Larbre. C'est l'année où il a fait très chaud. J'ai dû rouler près de 15 heures sur 24. Heureusement, j'étais

alors un brin plus « fit » qu'aujourd'hui. C'est amusant car je pense que j'ai toujours pris le départ aux 24 Heures du Mans, tandis qu'aux 24 Heures de Spa, je ne l'ai pris qu'à ma dernière participation. Pour moi, les autres épreuves ne servent qu'à attendre ces deux courses-là...

Et si vous deviez choisir entre les 24 Heures de Spa et celles du Mans ?

Une chance que dans la réalité, je n'aie pas à choisir ! Le Mans est un événement historique que tous les constructeurs convoitent. A partir de là, c'est l'épreuve la plus importante à gagner. Evidemment, les 24 Heures de Spa, c'est un peu mon jardin. Ça reste une épreuve magique aussi, la plus prestigieuse de la catégorie GT, qui est le cœur de notre activité. A choisir, je préfère remporter Spa – car tu gagnes au classement général – que la catégorie GT au Mans.

Comment s'est opérée la bascule entre le rôle de pilote et la création de l'écurie WRT ?

Après avoir été victorieux au championnat ELMS en LMP2 en 2006, j'étais à la fin de ma carrière. En 2008, nous avons eu l'idée de monter une équipe avec Yves Weerts, alors l'un de mes partenaires personnels et aujourd'hui mon associé. C'était plutôt son idée, d'ailleurs ! Moi, je ne voulais pas spécialement arrêter de piloter. D'un autre côté, je ne roulais plus dans de très bonnes conditions et puis j'étais peut-être un petit peu usé. Je désirais passer à autre chose. Ça s'est fait comme ça. Je ne voyais pas ça comme un métier. Je le voyais éventuellement comme une possibilité de rouler de nouveau dans de bonnes conditions un jour, mais en fait, je n'en ai plus jamais vraiment eu l'envie. Je me suis concentré sur la mise en place de l'équipe et j'ai adoré ce rôle de chef d'orchestre. Dès 2010, nous nous sommes liés à Audi. Rapidement, nous avons été sous contrat directement avec l'usine, d'abord pour les 24 Heures de Spa, que nous avons gagnées en 2011 et en 2014, puis sur d'autres courses. Nous nous sommes retrouvés leaders en GT dans le giron Audi.

Comment définiriez-vous l'identité de WRT ?

C'est une équipe belge avec une mentalité belge. Bien qu'aujourd'hui nous soyons environ 150, je pense que nous avons bien réussi à conserver un esprit familial. Nous tenons à garder cet aspect convivial et professionnel et cette capacité à nous remettre en question. Ce que les gens ignorent souvent, c'est que cette remise en question commence dès le lundi matin, même après une victoire. J'ai confiance dans les personnes avec lesquelles je travaille. C'est super-important de mettre les bonnes personnes aux bons endroits. Après ça, il faut veiller à ne pas interférer toutes les deux minutes pour essayer d'imposer son avis. Mon métier, c'est de mettre les équipes en place. Jusque-là, ça marche plutôt bien. Il y a des gens qui sont avec moi depuis le début, comme Frédéric Colaux, à mes côtés depuis dix-sept ans. Pierre Dieudonné, quelqu'un d'assez exceptionnel, m'a énormément apporté, dans l'équipe mais aussi dans ma manière de voir les choses. Et si je l'oubliais, je pense que je prendrais un procès de Thierry Tassin, un autre pilier de l'équipe. Il y en a bien d'autres... Dans ma carrière, j'ai beaucoup roulé sur des Viper. Je connais donc très bien Oreca ●●●



Pour sa première saison active avec BMW, l'équipe de Vincent Vosse a signé en 2024 une 2^e place en Hypercar (à Fuji) et une victoire en LMGT3... à Spa.

"Pour moi, les autres épreuves ne servent qu'à attendre les 24 H de Spa et les 24 H du Mans..."



24 Heures de Spa 2002. Avec (de droite à gauche) Sébastien Bourdais, David Terrien et Christophe Bouchut, Vincent Vosse (tout à gauche) remporte sa course fétiche sur une Viper GTS-R. Depuis, l'équipe WRT l'a remporté deux fois en 2011 et 2014.

WEC. Depuis 2022, Vincent Vosse permet à Valentino Rossi de s'épanouir en GT.

et Hugues de Chaunac, que j'ai toujours pris en exemple. Comme lui, je sais à quel point il faut se diversifier pour assurer une stabilité à l'entreprise. En parallèle de la course, WRT a d'autres activités : production des voitures de Fun Cup – plus de 500 ! –, fabrication d'arceaux de sécurité, montage des Toyota Supra GT4...

En 2021, l'équipe WRT a fait une entrée fracassante en Sport-Proto dans la catégorie LMP2. Vous attendiez-vous à un succès aussi rapide ?

Je pense que nous avons une excellente équipe et que nous avons eu la chance d'avoir des pilotes exceptionnels dès notre première saison. Sans être ultra-compétitifs, nous avons remporté nos deux premières courses, et à partir des 24 Heures du Mans, que nous avons gagnées, nous avons commencé à dominer notre sujet. Nous avons ainsi triomphé aux championnats ELMS et WEC dès notre première tentative ! Il faut dire que nous avons été à très bonne école avec le DTM, l'un des championnats les plus relevés à l'époque. Ça nous a hissés à un autre niveau.

Comment avez-vous vécu ces 24 Heures du Mans 2021 extrêmement mouvementées pour votre équipe ?

Cette édition a été une fameuse page dans notre histoire. Déjà, ça a toujours été mon objectif que l'équipe coure Le Mans. Et puis, surtout, cette fin de course a été un ascenseur émotionnel incroyable que j'ai plutôt mal vécu. Nos deux voitures se sont tiré la bourre lors des dernières heures et se dirigeaient vers le doublé en LMP2. Perdre la n° 41 de Kubica-Delétraz-Ye dans le dernier tour a été difficile à vivre : il y avait une partie du box qui était en extase et l'autre qui était abattue. Ce n'était pas facile. J'ai mis quelques heures pour profiter de cette victoire, mais évidemment, on a fêté ça !

Votre équipe devait représenter Audi en Hypercar, mais le projet F1 a tout remis en question...

Courant 2021, WRT a été choisi par Audi pour les représenter pendant trois ans en Hypercar. Et puis, beaucoup de choses ont changé au niveau de leur management, et le 8 mars 2022, le patron d'Audi nous a informés par Teams de l'arrêt immédiat du programme. Nous avons alors établi des contacts avec différents constructeurs. Il fallait en trouver un qui désire reprendre un double programme aussi complet. BMW a été le premier à nous donner sa confiance et à vouloir avancer avec nous.

Avez-vous craint que la défection d'Audi mette en péril le développement ou la survie de l'équipe ?

Je ne dirais pas la survie parce que je pense que nous avons toujours bien géré l'aspect financier. Heureusement que nous avons vraiment dominé notre sujet en LMP2. Dès lors, pour un constructeur souhaitant s'engager en Hypercar, ne pas nous prendre en compte aurait été une erreur. En fait, je crois que la défection d'Audi est la meilleure chose qui nous soit arrivée. J'ai travaillé pendant treize ans avec des personnes exceptionnelles – avec qui j'ai d'ailleurs encore d'excellents contacts –, et puis le management a complètement changé et l'esprit Audi a disparu. Tout le travail de Wolfgang Ullrich, les vingt-cinq années précédentes, a quasi explosé

en vol, hélas, pour finalement aller vers un programme F1 qui va être, je pense, difficile. Il risque d'assombrir l'image d'Audi, qui avait jusque-là surplombé toutes les catégories dans lesquelles la marque s'était engagée.

Quel bilan dressez-vous de la saison 2024, première saison avec BMW en WEC avec un double programme Hypercar/LMG3 ?

Vu que nous n'avons pas gagné de championnat, 2023 apparaît à nos yeux comme une saison compliquée. Disons que c'était une saison de transition. En Hypercar, nous nous y attendions, les débuts ont été extrêmement délicats, mais nous n'avons cessé de nous améliorer avec, comme point culminant, notre deuxième place à Fuji. En LMG3, il y a eu ce beau doublé à Imola sur un magnifique coup de stratégie et grâce à la capacité de nos deux pilotes pro à faire la différence sous la pluie en pneus slicks. Nous avons aussi eu de beaux succès en GT World Challenge avec la victoire à Monza de notre voiture bronze ou notre troisième place aux 24 H de Spa, avec une auto pas du tout en phase en matière de vitesse.

Quelles sont vos ambitions 2025 en Hypercar et LMG3 ?

Après avoir fini à la quatrième place l'an dernier en LMG3 avec une voiture pas vraiment dans le coup, on espère être compétitifs avec davantage d'expérience. Je serais déçu si on ne se battait pas pour la victoire sur quelques courses cette année. Concernant l'Hypercar, il y a un nouveau responsable de programme chez BMW. Côté pilotes, Marco Wittmann est parti aider BMW en IMSA et Kevin Magnussen le remplace. Nous avons gagné en Tourisme, en GT, en Trophée Andros, en LMP2. Nous gagnerons en Hypercar ! 2025 a bien commencé avec une victoire aux 24 H de Dubaï.

Depuis 2022, vous comptez parmi vos pilotes un certain Valentino Rossi. Comment s'est établie cette connexion ?

Je suis un grand amateur de sport, et de MotoGP en particulier. J'ai toujours tenté de faire rouler Valentino sur un one-shot, mais ça n'a jamais marché. Et puis, le père d'un de mes pilotes, lié au MotoGP, m'a indiqué la bonne personne à joindre. J'ai pris contact avec elle. On venait de remporter les 24 Heures du Mans en LMP2. Quelques jours plus tard, nous avons un accord de principe formalisant son envie de rouler chez nous à la fin de sa carrière moto. Il a fait des essais en GT3 le 9 décembre 2021, à Valence, piste sur laquelle il avait arrêté sa carrière moto un peu plus tôt, et il nous a rejoints en 2022, sur une Audi, et nous a suivis avec BMW.

Quel regard portez-vous sur son parcours sur 4 roues ?

C'est d'abord un pilote extrêmement doué. Il ne prend rien à la légère. Dès ses premiers essais, j'ai remarqué un gars très, très appliqué, même s'il arrive toujours trois minutes – ou trois heures ! – en retard... Il est très concentré, à l'écoute des autres pilotes et capable de reproduire rapidement ce qu'il voit sur les data. Il s'est vite hissé à un niveau exceptionnel pour un pilote qui va vers ses 46 ans et qui a commencé sa carrière automobile il y a quatre ans seulement. Il y a très peu de pilotes dans notre milieu qui, comme lui, s'améliorent encore à 46 ans.

Sur certaines courses, il est à deux ou trois dixièmes des meilleurs pilotes de cette catégorie si compétitive. ●

GAZ!

146

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...

Laurent Villaron

ET AUSSI...

Mercedes-AMG **GLC 63 S E Performance**
MG **Cyberster**
Porsche **Panamera Turbo S E-Hybrid**
Volkswagen **Golf GTI Clubsport**
Porsche **968 CS** (1992)



28

McLaren 750S

Rivale de la Ferrari 296 qui détient la couronne au Vigeant, la supersportive anglaise pouvait-elle la détrôner ? **Que ce fut serré...**



18 **Aston Martin
Vantage**

Laurent Villaron



42 **Alpine A290 GTS
vs Mini Cooper S JCW**

Laurent Villaron



62 **Lexus
LBX Morizo RR**

Lexus Media



GRAND FORMAT
Aston Martin Vantage

Couleur scandale

Revue et corrigée, affirmée et amplifiée, la Vantage nouvelle a changé de robe mais pas seulement. **Plus voyante, plus puissante, elle a évidemment travaillé sa musculature mais au moins autant sa philosophie, provocante et hédoniste.**

Par Robert Puyal Photos Laurent Villaron



GRAND FORMAT
Aston Martin Vantage

ORANGE, HABILÉE
UNE FOIS POUR TOUTES
EN APPEL DE PHARES
PERMANENT, ELLE
MAGNÉTISE L'ATTENTION
GÉNÉRALE. **IL FAUDRAIT
AU MOINS LA PRESTANCE
DE SEAN CONNERY
POUR ÊTRE À LA HAUTEUR,
N'Y PENSONS PLUS.**





Passe ton bac d'abord...
Il y a moyen, Dieu merci,
d'échapper à l'autoroute
et de se livrer à un plaisant
cabotage par l'intérieur.
Et à force de tutoyer
les fleuves et la mer, il arrive
qu'on doive traverser, ici
à Quillebeuf. Les marinières
laissent gentiment la
place d'honneur à l'Aston.





L'HABITACLE EST TRÈS SOBRE
SUR NOTRE AUTO. MAIS TOUT
EST POSSIBLE EN MATIÈRE DE
FINITION COMME DE COLORIS.
**ERGONOMIE PARFAITE
AVEC LES SIÈGES SPORT.**



On ne le dit peut-être pas assez souvent, mais le miracle des GT modernes, c'est qu'elles savent aussi être agréables et serviables au jour le jour. Malgré un coffre un peu petit, la Vantage illustre à merveille cette dualité. Le plus difficile est de se retenir de libérer sa vraie nature à tout moment.



S

i je l'avais choisie, elle ne serait pas orange. Ne me demandez pas pour quelle couleur j'aurais opté, le nuancier proposé est à peu près infini. On y trouve des gris de lune, toutes sortes de verts, un rouge « cramoisi liquide » (« Liquid Crimson »). Mais la voici garée dans ma petite cour secrète et elle est orange.

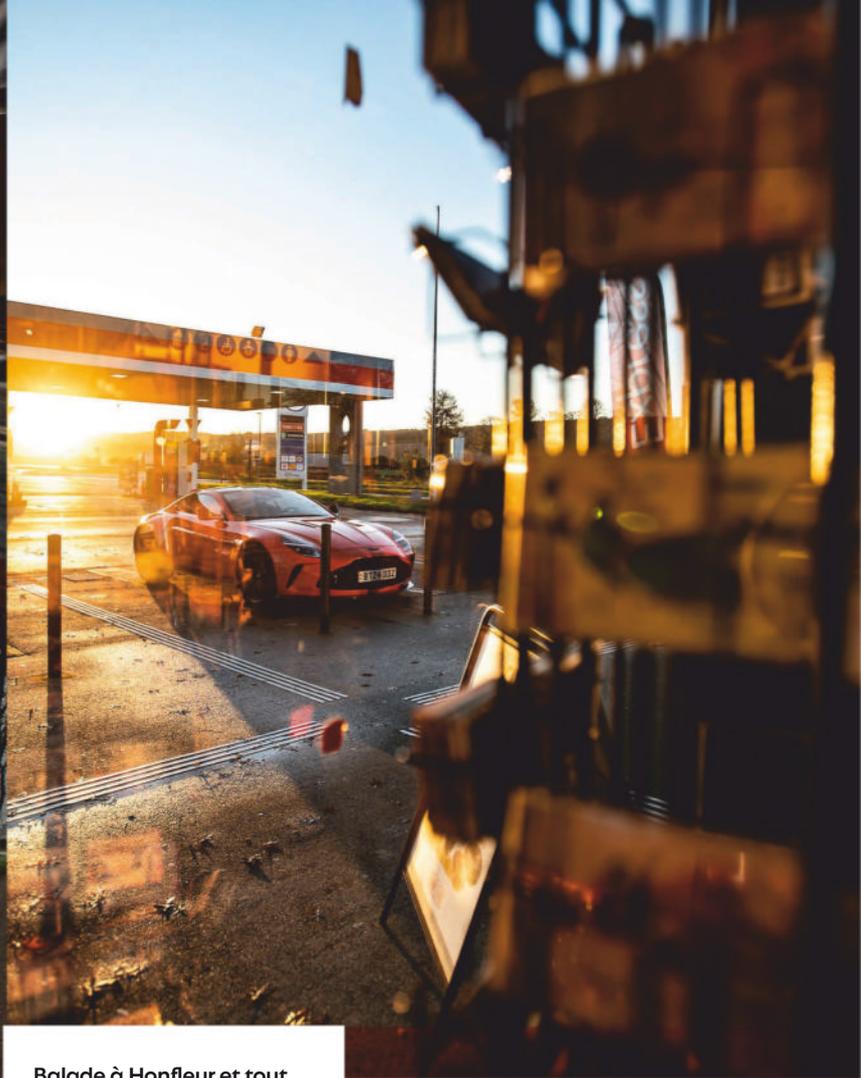
Le choix délibéré d'un look voyant, façon appel de phares permanent, qui ne va pas nous quitter : pour ce qui est d'être vu, c'est parfait. Pour servir l'élégance des lignes, vous en jugerez.

Le plumage

Quelques-unes des plus belles automobiles de l'histoire des belles automobiles sont des Aston Martin. Quand un designer reçoit la commande d'en concevoir une, ce doit être une magnifique journée. Il se retrouve successeur de Frank Feeley, de Carlo Felice Anderloni (Touring), d'Ercole Spada, de Ian Callum, de Henrik Fisker, que d'honneur ! Aujourd'hui, Marek Reichman est aux affaires depuis vingt ans et, avec lui, le fan d'Aston n'est pas malheureux. Il arrive pourtant qu'un cahier des charges aussi splendide paralyse le talent et, de temps en temps, certains modèles émaillent le grand catalogue de la marque de taches moins lumineuses. Je n'en cite aucun, ne voulant gâcher l'Aston de personne, mais le grand Marek ne nous a pas toujours autant satisfaits.

Cette fois-ci, l'officiant a reçu la visite d'une inspiration précise et équilibrée. Bien aidé par des proportions dynamiques en elles-mêmes, il a donné à sa créature une expression conquérante et tranquille, qui attire inmanquablement le regard et trouve le moyen de le magnétiser. Cette voiture est intimidante. Les épaules élargies de 3 cm et les phares plus grands suffiraient à la métamorphose. Sous cette couleur, on le distingue mieux, la superbe carapace est bardée de lignes de carbone, panoplie aérodynamique qui n'a rien d'excessif pour une machine capable d'affronter la quatrième centaine de kilomètres-heure.

Quand une voiture est vraiment belle, ouvrir la portière est déjà un privilège. L'habitacle a toujours constitué le deuxième charme fort des Aston Martin. On y prend place. Quelque chose comme une double monoplace. Mais depuis le temps de la première V8 Vantage (dessinée, elle, par Callum et Fisker, ils s'en disputent la paternité), la petite Aston n'est plus si petite et l'on y trouve facilement ses aises. Le luxe de réglages des sièges sport permet de se concocter une position parfaite. A bord aussi, le carbone est très présent, il souligne et structure les larges volumes, revêtus en l'occurrence d'un cuir bleu très foncé. De petites touches d'artisanat justifient le prix très élevé de ce qui est tout de même un objet commercial, tels les logos brodés sur les appuie-tête, mais l'essentiel de l'atmosphère naît de la forme générale de cet habitacle, dans la façon qu'a ce pare-brise bas de vous engoncer, de vous ●●●



Balade à Honfleur et tout autour. Vieux pavés pour pneus larges, rues étroites pour grosse auto. Surtout cette impression de promener une grosse bulle de modernité dans le bourg au charme ancien. Mais aimer l'une et l'autre, est-ce que ce ne serait pas être pleinement de son temps ?



TECHNIQUE

Moteur : **V8, biturbo, 32 S** Cylindrée : **3 982 cm³**

Puissance maxi : **665 ch à 6 000 tr/mn**

Couple maxi : **81,5 mkg à 2 750 tr/mn**

Transmission : **roues AR, 8 rapports auto**

Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/E-diff**

Poids annoncé : **1 605 kg à sec**

Rapport poids/puissance : **2,4 kg/ch**

L - l - h : **4 495 - 2 045 - 1 275 mm**

Empattement : **2 705 mm**

Pneus AV & AR : **275/35 R 21 & 325/30 ZR 21**

Réservoir : **78 l**

Prix de base : **199 664 €** Prix des options/malus : **96 159/60 000 * €**

Prix du modèle essayé : **355 823 €** (malus compris)

* Malus 2024, sous réserve d'un nouveau barème courant 2025.

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **325 km/h** 0 à 100 km/h : **3"5**



LE ROBUSTE V8 D'AMG ROULE LES ÉPAULES DÈS LE RALENTI, SÛR DE SA FORCE.

engager. Vous voilà enjoint de regarder la route comme un point de fuite, voilà solidement dynamisé tout mouvement de la machine.

Le ramage

Il manque un élément à cette description ? Eh oui, le bruit. Le robuste V8 d'AMG roule les épaules dès le ralenti, sûr de sa force. Tout cela fait de la Vantage une sacrée complice de l'instinct de tailler la route, de cet appétit de vitesse qui n'a rien à voir avec l'agressivité, encore moins avec le goût de domination, mais c'est aujourd'hui définitivement trop difficile à expliquer. Pour sa mission, miss Aston a mis « On » et a travaillé sa fiche technique. Elle jouit à présent de 665 ch, un chiffre si copieux qu'il en devient abstrait, comme quand on compte en grosses sommes et que l'on finit par perdre le nord entre millions et milliards. Notons que le précédent modèle en délivrait 510, rarement « mise à jour » aura été si généreuse. Mauvais camarade, on se félicite de voir les Ferrari Roma, Lambo Huracán, etc., nettement languées. Pinailleur, vététaire, on peut observer que c'est quand même 42 de moins que cousin DBX, le SUV maison. De la place pour une future Vantage S ?

En tout cas, c'est entre deux et trois fois plus que ce dont disposaient Carroll Shelby et Roy Salvadori et leur verte DBR1/300 dans les Hunaudières en 1959. Assurément, nous sommes bien plus rapides, mais ne faisons pas les malins pour autant. N'allons pas nous imaginer supérieurs à ces acrobates de génie, qui tutoyaient la vitesse et savaient la dresser, la maîtriser du bout des doigts, mitaines de cuir et grand volant de Bakélite noire. Mon Aston à moi (ça ne va pas durer, mais tant que je suis au volant, c'est bien ma voiture, non ?) me promet 325 km/h. Non, je ne vous mentirai pas, je n'irai pas voir si haut, pour trois raisons. Un, l'essai ne se déroule pas en Exopotamie ni au Farghestan mais en France, où les frasques de ce genre sont désormais plus sévèrement jugées qu'un banal détournement de fonds publics. Deux, il faut un peu de place et donc de temps pour espérer le moment propice à bloquer le compteur ; je veux bien tenter le diable mais pas tout le temps. Trois, l'avertisseur de dépassement de ligne veut me prendre le volant des mains dès que je pointe le nez vers la corde ;

à 30 km/h, ça dérange déjà, à 230, c'est carrément dangereux. Bien sûr, un bouton sur la console désactive cette fonction et, en insistant un peu, on peut même supprimer la simple vibration dans le volant. Mais si l'on tient trop longtemps l'index, tout se réenclenche, de même que chaque fois que l'on coupe le contact. L'inconvénient n'en est peut-être un que pour le vieil essayeur. Un jeune geek aurait parcouru les sous-menus et décrypté la solution avant tout agacement. Personnellement, je n'ai jamais réussi à me débarrasser durablement du parasite, peut-être salvateur à bord de machines qui poussent à somnoler, mais qui fait figure ici de petit policier intégré, un rigide vigile érigé au centre de mon espace à moi, la sphère de mes gestes de conduite. Solution immédiate, on le trompe en activant le clignotant. Au premier péage de l'A13, qui, paraît-il, vit ses derniers instants, on lâche enfin tous les chevaux. Trois fois plus que l'autocar international qui démarre en même temps que nous à la guérite voisine ; 70 places. Dans la Vantage, nous sommes deux.

L'étalonnage

Bien sûr, l'art de l'automobile de qualité ne se borne pas à poser un beau moteur sous une belle forme. Tant de choses qui ne se voient pas peuvent vous gâcher une voiture. En l'occurrence, nous avons affaire à une Aston Felisa, comme il y eut des Talbot-Lago et des Renault Gordini. Amedeo Felisa est l'homme clé qui a donné de l'esprit aux Ferrari, le type dont l'arrivée s'est traduite par le remplacement de la 348, passablement floue, par la 355, petit miracle de précision en son temps. Une fois l'architecture définie, le moteur ici, le châssis comme ça, il reste à établir les réglages, le *fine-tuning*. Et ça, c'est son truc, à Felisa, récemment passé chez Aston. Le toucher exact de la voiture, son caractère en somme, la façon, prompte ou différée, précise ou rechignée, dont elle vous répond. De ce côté, la Vantage fait un bond en avant. Même sans enclencher les menus extrêmes, qui convoquent les cartographies les plus radicales, l'auto n'a plus rien d'empesé. Felisa est allé jusqu'à débarrasser de certains filtres (antibruit, antivibrations ?) la colonne de direction. Pour autant, le cocon



665 CH, C'EST LA PUISSANCE D'UNE FORMULE 1 DE 1990. PAS LE MÊME RAPPORT POIDS/PUISSANCE ÉVIDEMMENT, MAIS QUAND MÊME.

n'est pas totalement détricoté et la suspension n'a rien d'un matelas de camping. La voiture amortit raisonnablement et la plus grosse part du « bruit » des échappements quadruples est pour l'extérieur. Pour en profiter davantage, vous n'avez que la vitre à baisser.

L'hommage

« Comme je suis l'homme élégant, pour conduire je mets les gants, dans les bolides extravagants de Françoise Sagan... » Par la grâce d'Alain Souchon, rimailleur expert et gentil évocateur de destins, léger détour à Equemauville, au-dessous de Honfleur et en face du Havre, aux abords de la petite et belle maison que possédait l'écrivaine. Quel rapport avec notre canard et notre orange ? Sagan aimait les voitures, pour de vrai, et peu après sa première XK120 d'occasion qu'elle se paya à 18 ans avec une petite partie des gains de *Bonjour tristesse*, elle s'offrit une Aston DB2 cabriolet. Une soirée agitée (donc juste normale pour Sagan, paraît-il), un virage raté à l'aube, toute une voiturée de fêtards et futurs écrivains retourne à la terre dans un champ de l'Essonne. Tous sont saufs, sauf la jeune Françoise, qui conduisait et n'a dès lors à s'en prendre qu'à elle-même. Bien qu'elle soit aussi la seule victime sérieuse de l'accident, extrême-onction y comprise, la presse ne se gêne pas pour l'accabler. C'est ainsi ; même si tout le monde ne la lit pas, tout le monde la connaît et tout ce qui la concerne revêt un délicieux parfum de scandale, depuis son premier livre et jusqu'à son dernier, près de quarante ans plus tard. La DB2, première Aston moderne, est pour notre Vantage une lointaine ancêtre, cinq fois moins puissante mais pareillement supérieure au commun du trafic en ces temps moins policés. Elle offrait 125 ch, ce qui nous semble bien modeste, mais rappelons qu'une vaste Peugeot 403-7 faisait alors le bonheur des familles nombreuses avec seulement 42 ch. L'Aston de Sagan, bien sûr, n'était pas orange (bleu marine), ni plus tard sa Pontiac GTO grise, ni sa Gordini T24S de course bleu ciel, ni son AC Ace Zephyr bleu marine. Elle avait l'automobilisme intime et sincère, elle savait ce que rouler veut dire.

Le message

Aussi glamour qu'une ancienne mais redoutablement performante, l'Aston vante partout les prestiges de la vitesse dans un monde encalminé. Et, à en juger par les réactions rencontrées au cours de notre petit voyage, la voir en chair et en os, si l'on ose dire,

carnation orange et os de carbone, os de voiture, *car bones*, ça fait un bien fou. Comme de voir passer un fantôme amical que l'on ne rattrapera pas, comme d'apercevoir un être physiquement parfait, parfaitement désirable, auquel on ne saurait prétendre. Au moins, on sait qu'il existe.

Au pied des murailles d'une vieille abbaye où notre artiste photographe cherche l'angle le plus flatteur, rencontre d'un badaud discret et attentif, un homme « qui a aimé les voitures » et qui s'en est lassé, à force d'embouteillages, d'autoroutes, de radars obsessionnels et peut-être surtout à force de voitures ordinaires en voie d'affadissement accéléré. L'Aston éveille un peu plus que son intérêt : sa nostalgie, toute une dimension de passion peu à peu oubliée, mise de côté pour ne pas trop souffrir. Mais il prend plaisir à regarder l'Aston, et savoir que, selon moi, elle est véritablement sympa à conduire réveille l'envie ; peut-être ne pourra-t-il pas ou n'osera-t-il pas se l'offrir, mais il est content de la voir, de la considérer comme une réalité dont ne le séparent en somme que quelques contingences et 200 000 € en tarif de base, auxquels s'ajoutent 96 159 € d'options sur notre modèle d'essai. Allez, sur la route du retour, distribuons encore quelques accélérations sonores et roboratives, pour soi, pour les autres, autant de coups de soleil dans la grisaille. Pas fâché qu'elle soit orange, finalement. ●



L'avis de Robert Puyal

Une Aston importante, qui marque des progrès bien tangibles. En matière de performances, c'est presque secondaire, mais surtout en matière d'interface, de qualité du contact entre le geste et la route. Plus sensible, plus réactive, plus présente, cette nouvelle Vantage convainc autant qu'elle fait rêver.



FERRARI F1

LA QUÊTE DE L'EXCELLENCE

Sport
auto
HORS-SÉRIE

FERRARI

ENTRE VICTOIRES & DÉFIS



EN VENTE ACTUELLEMENT



L'équipe de McLaren avait fait le déplacement pour parer à tout éventuel pépin technique. Il y en eut un : j'ai réussi à voiler les disques de frein, pourtant en carbone-céramique ! Pas de fanfaronnade de ma part mais plus un souci technique, ces galettes ne pouvant, en théorie, pas subir de pareil désagrément.



SUPERTEST
McLaren 750S



faire corps

Qu'est-ce qu'une bonne supersportive ? Une machine à exploser les cervicales ?
Assurément. Un bolide qui tient en respect les malotrus ? Sans aucun doute.
Un météore capable d'affoler les chronos au Vigeant ? Evidemment. **Mais une supersportive, c'est avant tout une auto avec laquelle le conducteur fait communion, de façon naturelle. Et dans ce secteur, la McLaren 750S est la référence.**

Par Sylvain Vétaux Photos Laurent Villaron

L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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

"Les Trofeo R sont d'excellentes gommes mais elles sont clairement moins tendres que les Michelin Cup 2 R. Il n'y a qu'à voir leur état à la fin de la journée : elles peuvent toujours servir. Avec les Michelin, j'aurais pu faire jeu égal avec la Ferrari."

Christophe Tinseau

"J

e n'ai pas atteint mon objectif, entame Christophe. Je voulais être devant la 296 :

la McLaren a un meilleur rapport poids/puissance... » Notre pilote avait des attentes encore plus élevées que l'équipe McLaren qui, de son aveu, trouvait la première marche trop haute. « Je suis à six dixièmes, c'est déjà pas mal. Je pense surtout que si la 750S avait été équipée des Cup 2 R, j'aurais pu faire jeu égal avec la Ferrari. »
 Que reproche notre ami aux Trofeo R ?
 « Rien, ce sont d'excellentes gommes, mais elles sont clairement moins tendres que les Michelin. Il n'y a qu'à voir leur état à la fin de journée : elles peuvent toujours servir. Jamais je n'aurais tenu toute une journée avec des Cup 2 R, surtout au rythme auquel j'ai conduit. » C'est vrai qu'il ne s'est pas ménagé. « Il faut s'en occuper, de la McLaren. La 296 est beaucoup plus simple, plus assistée. Ce qui lui permet de conserver sa couronne, c'est son couple moteur-boîte. Objectivement, celui de l'anglaise est moins impressionnant. Attention : l'auto a un gros caractère ! Probablement plus que l'italienne. Ce qui la dessert, c'est le temps de réponse



Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 15 virages ■ Largeur de piste : environ 11 m
- Conditions de piste : 22 °C, beau temps, piste sèche
- Pneus : Pirelli PZero Trofeo R neufs

des turbos. Dans la 296, avec l'hybridation, les relances étaient instantanées. Avec la 750S, il faut à la fois être patient et savoir doser, car lorsque le couple arrive, c'est brutal. Dans les virages lents, en deuxième, je patine, et en troisième, la suralimentation met du temps à se manifester. En ESC On, l'électronique est trop castratrice. En programme Dynamique, elle intervient trop tardivement. Le mieux est donc de tout débrancher, mais je le déconseille grandement à ceux qui découvrent la voiture car les réactions sont vives. »
 Dangereuse, la McLaren ?
 « Non, car une fois qu'on cerne son caractère et qu'on est bien concentré, on se régale, mais clairement, elle est plus typée circuit que la Ferrari. »
 Et en ce qui concerne le châssis, monsieur Tinseau ? « La direction est géniale en matière de ressenti et l'auto s'est montrée fiable

car je ne l'ai vraiment pas ménagée. Pour améliorer ce chrono, je pense qu'il lui faudrait un train avant moins sous-vireur, davantage de verrouillage sur la plongée et le cabrage, et une boîte de vitesses un peu plus rapide. Mais c'est quand même un engin extraordinaire. »



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

E

ntre les aides à la conduite omniprésentes, les performances qui ne cessent de croître et un comportement routier en progression telle que la moindre GTi des temps modernes est plus efficace que les monstres sacrés du siècle dernier, nous avons tendance à tenir pour acquises certaines choses. C'est convenu : une McLaren 750S est une supersportive sur laquelle on se retourne, aux accélérations (bien qu'un peu décevantes, nous le verrons)

souffrant peu de la concurrence et dont la précision comportementale trahit le haut du panier. O.K. : l'anglaise est tout ça, mais il me faut vous l'avouer, elle a un petit truc en plus. Céleste ? Bonne question... Lundi matin, Mortefontaine. Premiers mètres à bord en ce qui me concerne et la messe est déjà dite. C'est « *farfait* », ainsi que le clame Obélix lorsqu'il est rond comme un cupcake. La position, pour commencer. Plus inclinée que dans une 296 GTB, les cuisses plus relevées que dans une GT3 RS, les épaules plus à l'aise que dans une Dallara Stradale et surtout, plus de place que dans n'importe quelle Lambo ! La jante de volant est épaisse mais pas de façon caricaturale. L'Alcantara est doux et sa préhension est meilleure qu'un cuir. Mais si ces premiers mètres sont aussi délectables, c'est avant tout en raison de la direction. A assistance électro-hydraulique, elle hérite d'une nouvelle pompe vis-à-vis de la 720S et d'un rapport plus direct. Résumons : dans la 720S, c'était parfait. Dans la 750S, ça l'est encore plus.

Ce qui nous ramène à la question liminaire : pourquoi cette anglaise poids coq (1 419 kg tous pleins faits) fait-elle si bonne impression, alors que le radar n'est pas encore installé ? Suivez un peu ! C'est dans le titre : « Faire corps ». La 750S ne filtre pas l'information : elle la délivre de façon telle que son conducteur n'en retient que l'essentiel. Une saillie dans la route ? Le capitaine aux manettes la ressent mais ne la subit pas. Un surbrassage à opérer ? Le train avant ne rechignera pas à avaler la corde, mais les mains sentiront le moindre effort réclamé aux pneus. La direction de la 750S est bel et bien assistée mais dans le sens premier du terme. Elle est là pour vous faciliter les choses, vous faire comprendre la route, vous garantir le meilleur retour d'expérience. M..., je cause comme un responsable marketing. Direction l'aire plane du Ceram, pour appareiller la britannique. ●●●

TEMPS DE RÉFÉRENCE

Classement de Sport Auto

1 ^o	1'37"70	Ferrari 296 GTS Assetto Fiorano *	21 ^o	1'49"54	Aston Martin Vantage F1 Edition
2 ^o	1'38"32	McLaren 750S *	22 ^o	1'49"76	Mercedes-AMG C 63 S E Perf.
3 ^o	1'39"30	Chevrolet Corvette Z06 *	23 ^o	1'49"81	Hyundai Ioniq 5 N
4 ^o	1'40"91	Dallara Stradale IR8 Tribute *	24 ^o	1'50"48	Audi R8 Perf. RWD
5 ^o	1'41"60	Porsche 911 GT3 RS (Type 992)	25 ^o	1'51"55	Audi RS 3
6 ^o	1'42"80	Porsche 911 GT3 * (Type 992)	26 ^o	1'51"94	Caterham Seven 340 R
7 ^o	1'43"28	BMW M4 CSL *	27 ^o	1'52"04	Toyota Supra (BVM)
8 ^o	1'44"61	BMW M4 CS	28 ^o	1'52"97	Cupra Leon VZ 300
9 ^o	1'44"65	Porsche Cayman GT4 RS	29 ^o	1'53"10	Honda Civic Type R
10 ^o	1'44"85	BMW M3 CS *	30 ^o	1'53"19	Volkswagen Golf R 20 ans *
11 ^o	1'44"90	Audi R8 GT	31 ^o	1'53"53	Ford Mustang Mach 1
12 ^o	1'45"23	Porsche Taycan Turbo GT *	32 ^o	1'53"60	Mercedes-AMG CLA 45 S SB
13 ^o	1'46"66	Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+	33 ^o	1'54"10	Toyota GR Yaris (BVA, Ph. 2)
14 ^o	1'46"70	Porsche 911 GTS (Type 992)	34 ^o	1'55"05	Volkswagen Golf GTI Clubsport
15 ^o	1'47"68	Mercedes-AMG GT 63 S E Perf.	35 ^o	1'55"70	BMW M240i
16 ^o	1'47"80	BMW M2	36 ^o	1'55"81	Toyota GR Yaris (BVM, Ph. 1)
17 ^o	1'47"88	Alpine A110 R *	37 ^o	1'57"80	Hyundai i20 N
18 ^o	1'47"90	Porsche 911 Carrera T	38 ^o	2'00"40	Toyota GR86
19 ^o	1'48"34	BMW M4 Competition	39 ^o	2'01"19	Ford Fiesta ST
20 ^o	1'49"16	Alpine A110 S			

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

Hors classement

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



NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Mortefontaine (Ceram)

EN PISTE



REPRISES

100 à 140 km/h en Drive **1"4 (47 m)**

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h **119 m (4"6/1,3 G)**

CONSUMMATION

En conduite sportive **26,4 l/100 km**

En conduite extrême **36,3 l/100 km**

Autonomie sportive **250 km**

Autonomie extrême **170 km**

WLTP (mixte) **12,2 l/100 km**

Même lorsque l'amortissement est réglé sur la position la plus raide, la 750S n'est jamais cassante avec les vertèbres. Elle avale les vibreurs avec gourmandise, sans être déséquilibrée. Le moindre bout droit est l'occasion de laisser exploser la fougue mécanique du V8 biturbo.

VITESSE MAXI

1 Vers 290 km/h, la 750S lutte vraiment. L'aileron arrière n'est pourtant pas braqué. Même à des vitesses hautement répréhensibles, on apprécie la rigueur de l'amortissement qui jamais ne déteste ni ne talonne. Impossible, comme toujours avec ce genre de supersportive, de vérifier la vitesse de pointe annoncée par la maison mère.

ACCÉLÉRATIONS

2 Le message au tableau de bord indique pourtant que le launch control est activé mais, dans les faits, le départ n'a pas la violence escomptée. Tout juste 2"9 pour atteindre 100 km/h, c'est rapide, certes, mais décevant pour un engin d'une telle puissance et si léger. Heureusement, les 400 m et 1 000 m D.A. sont plus représentatifs du potentiel explosif du V8 4 litres. Les reprises, quant à elles,

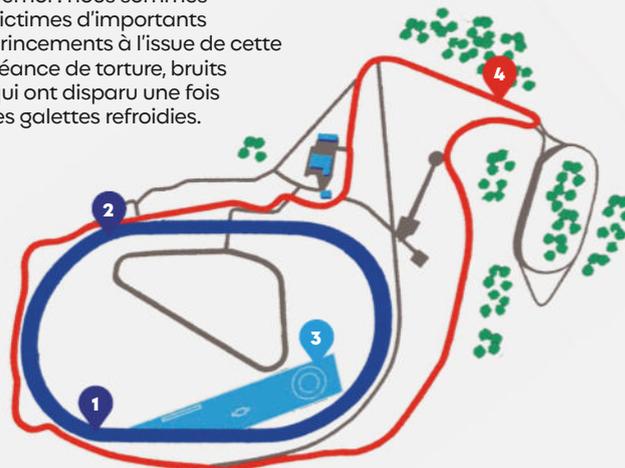
sont exceptionnelles, ex æquo avec la Ferrari 296, l'ennemie à abattre dans ce secteur.

FREINAGES

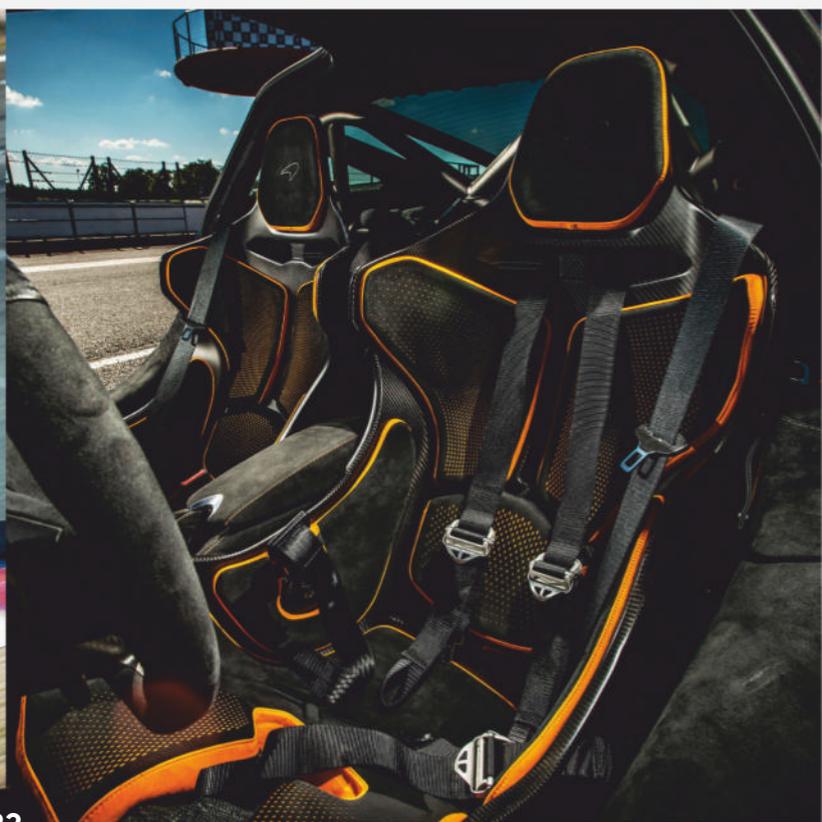
3 Le compteur de la McLaren ment peu. A 201 km/h au tableau de bord, vous voguez à 200 km/h. Premier essai : 123 m. Deuxième tentative : 121 m. Troisième et dernière vérification : 119 m. Plus vous les sollicitez, plus les freins semblent aimer ça. Les disques carbone-céramique sont de série et adorent la conduite sauvage. Petit bémol : nous sommes victimes d'importants grincements à l'issue de cette séance de torture, bruits qui ont disparu une fois les galettes refroidies.

COMPORTEMENT

4 Un peu de modestie ne saurait me nuire : la 750S pousse le curseur du dynamisme trop loin pour moi. Sur route sèche, en cerner les limites est inconcevable. La direction est un modèle de guidage et de retour d'informations. L'amortissement est prévenant, le roulis inexistant, la confiance dans la monture absolue. Même si l'efficacité progresse par rapport à la 720S, le tempérament de la McLaren incite à déconnecter les aides électroniques avec parcimonie et graduellement.



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



SUPERTEST McLaren 750S

Les gens de McLaren nous accompagnant pour l'occasion expliquent que je dois faire grimper la température dans les Pirelli PZero Trofeo R rodés. Et pour cela, la 750S a une méthode infailible : le burn out. Pas celui qui fait mal à la tête, celui qui trouble la rétrovision avec ses signaux de fumée blanche. Au bout de cinq minutes, les 45 °C préconisés sont atteints et il me faut vite déguerpir sur l'anneau. Premier launch control : pas de patinage mais pas de catapultage non plus. Au deuxième, c'est foiré. Au troisième, la 750S s'arrache un peu mieux mais on est loin de l'effet « coup franc à la Roberto Carlos » de la 720S. Notre radar en atteste : 3"1 pour le 0 à 100 km/h, c'est un tiers de seconde moins bien que pour la devancière. Il est temps de chauffer les Trofeo R neufs. Une fois à température, les chronos s'améliorent. 2"99 puis 2"90. Une 296, bien aidée par son hybridation mais au rapport poids/puissance similaire (2 kg/ch contre 1,9 pour la McLaren), explose le 1 000 m D.A. en 18"0 tout rond. Notre 750S a besoin de six dixièmes de plus. Alea jacta est et pierre qui roule n'accumule pas mousse : le coupé anglais s'incline face à la fusée italienne. Alors, comme il voit que nous sommes chagrins, il redouble d'efforts avec les reprises. Il y a un temps de réponse au kick-down (bien plus que dans la Ferrari) et ensuite, bourre-pif : en 1"4 et 47 m, vous passez de 100 à 140 km/h ! Nous n'avons rien chiffré d'aussi rapide. Ah, si : la Ferrari 296, qui revendique exactement les mêmes valeurs. Pour les porschistes invétérés, une 918 Spyder nécessite 1"8 pour cet exercice. Je ne juge pas, j'informe...

Bonne routière, supersportive

Sa précision déconcertante, la 750S ne la doit pas au hasard mais à ses solutions techniques. La voie avant s'élargit de 6 cm (comme sur une 765LT) pour conférer plus d'assise au pouvoir directionnel. La cellule centrale (Monocage II-S) en carbone forgé oscille autour des 80 kg. Elle est reliée à deux faux châssis en aluminium. Par rapport à la 720S, les ressorts avant ont été assouplis de 3 % alors que ceux de l'arrière sont durcis de 4 %. Les nouveaux amortisseurs ont permis d'économiser 2 kg. Rappelons que l'anglaise raye de sa liste des équipements les barres anti-roulis au profit du PCC-III (Proactive Chassis Control III), qui fait courir sous les jolis atours de la McLaren tout un réseau de canalisations hydrauliques venant, par le biais de pompes et de valves, freiner voire endiguer les mouvements parasites (plongée, cabrage, tangage). Les ressorts passifs sont couplés à des amortisseurs semi-actifs, dont détente et compression sont ajustables en continu. Les baquets équipant notre belle bleue sont les Super-Lightweight Carbon Fibre Racing Seats. C'est comme les Carbon Fibre Racing Seats mais leur nouveau processus de fabrication (cellule à double peau) permet d'abaisser leur poids à seulement... 3,35 kg ! Ça méritait bien un « Super » devant leur petit nom. Ajoutons que McLaren a particulièrement bossé sur le bump steer (phénomène vertical affectant la directivité sur les phases de délestage) en peaufinant la géométrie. Bref, la 750S ne laisse rien au hasard. Pourtant, sa conduite est reposante. Les minces sièges ne sont pas un supplice. La visibilité est excellente. Surtout, le confort est plus probant que dans bon nombre de GT verrouillant à outrance leur suspension pour contrecarrer leur embonpoint. Le mode Sport de l'amortissement, sur ●●●

LA CONDUITE DE LA McLAREN EST REPOSANTE. LA VISIBILITÉ EST EXCELLENTE ET LE CONFORT PLUS PROBANT QUE DANS BON NOMBRE DE GT.

BANC DE PUISSANCE

LE TEST VÉRITÉ PAR... DM Performance



PUISSANCE ANNONCÉE

750 ch

à 7 500 tr/mn

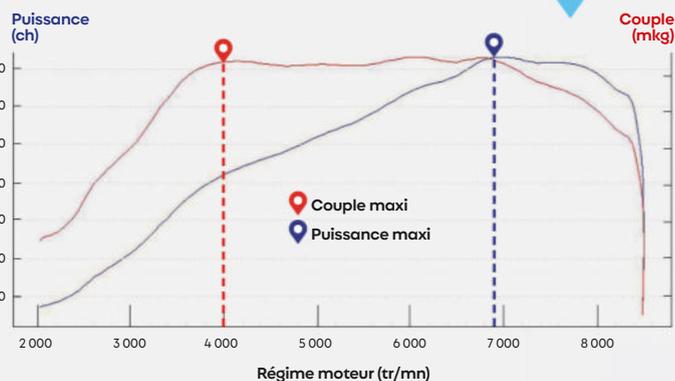
PUISSANCE MESURÉE

731,7 ch

à 7 050 tr/mn

La voiture était passée au banc en Angleterre avec un excellent résultat : 775 ch ! Mais les rouleaux de chez DM sont plus sévères.

La mesure, effectuée sur le 5^e rapport, révèle un déficit d'une vingtaine de chevaux sur la valeur officielle. Le couple, lui aussi en retrait, impressionne avec plus de 70 mkg de 3 600 à 7 200 tr/mn. Pour expliquer l'écart entre les deux résultats, un membre de l'équipe McLaren évoque la température d'admission. Elle était d'une vingtaine de degrés outre-Manche alors que chez DM Performance, la sonde relève plus de 50 °C !



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.dmpformance.fr ■ 01.34.84.64.77





TECHNIQUE

Moteur : **V8, biturbo, 32 S** Position : **centrale AR, longitudinale**
Cylindrée : **3 994 cm³** Alésage x course : **93 x 73,56 mm** Régime maxi : **8 500 tr/mn**
Puissance maxi : **750 ch à 7 500 tr/mn** Puissance au litre : **187 ch/l**
Couple maxi : **81,6 mkg à 5 500 tr/mn** Couple au litre : **20,4 mkg/l**
Transmission : **roues AR, 7 rapports à double embrayage** Autobloquant : **non (brake steer)**
Antipatinage : **de série déconnectable**
Suspension AV/AR : **doubles triangles en aluminium, antirollis actif hydraulique, amortisseurs pilotés** Direction : **crémaillère, assistance électro-hydraulique**
Tours de volant : **2,5 tours** Freins AV/AR : **disques percés ventilés carbone-céramique (390 mm, étriers 6 pistons/380 mm, étriers 4 pistons)** Antiblocage : **de série**
Poids constructeur/contrôlé : **1 389/1 419 kg** Répartition AV/AR : **41/59 %**
Rapport poids/puissance : **1,9 kg/ch L - I - h : 4 569 - 1 930 - 1 196 mm**
Empattement : **2 670 mm** Voies AV/AR : **1 680/1 629 mm** Réservoir : **72 l**
Roues AV & AR : **9 x 19 & 11 x 20** Pneumatiques AV & AR : **245/35 ZR 19 & 305/30 ZR 20**
Prix de base : **299 400 €** Options/malus : **88 190/60 000 * €**
Prix du modèle essayé : **447 590 €** (malus compris)
* Malus 2024, sous réserve d'un nouveau barème courant 2025.

Cet habitacle dépouillé semble incompatible avec une utilisation sur route et pourtant, abatte les kilomètres à bord de la 750S est un régal. Les baquets ne sont pas une torture et la direction réagit à la moindre injonction.

SUPERTEST McLaren 750S

route bosselée, ne se solde pas par un déchaussement des ratiches et un coup de fil au chiropracteur. Pour le programme Track, c'est sans surprise bien plus remuant quand le réseau secondaire est mal entretenu. On l'a répété maintes fois : nul besoin d'opter pour des verrouillages extrêmes de débattements lorsqu'on conserve un bon poids de forme. Je n'ai rien contre les gros (je le deviens), mais il ne faut pas s'attendre à voir Gérard Depardieu descendre du Tourmalet avec la même agilité et célérité que Romain Bardet. Seuls les bruits de roulement et aérodynamiques, inhérents aux voitures majoritairement en carbone, perturbent la quiétude du périple jusqu'au Vigeant.

Planqué sous la plage arrière, le M840T. « M » pour « McLaren », « 8 » pour le nombre de pistons, « 40 » en référence à la cylindrée et « T » pour les deux turbos Twin Scroll. Il dispose d'un vilebrequin plat, d'une lubrification par carter sec, de bielles allégées, des pistons de la 765LT et de wastegates à commande électronique. Une pompe à essence additionnelle fait son apparition par rapport à la 720S, en cas de demande accrue en sans-plomb. Les acousticiens de Woking ont revu l'échappement, afin d'offrir à ce V8 qui n'a jamais été un chanteur lyrique émérite un timbre en adéquation avec le prestige de la marque. Eh bien, c'est raté. Le nouveau silencieux central en inox (- 2,2 kg), qui est, du reste, un bon moyen pour distinguer la 750 de la 720, ne joue toujours pas une partition symphonique. C'est ballot car le V8 a du tempérament à revendre. Les valves s'ouvrent vers 2 500 tr/mn et la poussée faiblit à peine à l'approche du rupteur (8 500 tr/mn). Pour un bloc suralimenté, puissance et couple maximaux sont d'ailleurs atteints relativement tard, à respectivement 7 500 et 5 500 tr/mn. Capable de cruiser à 50 km/h en septième, il transforme le moindre dépassement en catapultage. Comme, en mode auto, la boîte à double embrayage SSG n'est pas toujours réactive, mieux vaut d'abord se décaler avant d'écraser l'accélérateur sous peine de recarrosser le postérieur qui vous précède. Le temps de réponse des turbos étonne en 2025, habitués que nous sommes aux suralimentations réagissant instantanément. Ces précieux dixièmes perdus en performance se font au profit des sensations fortes, avec une poussée et un souffle graduels qui suscitent à la fois euphorie et frayeur, tant les mises en vitesse sont ahurissantes. Les départementales de la Creuse et de la Vienne ne posent guère de difficultés à la 750S. Elle efface les courbes, avale les virages et raccourcit les lignes droites. Conserver le rythme légal est inenvisageable. C'est mal, répréhensible, tout ça, tout ça, mais la précision, l'agilité et la confiance distillées par la McLaren sont le meilleur moyen de passer par la case prison sans toucher son salaire. On doit pouvoir conduire à allure de sénateur ce coupé, mais ce serait comme ajouter des glaçons à une Chouffe déjà bien fraîche. Du gâchis, rien d'autre.

Elle est tout ce que j'attends d'une voiture de sport, la tessiture en moins. Plus rigoureuse que sa devancière, notamment sur les phases de délestage où la 720S avait parfois du mal à juguler le rebond, la « sept et demi » vous laisse néanmoins les rênes. Il faut être concentré, attentif, impliqué. Pas en raison du caractère scabreux de l'auto, mais parce que c'est encore la meilleure façon de progresser dans sa conduite.

Supersportive et super-pistarde ?

Et dans son pilotage ? Je laisse Christophe revenir sur son excellent chrono (voir p. 30), mais à mon modeste niveau, l'expérience au Vigeant fut mémorable. Ce ne sont pas les reprises foudroyantes ni les freinages d'une puissance et résistance fabuleuses qui m'ont estomaqué. Ce n'est pas davantage la célérité de la boîte SSG, une fois en manuel, qui m'a subjugué. Ce n'est pas enfin cette raideur globale qui génère des changements de cap instantanés. Non. Si je reviens aussi ému de cet essai, c'est bien en raison de tout ça mais surtout de cette façon, quasi unique (j'ai retrouvé un peu le feeling d'une 911 S/T), que la 750S a de vous guider, vous informer. Les mains commandent un essieu directionnel indéboulonnable (quoique légèrement sous-vireur aux dires de Christophe), les reins ressentent, sans subir, la moindre aspérité, les pieds savent exactement quelle pression exercer pour obtenir l'effet escompté. Cette McLaren vous conte la route et le circuit et vous laisse écrire votre histoire dessus. Ce ne sera peut-être pas du Baudelaire mais ce sera le plus joli des récits : le vôtre. ●



L'avis de Sylvain Vétaux

La Ferrari 296 GTS est plus rapide au Vigeant : le chrono ne ment jamais. L'italienne, ultra-vélocé, est d'une accessibilité presque exaspérante. La 750S propose une expérience bien différente. En cerner les limites réclame du talent, de la concentration. Si le duo moteur-boîte est moins performant que celui de la Ferrari, la direction d'une limpidité absolue et le freinage indestructible suffisent, selon moi, à lui offrir le titre de la plus pistarde de notre classement.



LES MAINS COMMANDENT UN ESSIEU DIRECTIONNEL INDÉBOULONNABLE, LES REINS RESENTENT, SANS SUBIR, LA MOINDRE ASPÉRITÉ, LES PIEDS SAVENT EXACTEMENT QUELLE PRESSION EXERCER.



ESSAI Mercedes-AMG GLC 63 S E Performance 4Matic+

Le droit chemin

Comme la berline et le break de la Classe C, le GLC 63 troque son V8 tonitruant pour un 4 cylindres électrifié.

Autrement dit, il gagne en puissance ce qu'il perd en caractère. Est-il rentré dans le droit chemin ?

Par Laurent Chevalier

Photos Milos Matovic/Mercedes-AMG





U

ne chose qu'on ne pourra pas lui retirer, c'est sa capacité à décrocher la mâchoire inférieure de ceux qui posent la question : « Ça fait combien de chevaux ? » La réponse (680 !) les plonge généralement dans un silence qui les fait écarquiller les yeux, avant de se creuser la mémoire et de se lancer dans le calcul mental en fronçant les sourcils. « Quoi ?! 100 ch de plus qu'une Lamborghini Murciélago ? Et 20 de plus

qu'une Ferrari Enzo ? » Perspicace, avec ça : « En revanche, ça doit être tellement lourd que ça n'accélère pas comme une supercar ? » Oui, mais si ! Comptez 3"5 pour passer de 0 à 100 km/h contre 3"65 avec l'Enzo et 3"6 avec la Murciélago. Si ça pèse lourd ? A peine : 2 379 kg mesurés ! « Et l'hybridation, c'est pour l'écologie, c'est ça ? »

Inclassable

Ce gros bébé d'AMG, né en V8 avant de se convertir au 4 cylindres électrique sans que cela l'empêche de pulvériser la barre des 15 l/100 km, n'est plus à un paradoxe près. C'est un peu l'histoire du serpent qui se mord la queue : le SUV transformé en avion de chasse, qui tente de se racheter une conduite avec l'hybride mais reprend 300 kg au passage ●●●

LE 4 CYLINDRES
HYBRIDE FAIT 100 CH
DE PLUS QU'UNE
LAMBORGHINI
MURCIÉLAGO ET
20 CH DE PLUS QU'UNE
FERRARI ENZO !
**LE PLUS SURPRENANT,
C'EST QU'IL ACCÉLÈRE
AUTANT MALGRÉ
LES 2 379 KG MESURÉS !**



Dans l'habitacle, l'aspect pratique et la polyvalence sont préservés. En revanche, les réglages et les multiples sous-menus des écrans ne sont pas toujours intuitifs. Malgré l'hybridation, la consommation moyenne reste élevée, et le réservoir relativement petit n'autorise pas une grande autonomie.



TECHNIQUE

Moteurs : **4 en ligne, turbo, 16 S + 1 électrique**
 Cylindrée : **1 991 cm³**
 Puissance maxi thermique : **476 ch à 6 750 tr/mn**
 Couple maxi thermique : **55,6 mkg à 2 250 tr/mn**
 Puissance maxi électrique : **204 ch**
 Couple maxi électrique : **32,6 mkg**
 Puissance cumulée : **680 ch**
 Couple cumulé : **104 mkg**
 Transmission : **intégrale, 9 rapports auto**
 Antipatinage : **de série déconnectable**
 Autobloquant : **de série piloté**
 Poids annoncé/contrôlé : **2 310/2 379 kg**
 Rapport poids/puissance : **3,5 kg/ch**
 L - l - h : **4 749 - 1 920 - 1 635 mm**
 Empattement : **2 888 mm**
 Pneus AV & AR : **265/45 & 295/40 R 20**
 Réservoir : **65 l** Autonomie électrique : **12 km**
 Prix de base : **139 390 €**
 Prix des options/malus : **29 250/8 770 * €**
 Prix du modèle essayé : **177 410 €** (malus compris)
 * Malus 2024, sous réserve d'un nouveau barème courant 2025.



PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **275 km/h** 0 à 100 km/h : **3"5**



ESSAI Mercedes-AMG GLC 63 S E Performance 4Matic+

et accentue le naturel soiffard du 4 cylindres AMG... Mais plutôt que de se perdre en explications en cherchant le pourquoi du comment, mieux vaut répondre à une simple question : prend-on du plaisir à son volant ? La réponse est limpide : moins qu'avant. Pas de borborygmes qui émanent du démarrage, ni de vibrations qui remontent dans la carlingue, ni d'envolées rauques à l'accélération. Le 4 cylindres n'est pas aphone mais la bande-son n'est pas en adéquation avec le niveau d'accélération. Même avec l'option Performance Sound qui équipe notre modèle d'essai. Autant ce 4 cylindres est grisant sous le capot de l'A 45 S, autant il est filtré à bord de ce GLC. Bref, on a connu des 2 litres plus communicatifs et plus addictifs. Ce moteur et son compère électrique ont beau être très volontaires, ils ne donnent pas envie de prolonger l'accélération dès la moindre ligne droite. Contrairement à ce qui se produisait au volant du GLC 63 à moteur V8.

Il convient de se rappeler que l'ancien modèle n'était pas non plus exempt de défauts. A commencer par un comportement un poil daté et une rigidité perfectible. Ces caractéristiques font désormais place à quelque chose de plus efficace et mieux maîtrisé. L'évolution du système Active Ride Control n'y est pas étrangère. Ce dispositif, qui remplace les anciennes versions de suspensions pneumatiques, est composé d'amortisseurs adaptatifs et d'une barre anti-roulis active. Cette dernière fonctionne de manière électromécanique grâce à un actionneur sur les deux trains qui s'ajuste en moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire. Le tout étant, bien entendu, réglé de concert avec l'essieu arrière directionnel qui améliore l'agilité dans les virages serrés. Il en résulte une certaine vivacité, on doit bien le reconnaître, et des mouvements de caisse correctement contenus à rythme soutenu. Même si cette cadence est difficile à

tenir en raison de la masse et de l'inertie qu'elle dégage. Quant à l'argument de la meilleure répartition entre essieux par rapport à la précédente version dont le V8 plombait l'avant, il tient la route, mais cela ne suffit pas à changer ce SUV au poids d'âne mort en cheval de course. Le freinage a également fort à faire pour évacuer la chaleur en cas de sollicitations consécutives. En clair, le GLC 63 S E Performance porte bien son nom, avec sa réserve de puissance impressionnante et ses accélérations fulgurantes. Il peut aussi rendre des services, grâce à sa polyvalence préservée. A condition d'accepter de tirer un trait sur le caractère décalé, débordant et attachant de son prédécesseur à moteur V8. ●



L'avis de Laurent Chevalier

Voyons le verre à moitié plein : ses accélérations et ses capacités de relance le mettent hors de portée d'un grand nombre de SUV. Et son niveau de rigidité tout comme son équilibre sont meilleurs que sur la version précédente. Mais cette surabondance technologique et ces additions de puissances mirobolantes sont loin de faire oublier le caractère du V8.



AUTANT CE 2 LITRES EST GRISANT SOUS LE CAPOT DU CLA 45 S, AUTANT IL EST FILTRÉ À BORD DU GLC. MÊME AVEC L'OPTION PERFORMANCE SOUND QUI ÉQUIPE NOTRE MODÈLE D'ESSAI.

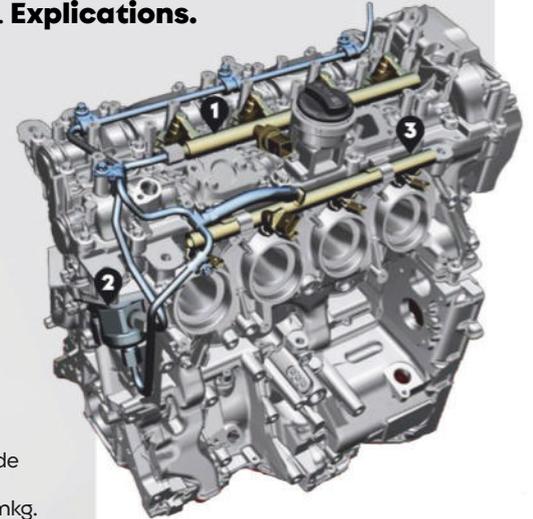




Par Yves Maroselli

La bi-injection du 4 cylindres Mercedes-AMG

Pour développer une puissance proche de celle d'un V8, le 4 cylindres du GLC 63 S E Performance a recours à une bi-injection. **Explications.**



Le 4 cylindres Mercedes-AMG M139I compte deux injections, l'une directe, dont la rampe (1) est positionnée entre les arbres à cames et alimentée par une pompe haute pression (2), et l'autre indirecte dont la rampe (3) est placée juste au-dessus des conduits d'admission.

Il convient juste d'imaginer que cela équivaut à un V8 de 952 ch et 110,9 mkg, voire à un V12 de 1 428 ch et 166,3 mkg. Vertigineux. Or l'amplitude de variation de quantité de carburant à délivrer entre une situation de faible et de pleine charge devient alors tellement importante que, même avec une pression de 200 bar, un injecteur capable de pulvériser l'essence en gouttelettes assez fines pour autoriser une bonne qualité de combustion lorsqu'il s'agit d'évoluer au ralenti ou sur un filet de gaz n'aura pas le débit suffisant pour développer les valeurs maximales de couple et la puissance précitées. D'où la nécessité d'un système d'alimentation complémentaire.

dans la chambre de combustion, ce qui réduit la formation de particules, mais surtout autorise une meilleure qualité de combustion à haut régime au profit de la puissance maximale.



À QUOI ÇA SERT ?

Pour qu'une voiture de série soit homologuée, un système d'alimentation en carburant ne peut se contenter de délivrer précisément la quantité d'essence nécessaire pour obtenir le couple et la puissance désirés par le conducteur.

Il doit également garantir la meilleure combustion pour réduire les émissions polluantes résultant de celle-ci.

Par exemple, si la plupart des moteurs modernes utilisent désormais une injection directe, c'est notamment parce qu'elle permet d'éviter le phénomène de mouillage de paroi lors des démarrages à froid, mais aussi et surtout pour sa capacité à retarder l'apparition du cliquetis grâce à l'effet refroidissant de la vaporisation du carburant directement dans la chambre. Ainsi, son recours offre d'utiliser

un taux de compression plus élevé au profit du rendement thermodynamique du moteur, ce qui autorise une moindre consommation et donc une émission réduite de CO₂.

Une injection directe peut également montrer ses limites quand elle équipe des mécaniques très performantes, comme le 4 cylindres Mercedes-AMG M139I exploité par le GLC 63 S E Performance (et par la berline Classe C correspondante) fort de 476 ch et 55,6 mkg pour seulement 2 litres de cylindrée. Dans ce cas, plus encore que les valeurs spécifiques record de puissance et de couple, de respectivement 239 ch/l et 27,9 mkg/l, ce sont celles exprimées par cylindre qui posent problème, avec 119 ch et 13,8 mkg développés par chambre de combustion. Pour se rendre compte de ce que ces chiffres représentent,



COMMENT ÇA MARCHE ?

Comme pour certains moteurs des groupes Toyota, Ford ou Volkswagen, les concepteurs du M139I ont ajouté un second système d'injection dite « indirecte », soit positionnée dans les tubulures d'admission. Fonctionnant sous une pression de 6,7 bar, elle est donc d'abord utilisée en complément de l'injection directe pour augmenter la quantité de carburant jusqu'au niveau requis pour la pleine charge. Le fait que le carburant soit injecté en amont permet d'éviter la formation de calamine sur les soupapes d'admission et leurs sièges. Mieux, à chaud, cette architecture laisse plus de temps à l'essence pour se vaporiser avant d'entrer



VONT-ILS TROP LOIN ?

Le niveau de complexité de ce 4 cylindres est tel (double système d'injection, distribution variable, turbocompresseur électrique) que l'on peut se demander s'il ne coûte pas plus cher que le V8 qu'il remplace. ●



NOTRE AVIS

Les motoristes Mercedes-AMG ont démontré qu'un 4 cylindres turbo pouvait, avec une grande sophistication technique, rivaliser avec un V8 sur le strict plan des chiffres. Sur celui des sensations, le résultat est nettement moins convaincant.

LE CLUB SPORT AUTO PRÉSENTE
DU 4 AU 13 AVRIL 2025

RESTE 1 PLACE



BONS BAISERS D'ITALIE

UN ROAD TRIP EXCLUSIF SUR LES TRACES DE JAMES EN ITALIE DE VENISE À MATERA
OUVERT AUX GT D'EXCEPTION ET EN PARTICULIER CELLES DES BONDS ET DES MÉCHANTS

WWW.THEJAMES.RUN

MATCH
Alpine A290 GTS
vs Mini Cooper S JCW



La cour de récré

"C'est moi l'unique rescapée des GTi thermiques. T'as même pas de moteur!", clame la Mini. "Pff, faut vivre avec son temps et tu t'es trop assagié avec les années", répond l'Alpine. "Même pas vrai!" "Si!" "T'as vu ta vitesse maxi?" "Et toi, ta trogne?" Mini Cooper S et A290 GTS ne sont pas près de se réconcilier. Alors, c'est à nous de les départager.

Par Sylvain Vétaux
Photos Laurent Villaron

AU FIL DES ANNÉES, LA MINI
A PERDU UN PEU DE
SA FOUGUE. **L'ALPINE SE
MONTREAIT PLUS
VÉLOCE POUR ATTEINDRE
LES 100 KM/H.**



MATCH
Alpine A290 GTS
vs Mini Cooper S JCW

Avec la Hyundai Ioniq 5 N, l'A290 est l'électrique qui donne le plus le sourire. Mais tout n'est pas parfait. La position de conduite manque d'espace, certains plastiques sont moches, et comme bien souvent avec les productions actuelles, arriver à s'y retrouver instinctivement dans les nombreux menus réclame du temps et de la pratique.

LES TECHNOPHILES PRÉFÉRERONT L'INTÉRIEUR DE L'ALPINE, ALORS QUE LES GRANDS CONDUCTEURS SE SENTIRONT PLUS CHOYÉS DANS LA MINI.





Les sièges en cuir ne sont pas issus du catalogue de la Renault 5 E-Tech, et leur assise est trop haute. C'est un comble, mais alors que la Mini est l'archétype de la citadine à forte personnalité, elle se fait voler la vedette par la française, dont les lignes acérées, les ailes joutflues et les roues immenses font tourner les têtes.

ongtemps, on lui a collé l'image de voiture à la mode. La Cooper S, c'était le modèle qu'il fallait conduire pour se pavaner dans les beaux quartiers ou exhiber son bras bronzé et tatoué sur la French Riviera. Son double échappement central suffisait à annoncer son arrivée imminente, et son comportement, ferme pour rester poli, faisait de cette citadine l'auto que les maris adoraient chiper à leur femme pour une petite sortie sur route tortueuse. Mais au fil des années, la Mini a perdu

un peu de sa fougue. La française se montrerait plus véloce pour atteindre les 100 km/h : 6"4 contre 6"6. La fée électricité a encore frappé. Comme nous organisons ce match à une période de l'année où l'anneau de Mortefontaine est, dans le meilleur des cas, humide mais la plupart du temps congelé, nous n'avons hélas pas pu vérifier la bonne santé des deux teignes. Explication pour les râleurs : quand le goudron est mouillé, les accélérations sont moins solides et notre radar est inutile. Je le regrette, mais en attendant que la rédaction soit délocalisée à Abu Dhabi, il nous faut faire avec la météo hexagonale.

Il se produit, la première fois qu'on voit l'A290, un effet *waouh* indéniable. C'est elle, la nouveauté, et les regards écarquillés et pouds levés prouvent qu'Alpine a visé juste en matière de design. « *Ils n'ont pas pris de risque* », fustigent pourtant les insatisfaits. « *Comme Mini* », leur rétorqué-je. Mais les goûts et les couleurs n'ont pas grand-chose à faire dans un duel à *Sport Auto*, focalisons-nous plutôt sur l'essentiel, à savoir notre « plaisiromètre » derrière le volant.

A bord

C'est paradoxal, mais dans la Mini Cooper S (ici en finition JCW), il me faut avancer le siège franchement. La position de conduite est basse même si le volant se trouve un peu trop loin du buste. Il y a peu de commandes physiques (hélas), mais une immense galette tactile qui permet d'interagir avec les différents menus (re-hélas). Derrière cet écran rond, deux projecteurs drapent la planche de bord d'un motif lumineux qui varie en fonction des programmes, pardon, des « *expériences* ». C'est original mais ça attire trop l'œil, en particulier de nuit. Dans l'Alpine, l'ambiance est moins atypique : on retrouve un bloc d'instrumentation à double dalle... façon BMW. Si, à bord de l'anglo-allemande, le conducteur est assis au ras des pâquerettes, ce n'est pas le cas dans l'A290. Les sièges, distincts de ceux d'une Renault 5 E-Tech, sont confortables, mais les guiboles sont plus à angle droit que dans la Cooper S. La place y est surtout plus comptée, et si mon double mètre loge avec aisance à l'intérieur de la Mini (avec encore un peu de place derrière moi pour faire voyager Kiki le teckel), il est impossible d'envisager de transporter un être vivant une fois que je m'installe au volant de la française. Même si cette dernière bénéficie de portes arrière, contrairement à sa rivale. Pour les férus de l'assemblage nickel et du point de croix maîtrisé, sachez que la Mini est un peu plus rigoureuse dans ce secteur. L'Alpine n'est pas mal finie, avec un soin louable en partie haute de la planche de bord et quelques touches métallisées sympathiques. En revanche, certains éléments en plastique ●●●





Mini Cooper S JCW

TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S**
 Cylindrée : **1998 cm³**
 Puissance maxi : **204 ch à 5 000 tr/mn**
 Couple maxi : **30,6 mkg à 1 450 tr/mn**
 Transmission : **roues AV, 7 rapports à double embrayage**
 Antipatinage : **de série, déconnectable**
 Autobloquant : **non**
 Poids annoncé/contrôlé : **1285/1346 kg**
 L - l - h : **3 876 - 1744 - 1 432 mm**
 Empattement : **2 495 mm**
 Pneus AV & AR : **215/45 R 17**
 Réservoir : **44 l**
 Prix de base : **31 400 €**
 Prix des options/malus : **9 960/1 386 €⁽¹⁾**
 Prix du modèle essayé : **42 746 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **242 km/h**
 0 à 100 km/h : **6"6**

(1) Malus écologique 2024, sous réserve d'un nouveau barème courant 2025.



Alpine A290 GTS

TECHNIQUE

Moteur : **électrique synchrone à rotor bobiné**
 Puissance maxi : **220 ch**
 Couple maxi : **30,6 mkg**
 Capacité de la batterie : **52 kWh (net)**
 Puissance de recharge : **100 kW**
 Transmission : **roues AV, 1 rapport**
 Antipatinage : **de série, déconnectable**
 Autobloquant : **de série, électronique**
 Poids annoncé/contrôlé : **1 479/1 505 kg**
 L - l - h : **3 990 - 1 823 - 1 502 mm**
 Empattement : **2 534 mm**
 Pneus : **225/40 R 19**
 Prix de base : **44 700 € (GTS)**
 Prix des options/bonus : **2 700/2 000 €⁽²⁾**
 Prix du modèle essayé : **45 400 €** (bonus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **170 km/h**
 0 à 100 km/h : **6"4**

(2) Bonus écologique : 2 000, 3 000 ou 4 000 € selon revenu fiscal.



AVEC SES AMORTISSEURS À BUTÉE HYDRAULIQUE,
 L'ALPINE CONJUGUE LE MEILLEUR DES DEUX
 MONDES : **SUFFISAMMENT DE OUAÏÉ SUR LES PHASES
 DE COMPRESSION ET UN REBOND TEMPÉRÉ.**

MATCH Alpine A290 GTS vs Mini Cooper S JCW

brut de décoffrage chagrinant. Au chapitre de la vie à bord, les deux ambiances s'opposent. Les technophiles préféreront l'intérieur de l'Alpine, alors que les grands conducteurs se sentiront plus choyés dans la Mini. Et comme je suis grand...

Moteur

Faute d'anneau de vitesse en état pour les mesures, nous devons faire confiance aux valeurs revendiquées et aux sensations de conduite. L'Alpine part avec un énorme handicap : elle n'a pas de moteur. Enfin si, mais son élément synchrone à rotor bobiné de 220 ch, logé haut dans le berceau avant, fait l'impasse sur ce qui nous rend heureux à *Sport Auto* : des pistons. O.K., décamper du feu plus vite qu'un deux-roues fait toujours son petit effet, mais sur le plan des zygomatiques, ça génère autant de plaisir qu'un jeudi de novembre dans le brouillard du Gâtinais. Les performances, évidemment, sont au rendez-vous, et l'A290 est une bonne cliente pour les radars du périph'. Mais dès 140 km/h, l'essoufflement de la poussée est sensible, et la bride (à 170 km/h) est à la fois une punition et un soulagement, tant l'Alpine préfère les relances à faible allure aux vitesses élevées. Il n'y a plus, à bord de la Cooper S, les pétarades de feu de camp qui ont fait sa renommée. C'est mieux pour le voisinage quand on en a, moins bien pour moi qui vis reclus. D'ailleurs, il n'y a même plus d'échappement visible. En mode Go-Kart, l'accélérateur se fait plus délicat. Le 4 cylindres 2 litres (une Mini Cooper C doit se contenter d'un 3 cylindres de 1 500 cm³) se comporte sans panache mais avec entrain. Ce n'est pas antinomique. Les montées en régime ne dressent pas les poils, mais la charge du turbo vers 2 200 tr/mn, ajoutant un punch appréciable non instantané, est plus plaisante que les accélérations « On/Off » de l'A290, surtout lorsqu'on presse le bouton rouge OV (pour « overtake »). Celle-ci se prive de boîte de vitesses. Le conducteur doit donc composer avec le récital lancinant du rotor à mesure que la vitesse augmente. La Cooper S a droit à une boîte à double embrayage, probablement privilégiée par rapport à une automatique pour des contingences de poids. Les palettes au volant ne sont pas de série mais incluses avec la finition JCW (3 770 €). Comme la vélocité n'est pas la vertu première de cette transmission, il vaut mieux la laisser gérer toute seule les changements de rapport, sauf en mode Go-Kart où la vitesse supérieure

tarde à s'engrener et fait inutilement hurler le moteur, même quand la pression à l'accélérateur est relâchée. Sur le 0 à 100 km/h, l'écart entre les deux pseudo-citadines serait de deux dixièmes, en faveur de l'Alpine. Et pourtant, pied au plancher, la célérité avec laquelle l'A290 décanille n'est guère plus sensible que dans la Cooper S, qui doit en prime patienter pendant que sa suralimentation se gave d'air frais. Mais comme je préfère la viande mijotée à celle cuite au micro-ondes, j'accorde une nouvelle fois le point à l'anglaise, dont le tempérament est plus en accord avec l'image que je me fais du plaisir de conduite.

Comportement

Avant de me coller l'étiquette de défenseur invétéré de l'ancien monde et de déduire que mon aversion totalement subjective pour les autos électriques coûte la victoire à la française, attendez de lire ce qui suit. Si l'A290 n'est probablement pas l'Alpine électrique que j'aurais souhaitée, il me faut reconnaître que la mise au point des trains roulants mérite de nombreux compliments. La R5 E-Tech avait reçu les éloges de la presse pour son comportement plaisant, mais Alpine ne s'est pas contenté de changer la couleur et d'accoler ses badges pour en faire une GTI des temps modernes. Le berceau avant, à la rigidité torsionnelle accrue, est différent, tout comme le carrossage arrière, les barres anti-roulis (plus grosses) et les porte-fusées. La direction 100 % électrique est également recalibrée et se prive d'un véritable autobloquant mécanique, jugé trop lourd au moment du développement. A sa place, un ersatz électronique, associé à un système de contrôle en amont du couple censé limiter les pertes de motricité et le sous-virage. Et ça marche. Très bien sur sol sec, moyennement sur sol humide, avec une tendance à l'élargissement de la trajectoire qui impose d'être plus doux avec le braquage, surtout s'il est virulent. Les batteries (300 kg) sont logées dans le plancher. C'est gage de centre de gravité abaissé et de comportement peaufiné. Avec ses amortisseurs à butée hydraulique, l'Alpine conjugue le meilleur des deux mondes : suffisamment de ouaté sur les phases de compression et un rebond tempéré. Elle est à la fois confortable sur les saillies de goudron et bien maintenue en détente quand le rythme s'accélère. Seul l'arrière, sur une route enchaînant les bosses, est parfois sujet à un délestage mal maîtrisé. ●●●

C'est surprenant, mais la Mini suit sans peine le rythme de l'Alpine, qui, malgré l'instantanéité de son couple, n'arrive pas à la larguer. En revanche, sur sol cahoteux, l'A290 est bien plus reposante et aboutie que l'anglo-allemande, qui tressaute plus qu'elle n'amortit.



MATCH
Alpine A290 GTS
vs Mini Cooper S JCW

L'écran central de la Mini est presque aussi grand que le volant ! La lisibilité est bonne, mais les nombreux programmes de conduite ne servent à rien. Mini aurait pu se contenter d'un mode Normal et d'un mode Sport sans que le conducteur se sente lésé. La garde au toit est meilleure dans la Cooper S, de beaucoup.

BATTERIE À 100 %, L'ORDINATEUR DE L'ALPINE NOUS ANNONCE 231 KM D'AUTONOMIE. C'EST BIEN TROP PEU. **LA MINI, AVEC SON RÉSERVOIR RIQUIQUI DE 44 L, PERMETTRAIT D'EFFECTUER QUASI 280 KM... DE PLUS.**

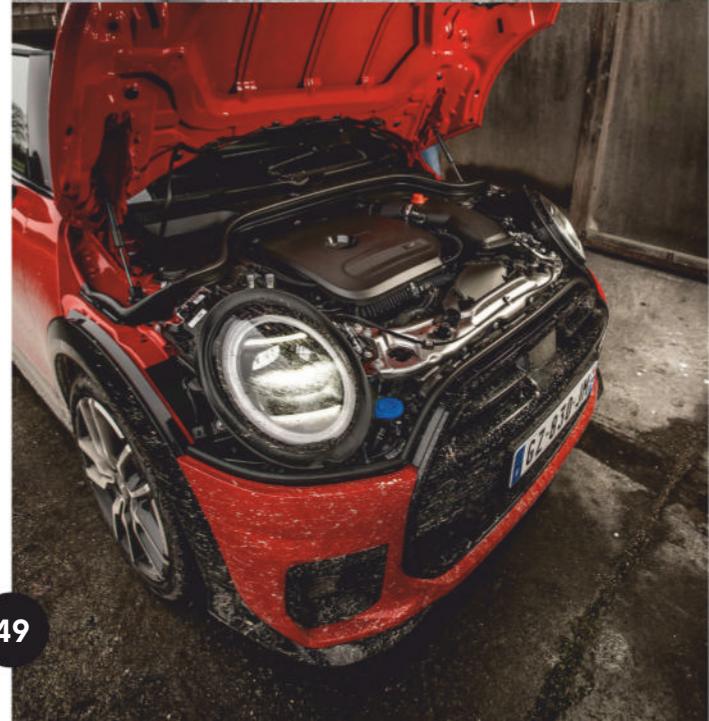


Si la Mini (1 346 kg vérifiés) prend le dessus au chapitre mécanique, elle ne peut lutter lorsqu'on évoque l'efficacité. Le train avant se prive de tout autobloquant, et les pneus Pirelli Cinturato P7 goûtent peu les conditions hivernales avec des pertes de motricité précoces. Les remontées d'informations sont trop gommées, et le conducteur ne trouve plus le tempérament incisif des millésimes du début du siècle. L'autre grief concerne la suspension. Même sans sélectionner l'expérience Go-Kart, l'amortissement n'est guère cohérent. Trop raide, il encaisse plus qu'il n'absorbe. Son format compact et cette fermeté générale en font une « virevolteuse » hors pair dans le trafic. Mais l'A290, malgré ses 1 505 kg vérifiés, rend une copie plus aboutie. Une fois l'ESP débranché totalement, et lorsqu'on la brusque, elle ne rechigne pas à quelques déhanchés. Tout comme la Cooper S, même quand l'électronique est activée et que les conditions sont humides. Un braquage un peu véhément en appui, après avoir relâché l'accélérateur, peut se solder par un survirage étonnant. Au chapitre de la tenue de route, l'A290 apparaît plus réussie, à défaut d'être plus marrante.

Plaisir de courte durée

Reste à évoquer le sujet qui fâche : l'autonomie. Il est facile de pointer du doigt toujours le même grief, mais tant que les constructeurs de voitures électriques n'auront pas remédié à ce problème, il serait fautif que nous le gardions sous silence. La batterie de l'A290 a une petite capacité de 52 kWh. La brochure prétend que la voiture serait en mesure de tenir 361 km : c'est faux, et ce, sans adopter une conduite à la Ragnotti. Batterie à 100 %, l'ordinateur, qui calcule en fonction des habitudes de conduite, nous annonce 231 km au moment du départ. C'est bien trop peu. La Mini, avec son réservoir riquiqui de 44 litres, nous permettrait en théorie d'effectuer quasi 280 km... de plus. A l'issue de la séance photos (par une température de 6 °C) et après avoir parcouru 86 km, l'écran central de l'Alpine indique une réserve de... 90 km ! Nous nous sommes certes alloué six accélérations franches, mais nous n'avons pas roulé sur l'autoroute. Comme l'A290 demande 30 mn pour se recharger de 15 à 80 % (à 100 kW maximum), ce manque d'autonomie donne lieu à quelques tracasseries. La française paie ainsi son positionnement de voiture électrique « légère ». Moins d'accus, c'est moins de poids, mais c'est aussi un rayon d'action moindre. Et étant donné que l'A290 n'a même pas l'atout « prix » dans sa manche, c'est logiquement qu'elle doit s'avouer vaincue. ●

Assis plus proche du sol, le conducteur de la Mini doit se cramponner au volant en virage, les bourrelets latéraux des sièges n'étant pas assez prononcés. La vue trois quarts arrière montre que ces citadines n'ont plus un format de poche. Bizarrement, la Cooper S perd sa sortie d'échappement, comme si c'était un appendice honteux.



L'avis de Sylvain Vétaux



L'A290 a de nombreuses qualités. Elle est bien mieux amortie, distille un véritable plaisir de conduite avec son guidage rigoureux, et son look fait mouche. Mais son autonomie ridicule et son tarif haut perché la desservent. La Mini, malgré sa suspension « casse-noix » et son train avant moins accrocheur, continue de délivrer davantage de plaisir. Plus légère, elle peut même se montrer exigeante quand les conditions sont difficiles. Bref : elle implique davantage son conducteur.

VICTOIRE : Mini Cooper S JCW

ESSAI MG Cyberster

Silence ça pousse

Avec ses drôles de portes et sa capote empruntée à BMW, le Cyberster pourrait presque être le Z1 des temps modernes. **D'où la question : délivre-t-il le plaisir que l'on est en droit d'attendre d'un roadster ?**

Par Laurent Chevalier
Photos Laurent Villaron





LE PLAISIR AU VOLANT ?
IL EST ÉVIDEMMENT DIFFÉRENT
D'UN BMW Z1... MAIS
**L'EXCELLENT RAPPORT
PRIX/PRESTATIONS MÉRITE
D'ÉTAYER LA QUESTION.**

Il y a une tonne de choses à dire à propos du Cyberster. Des choses qui s'appliquent aux voitures électriques en général, et d'autres à son cas particulier. Par quoi commencer ? La question du plaisir au volant, évidemment. Mais avant d'entrer dans le cœur du débat, un tour du propriétaire s'impose. Sur le plan du look, je laisserai à chacun

le soin de juger, puisque je ne suis pas l'ambassadeur du bon goût. J'essaie juste de ne pas m'étouffer en écoutant la parole officielle de MG, qui précise que le design Kammback de la partie arrière reprend « *le même principe que celui utilisé sur la Ferrari 250 GTO et l'Aston Martin DB6* ». Ça va, les chevilles ? Pour retomber sur terre, plongeons-le dans la rue et observons les réactions. Il faut reconnaître que le Cyberster fait tourner les têtes et lever les pouces. Voire décrocher les mâchoires lorsque ses portières électriques, en élytre, s'érigent vers le ciel. En articulation et en progressivité, une Koenigsegg Gemera ne ferait pas mieux. Même si l'on s'extasie davantage devant les mouvements robotiques de la suédoise, inconsciemment impressionnés par son prix d'achat à 7 chiffres. Une fois passé l'effet *waouh* des ouvertures de la MG, il faut admettre que leur manipulation n'est pas toujours pratique, à cause de la relative lenteur et des blocages en cours de fonctionnement, selon les capteurs. Mais ces drôles de portières, c'est aussi ce qui fait ●●●



En version 4 roues motrices, le Cyberster dispose d'un moteur avant et d'un moteur arrière pour une puissance cumulée de 510 ch. Le poids vérifié est de 1993 kg, ce qui est considérable, mais à mettre en perspective des 2 035 kg annoncés pour une Mercedes-AMG CLE 53 Cabriolet 4Matic+ ou des 2 260 kg d'une Maserati GranTurismo Folgore.



LES RÉGLAGES DE SUSPENSION SONT SOFT ET N'INCITENT PAS À POUSSER LE RYTHME, MAIS **LE CYBERSTER EST PLUS ÉQUILIBRÉ QU'UN CABRIOLET CLE 53 AMG.**

ESSAI MG Cyberster

son charme, comme sur une BMW Z1 Roadster. A ce propos... et si le Cyberster était le Z1 des temps modernes ? Avant de me jeter des pierres pour avoir osé comparer un 6 cylindres BMW avec une voiture électrique, donc sans âme, permettez-moi de vous rappeler que le Z1 n'a jamais brillé par sa mécanique non plus, en raison de son manque de couple à bas régime et de sa transmission longue comme un jour sans pain. Où je veux en venir ? Tout simplement à ce que m'inspire ce premier contact avec le Cyberster. Il suffirait de le prendre tel quel et de lui coller un badge BMW pour en faire une résurrection électrique, crédible et homogène, d'un Z1 ou d'une nouvelle génération de Z4. Ou encore de lui ajouter une étoile Mercedes pour y voir la renaissance du SLK. Je parle non seulement de la qualité des matériaux et de la finition, mais aussi des équipements de série. Un exemple criant provient de la sono, surtout depuis que j'ai entendu la qualité très moyenne de l'option Bowers & Wilkins facturée 9 190 € sur la dernière Aston Martin Vantage. En comparaison, le système Bose à 8 haut-parleurs, livré de série sur le Cyberster, n'a pas grand-chose à lui envier. Tout ça pour dire que cette MG n'a rien de bas de gamme dans son aspect ni dans sa construction. Elle inspire une maturité tout à fait comparable à celle des marques établies.

Dr. Dre en Impala

Le premier bémol vient de la position de conduite pour les grands gabarits. Le manque de recul de l'assise ne laisse pas d'autre choix que de se prendre pour Dr. Dre au volant de sa Chevrolet Impala. Pas pratique non plus pour ceux qui ont de longues jambes et dont le genou gauche bute parfois contre la commande du dossier en l'inclinant vers l'avant. Pour le reste, le volant en cuir tient bien en main, et le maintien latéral est correct, sans plus. Quant au caractère intuitif des multiples écrans tactiles et de leurs innombrables sous-menus, il est tout sauf évident, comme sur l'ensemble de la production automobile actuelle, depuis AMG jusqu'à Ferrari. Mais avant d'aller plus loin, un passage sur notre balance de Mortefontaine s'impose. Avec 1 993 kg mesurés contre 1 985 kg annoncés, il n'y a pas tromperie sur la marchandise. C'est lourd, certes, mais à mettre en perspective des 2 260 kg prévus par une Maserati ●●●





TECHNIQUE

Moteurs : **2 électriques (AV & AR)**
Puissance maxi : **510 ch** Couple maxi : **73,9 mkg**
Capacité de batterie : **74 kWh (net)**
Puissance de recharge : **14,4 kW**
Transmission : **intégrale**
L - l - h : **4 535 - 1913 - 1329 mm**
Empattement : **2 690 mm**
Poids mesuré : **1 993 kg**
Rapport poids/puissance : **3,9 kg/ch**
Pneus AV & AR : **245/40 & 275/35 R 20**
Prix de base : **67 990 €**
Prix des options/bonus : **1 150/0 €**
Prix du modèle essayé : **69 140 €**

PERFORMANCES MESURÉES

0 à 100 km/h : **3"4** (51 m)
0 à 160 km/h : **7"9** (219 m)
0 à 200 km/h : **13"8** (515 m)
400 m D.A. : **11"7** (188 km/h)
1 000 m D.A. : **22"2** (207 km/h)
V. max. : **209 km/h**
100 à 140 km/h : **2"7** (94 m)
Freinage de 200 à 0 km/h : **141 m** (5"2/1,1 G)

On a beau ne pas être fan de voitures électriques, il faut reconnaître que le rapport prix/prestations du Cyberster se pose là. On note par ailleurs la richesse étonnante de l'équipement de série, là où les constructeurs allemands facturent tout en supplément, sur le compte de la personnalisation.





AVEC LA BATTERIE CHARGÉE À BLOC, LE CYBERSTER EST UN AVION. MAIS RAPIDEMENT, À MESURE QU'ELLE SE VIDE ET QUE LA TEMPÉRATURE DE FONCTIONNEMENT AUGMENTE, ÇA DEVIENT UN PLANEUR.

GranTurismo Folgore. Ou encore des 2 321 kg relevés sur une Porsche Taycan Turbo GT. Avec l'équivalent cumulé de 510 ch (répartis sur deux moteurs électriques, 204 ch à l'avant et 340 ch à l'arrière), notre modèle d'essai offre un rapport poids/puissance comparable à une Mercedes-AMG CLE 53 Cabriolet 4Matic+. Tout comme celle-ci, cette version dispose de 4 roues motrices, qui sont les bienvenues pour canaliser la fougue des moteurs électriques au démarrage. Les Pirelli PZero de 20 pouces ont en effet du pain sur la planche. Notre séance de mesures sur le circuit de Mortefontaine débute, ainsi que le veut la procédure, avec la batterie chargée à bloc. C'est à cette condition seulement, et avec une température de fonctionnement modérée, que le Cyberster livre l'intégralité de son potentiel d'accélération. A savoir un 0 à 100 km/h vérifié en 3"4, un 0 à 160 km/h enregistré en 7"9 et un 0 à 200 km/h avalé en 13"8. Le 400 m D.A. réclame 11"7, et le 1 000 m D.A. se termine en 22"2. En clair, le Cyberster sprinte à la vitesse d'une Porsche 718 Spyder RS de 0 à 100 km/h, expédie le 400 m en moins de temps qu'une Jaguar F-Type R et clôture le 1 000 m à l'aspi derrière une Audi RS 5. Les capacités de relance sont tout aussi énergiques, avec 2"7 pour passer de 100 à 140 km/h. Tout ça serait parfait si ce niveau de performances était constant. Ce n'est malheureusement pas le cas. Il n'y a qu'à jeter un coup d'œil au tableau de bord, le pied au plancher depuis le haut de l'anneau de Mortefontaine, pour s'en convaincre. Le grand huit commence à 215 km/h compteur au premier tour (soit 209 km/h chrono, malgré une vitesse maxi annoncée à 200 km/h), puis s'abaisse à 200 km/h à 60 % de charge, puis à 168 km/h à 30 % de batterie, et ainsi de suite. En clair, avec 100 % de charge et une température modérée, le Cyberster est un avion. Mais rapidement, à mesure que la batterie se vide et que le thermomètre augmente, ça devient un planeur. C'est probablement son plus gros défaut, d'ailleurs.

Soft mais équilibré

Le comportement dynamique du Cyberster est loin d'être ridicule. D'abord, il est équilibré et pas plus pataud que celui d'une Mercedes-AMG CLE 53 Cabriolet 4Matic+, par exemple. Les réglages d'amortissement sont soft, axés confort, et ne cherchent pas à vous tasser des vertèbres pour jouer les cadors. Ce qui est cohérent, puisque l'ensemble de la voiture n'incite pas à explorer les limites, où l'on retrouve, péle-mêle, une détente d'amortisseurs arrière un peu trop sèche, une absence de pont autobloquant qui fait allègrement cirer la roue intérieure au virage et des coups de raquette inattendus en cas de reprise de grip lorsque vous avez sorti les grosses ficelles pour tenter de la mettre en dérive.

Euh... tout compte fait, oubliez ce que je viens de dire à propos de l'autobloquant, c'est mieux de ne pas en avoir, étant donné les coups de fouet On/Off du moteur électrique sur l'essieu arrière. Tel quel, avec l'ESP débranché, j'en ai même vu faire deux tête-à-queue au même endroit. Bon, O.K., j'avoue, c'est moi... mais ça glissait ! La question n'est pas tranchée : éprouve-t-on le plaisir que l'on attend d'un roadster au volant du Cyberster ? La réponse est oui, mais en pointillé. Pas tout le temps, et sous la forme de moments fugaces. Comme des plaisirs ponctuels, à condition que la batterie soit bien chargée pour disposer de la pleine accélération, que le rythme soit mesuré et que les distances à parcourir soient courtes. Car l'autre point de crispation, à l'image de la quasi-totalité des voitures électriques, concerne l'autonomie réduite et la liberté limitée. C'est là qu'est la différence entre les 443 km théoriques et la pratique. Comptez plutôt 300 km sur autoroute et à condition de rarement dépasser les 110 km/h. Ce qui signifie qu'un simple Paris-Angers réclame un vrai plan de vol, longuement réfléchi, sous peine d'y passer cinq heures au lieu des trois heures habituelles au volant d'une voiture thermique. Sans parler de l'étrange sensation d'être pris en otage au pied des bornes de recharge. Mais pour l'une des toutes premières fois au volant d'une voiture électrique, le Cyberster m'a donné l'impression de développer le syndrome de Stockholm. Preuve que, malgré ses défauts évoqués plus haut, il conserve un côté presque attachant. ●



★ L'avis de Laurent Chevalier

Son plus gros défaut concerne son autonomie et son niveau de performances qui diminue au gré de la charge et de la température de fonctionnement. C'est la raison pour laquelle le 4^e feu vert lui échappe. Pour le reste, je dois avouer être agréablement surpris par le Cyberster. Non seulement sa qualité de construction et sa maturité n'ont rien à envier aux marques allemandes, mais surtout son rapport prix/prestations détonne sur le marché actuel.





ESSAI Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

Pourquoi choisir ?

Un habitacle luxueux, un confort feutré et un maximum de technologie : voilà ce que l'on attend en général d'une berline de luxe. **La Panamera Turbo S E-Hybrid y ajoute des ingrédients plus surprenants, comme des performances démentes et un châssis qui réécrit les lois de la physique.**

Par Vincent Desmonts Photos Yann Lefebvre



ESSAI Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

S

ept minutes, vingt-quatre secondes et dix-sept centièmes. Non, ce n'est pas la durée moyenne d'une réunion en entreprise (si seulement !), mais le chrono qu'a signé la nouvelle Panamera Turbo S E-Hybrid sur la boucle nord du Nürburgring. Pour situer, c'est quatre secondes de mieux que le temps effectué en 2004 par Walter Röhrl au volant d'une Porsche... Carrera GT ! Vous me direz qu'il est étrange de communiquer sur ce genre d'exploit concernant

une limousine façon Mercedes Classe S ou BMW Série 7, et vous aurez sans doute raison. Mais elle est comme ça, la Panamera Turbo S E-Hybrid : en bon couteau suisse, elle veut se rendre utile ! Evidemment, pour parvenir à un tel exploit, Porsche n'y est pas allé par quatre chemins. Sous le capot, la Turbo S E-Hybrid reprend le V8 4.0 biturbo maison, fort ici de 599 ch, et le complète avec un moteur électrique de 190 ch logé dans le carter de la boîte de vitesses PDK à 8 rapports. Puissance totale : 782 ch, contre 700 pour l'ancien modèle ! Du côté du couple, c'est eau et gaz à tous les étages... même au rez-de-chaussée. La courbe de couple n'en est d'ailleurs pas une : c'est plutôt une ligne droite, qui commence à 1 000 tr/mn et ne s'infléchit que passé les 5 000 tr/mn. Sur ce plateau vaste comme le Larzac, le V8 hybride réussit à fournir 101,9 mkg de couple. Oui, vous avez bien lu : dans les unités du système international, cela fait 1 000 Nm disponibles à peine au-dessus du régime de ralenti et jusqu'à 5 200 tr/mn ! Parfait si jamais M. le P.-D.G. veut se reconvertir en chauffeur poids lourd...

Pour encaisser la cavalerie, la Turbo S E-Hybrid adopte bien évidemment une transmission intégrale avec un différentiel central à embrayage multidisque et un différentiel arrière piloté PTV Plus, tandis que les freins carbone-céramique sont livrés d'office (disques de 440 mm à l'avant et 410 mm à l'arrière), tout comme les quatre roues directrices. Mais la pièce de résistance se situe au niveau des suspensions : cette version reçoit de série le tout nouveau dispositif Porsche Active Ride, lequel relie chaque amortisseur à une pompe hydraulique, faisant office d'antiroulis actif et de système anticabrage et antiplongée, capable d'ajuster la hauteur de caisse... et pouvant même légèrement incliner la voiture vers l'intérieur du virage. ●●●



Nordschleife

7'24''172



C'est le 12 juillet dernier que le pilote Lars Kern a établi ce record hallucinant sur le Nürburgring, balayant ainsi la marque établie en 2020 par Demian Schaffert sur la Mercedes-AMG GT 63 S Coupé 4 portes (7'27''800). A l'exception de l'ajout d'un siège baquet de type compétition et d'un arceau complet, l'auto utilisée pour établir ce record était strictement de série.



Sur circuit comme sur route, la Panamera Turbo S E-Hybrid peut compter sur sa stupéfiante suspension Porsche Active Ride, qui assure une maîtrise totale des mouvements de caisse sans compromis sur le confort. Elle peut même légèrement incliner l'auto vers l'intérieur du virage afin de ménager le bien-être des passagers !

EN MODES SPORT OU
SPORT PLUS, L'ANTIROULIS
ACTIF SE DÉCONNECTE,
DE FAÇON À FAIRE MIEUX
SENTIR AU CONDUCTEUR
LES EFFORTS SUBIS PAR
LES SUSPENSIONS. **ET LÀ,
LA PANAMERA NOUS ÉPATE.**





Avec sa puissance monstrueuse et son couple "camionesque", la Turbo S E-Hybrid revendique des performances ahurissantes... en dépit d'une masse supérieure à 2,3 tonnes. Si celle-ci parvient à se faire oublier sur les routes sinueuses, le gabarit imposant et les mises en vitesse folles incitent à la retenue.



TECHNIQUE

Moteurs : **V8 biturbo, 32 S**
+ 1 électrique synchrone à aimants permanents

Cylindrée : **3 996 cm³**

Puissance cumulée : **782 ch**

(thermique : **599 ch**/électrique : **190 ch**)

Couple cumulé : **101,9 mkg**

(thermique : **81,5 mkg**/électrique : **45,9 mkg**)

Capacité de la batterie : **25,9 kWh**

Transmission : **intégrale, 8 rapports auto à double embrayage**

Antipatinage/autobloquant : **de série/piloté**

Poids annoncé : **2 365 kg à vide**

Rapport poids/puissance : **3 kg/ch**

L - l - h : **5 054 - 1 937 - 1 423 mm**

Empattement : **2 950 mm**

Voies AV/AR : **1 666/1 637 mm**

Pneus AV & AR : **275/35 & 325/30 R 21**

Réservoir : **80 l** Autonomie électrique : **88 km**

Prix de base : **232 397 €**

Prix des options/malus : **38 940/12 230 * €**

Prix du modèle essayé : **283 567 €** (malus compris)

* Malus 2024, sous réserve d'un nouveau barème courant 2025.

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **325 km/h** 0 à 100 km/h : **2"9**

0 à 160 km/h : **6"5** 0 à 200 km/h : **9"9**



ESSAI Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

Un tel arsenal technologique donne le tournis, mais il faut bien ça, car la Panamera Turbo S E-Hybrid pèse son petit poids : 2 365 kg tous pleins faits ! Avouons que cette Panamera en impose : 5,05 m de long, 1,94 m de large. Un gabarit qu'elle parvient plutôt bien à dissimuler, grâce à des proportions assez équilibrées. Son style ne dépaysera pas : cette troisième génération reprend la plupart des emboutis de sa devancière et se distingue essentiellement par ses boucliers, optiques et ailes avant. A l'ouverture des portières, surprise : la Panamera vient en quelque sorte à votre rencontre et vous évite le tour de reins en relevant prestement ses suspensions de 5,5 cm ! Voilà qui incitera d'autant plus M. le P.-D.G. à prendre le volant de sa limousine. La place d'honneur n'est pas à l'arrière, mais bien à l'avant gauche : position de conduite parfaite (sièges sport adaptatifs à réglages électriques), beau volant, instrumentation numérique très lisible, ergonomie sans faille. Nous serons un brin plus nuancés au sujet de la finition, globalement soignée mais avec quelques fausses notes, à l'image de la moquette légèrement rêche. A l'arrière, pas de raison de se plaindre de l'espace disponible, même si, vu le gabarit, on pouvait espérer un peu mieux. En revanche, prière de voyager léger : le coffre de 421 litres est tout juste digne d'une berline compacte.

Compromis idéal

Contact mis, nous quittons l'aéroport de Stuttgart et entrons dans le vif du sujet avec une portion d'autoroute non limitée. D'emblée, la Panamera Turbo S E-Hybrid impressionne par la sérénité qu'elle procure : amortissement parfait, insonorisation poussée (nous disposons du double vitrage optionnel, facturé 1 368 €), tenue de cap résolue. Seul bémol, une direction un peu trop légère à ces allures. Les performances ? Elles sont servies à la louche : la bête réclame moins de 10" pour passer de 0 à 200 km/h ! Vitesse maxi : 325 km/h. Lorsque le V8 et le moteur électrique poussent de concert, la Panamera vous masse vigoureusement le bas du dos, le châssis encaissant comme si de rien n'était. Les temps sont durs, la crise menace et il faut faire des efforts sur les notes de frais ? M. le P.-D.G. montrera l'exemple en basculant sur le mode électrique. Il devra alors limiter sa vitesse maxi à 140 km/h, mais la grosse batterie, d'une capacité de 25,9 kWh, pourra en contrepartie lui permettre de rouler sur une distance 88 km (donnée constructeur), sans consommer une goutte de sans-plomb. L'écologie, c'est important... surtout à bord d'une berline de presque 800 ch !

Nous quittons l'autoroute pour le réseau secondaire, et la Panamera continue de nous impressionner. Grâce à ses deux mécaniques, elle

offre une réponse instantanée à l'accélérateur, la machine électrique gommant tout lag des turbos, tandis que le V8 assure le fond musical. Le meilleur des deux mondes ! Dans les modes électrique ou hybride, la suspension Active Ride privilégie le confort des occupants, en filtrant admirablement les défauts du bitume et en réduisant les effets de la force centrifuge à l'aide de l'inclinaison active de la caisse vers l'intérieur du virage. Cette fonctionnalité apporte un vrai plus en matière de confort postural pour les passagers, mais peut apparaître un peu déroutante lorsque l'on est au volant, surtout au début ! C'est la raison pour laquelle elle se désactive quand on bascule dans les modes Sport ou Sport Plus, de façon à mieux sentir les efforts subis par les suspensions et à appréhender de façon plus naturelle les limites de grip. Et là, la Panamera nous épate. Direction précise, motricité totale, maniabilité impressionnante, compromis entre confort et tenue de route irréal : elle dévoile une telle agilité que l'on en viendrait presque à vérifier le poids sur la fiche technique ! Bon, pour être honnête, on finit bien par sentir cette masse à l'approche des limites ; limites qui arrivent très rapidement vu les capacités de mise en vitesse du groupe motopropulseur. Les suspensions intelligentes font de leur mieux pour maîtriser les mouvements de caisse, mais l'inertie parvient toujours à l'emporter, la Turbo S E-Hybrid élargissant la trajectoire à un moment ou à un autre. Il n'empêche : les compétences de cette auto laissent pantois. ●



L'avis de Vincent Desmonts

Performante, agile, confortable, la Panamera Turbo S E-Hybrid sait tout faire : longs trajets coude à la portière dans un silence de cathédrale, comme spéciales de rallye où seul son gabarit viendra vraiment vous freiner. L'ensemble apparaît clinique, et l'amateur de sensations lognera sans doute la version GTS, mais cette Porsche touche du bout des doigts la quadrature du cercle. Au tarif d'une GT.



**DIRECTION PRÉCISE, MANIABILITÉ IMPRESSIONNANTE,
COMPROMIS ENTRE CONFORT ET TENUE DE ROUTE : UNE TELLE
AGILITÉ NE LAISSE PAS DEVINER SA MASSE RÉELLE.**





Potion magique

Mais quelle mouche a piqué le petit SUV de Lexus ?
Le LBX a troqué son ensemble hybride de 136 ch et variateur contre le bloc de la Toyota GR Yaris porté à 304 ch. De quoi le métamorphoser en un sacré "sleeper" : modeste en apparence, déluré au volant !

Par Nicolas Valeano Photos Lexus Media

P

our différencier le très raisonnable petit SUV hybride signé Lexus et son double diabolique, le LBX Morizo RR, garés côte à côte, il faut y regarder à deux fois. Les ailes gonflées et le côté très ramassé de l'auto (4,19 m seulement) sont une bonne base, tout juste note-t-on pour le RR une grille de calandre élargie, des jantes de 19 pouces spécifiques, des étriers peints en rouge ainsi qu'un bouclier arrière redessiné laissant place à deux sorties d'échappement.

Un choix de discrétion qui tranche avec les options techniques radicales opérées sous le capot, sous l'impulsion d'Akio Toyoda, patron du groupe Toyota, dont le nom de la voiture reprend son pseudonyme de pilote (« Morizo ») et l'équipe dont il est Team Manager (« Rookie Racing »). Tout un programme. Exit le bien sage groupe hybride et sa transmission CVT insupportable dès qu'on essaie de hausser le rythme. Place au redoutable 3 cylindres turbo de la GR Yaris, ici en version 304 ch avec les mêmes options de boîte automatique ou mécanique et une traction intégrale : de quoi sacrément transcender l'expérience au volant !

Rigidification discrète

Pour encaisser ce traitement aux stéroïdes qui n'était pas dans le cahier des charges d'un engin plutôt prévu pour les boulevards des quartiers chics, de nombreuses mesures ont été prises.

L'aérodynamique est retravaillée au profit du refroidissement du moteur et des freins, et la caisse est renforcée de centaines de points de soudure et d'adhésifs structuraux. Différentes zones sont aussi rigidifiées sur la suspension, y compris une toute nouvelle résine thermodurcissable sur le bras inférieur de suspension avant dont Lexus est particulièrement fier. Soit.

L'ambiance à bord reste proche du LBX de base, autrement dit un cockpit tout en sobriété, arborant des matériaux de qualité habituels chez Lexus. Comme pour l'extérieur, les designers n'y sont allés que par petites touches : peut-être le symptôme d'une énorme modestie ? Un peu d'Alcantara par-ci, des surpiqures rouges par-là, une instrumentation ●●●

Le SUV urbain LBX est le plus petit modèle jamais produit par Lexus. Sur la base de la Toyota Yaris Cross, il propose une allure autrement plus dynamique et une présentation voulue premium. Ses épaules larges et son regard décidé offrent une expression de sportivité légèrement surlignée ici.





Sobriété est le maître mot dans le cockpit du petit SUV Lexus. Les revêtements façon Alcantara et cuir semi-aniline noir charbon sont tout juste égayés par des touches d'aluminium et des surpiqûres rouges.



TECHNIQUE

Moteur : **3 cylindres turbo, 12 S**
Cylindrée : **1 618 cm³** Puissance maxi : **304 ch à 6 500 tr/mn**
Couple maxi : **40,7 mkg à 3 250 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 8 rapports auto (ou 6 rapports manuels)**
Antipatinage : **de série** Contrôle de stabilité : **déconnectable**
Poids annoncé : **1 440 kg** Rapport poids/puissance : **4,7 kg/ch**
L - l - h : **4 190 - 1 840 - 1 535 mm** Empattement : **2 580 mm**
Pneus AV & AR : **235/45 R 19**
Prix de base : **non communiqué (commercialisation sous réserve)**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **230 km/h** 0 à 100 km/h : **5"2**



électronique spécifique et... un entourage façon carbone autour du porte-gobelet. Nouveauté un peu plus significative quand même : les sièges Sport gagnent un maintien renforcé et abaissent la position de conduite de 10 mm.

Une invitation à aller découvrir les routes à virages de l'île du Sud en Nouvelle-Zélande, un magnifique terrain d'essai. Notre version à boîte automatique offre des passages de rapports très rapides, à l'instar de la GR Yaris, et on se prend vite au jeu de son mode manuel actionné au moyen des palettes solidaires du volant, avec un vrai rupteur intervenant dès qu'on a un temps de retard. Une situation qui arrive rapidement avec les montées en régime du puissant 3 cylindres turbo, dont la sonorité est ici bien plus feutrée qu'à bord de la Yaris. A moins d'opter pour le mode Sport qui produit alors un bruit très artificiel diffusé dans les haut-parleurs signés Mark Levinson, vite lassant.

Le même en tellement mieux !

L'adhérence des Continental SportContact 7 fait merveille sur le très abrasif asphalte sec néo-zélandais, conjuguée à la redoutable capacité de traction octroyée par la transmission intégrale à gestion électronique, incluant des différentiels Torsen avant et arrière, qu'un bouton permet de verrouiller à 50/50 au besoin. Rivé au sol, le LBX présente un comportement agile et précis avec une direction plutôt directe, un train avant bien à la hauteur et un freinage facile à doser. La masse contenue à 1 440 kg est bien gommée grâce au couple omniprésent et au remarquable amortissement maîtrisant les mouvements de caisse tout en préservant un excellent niveau de confort, même sur routes bosselées. De quoi offrir un compromis idéal entre performances et usage quotidien, dans une voiture à mettre entre toutes les mains. Un SUV, oui, mais un SUV franchement dynamique, bien loin de toute trace d'inertie issue du monde du 4 x 4. Aux antipodes, pour ainsi dire.

Pour revenir à des éléments plus pragmatiques, la consommation lors de cet essai à bon rythme est montée à 14 l/100 km, soit le triple de la version hybride – on ne peut pas tout avoir. Autre sujet qui fâche, l'espace à l'arrière

s'avère toujours trop juste pour accueillir des adultes en vue de longs voyages, tandis que le coffre voit son volume amputé afin de laisser place à la transmission. Pour le reste, les aspects pratiques et les équipements de confort demeurent fidèles à ce petit engin typé premium, agréable à vivre malgré une ergonomie parfois irritante.

Mais à quoi bon se poser trop de questions si la venue de cette version reste hypothétique ? Officiellement, son importation est à l'étude. Rien de sûr donc, mais rien n'empêche non plus de spéculer quant au tarif à attendre. Sachant que le LBX haut de gamme s'échange pour 45 800 €, qu'il faut compter un surplus d'approximativement 20 000 € entre une Yaris « normale » et une GR et que le Morizo RR est affiché à l'équivalent de 50 000 € en Nouvelle-Zélande, on pourrait estimer à environ 60 000 € le prix catalogue ici. Mais à cela, il conviendra inexorablement d'ajouter le malus écologique maximal (60 000 € pour l'instant). Une consolation ? Le Morizo ne serait pas assujéti au malus au poids... ●



L'avis de Nicolas Valeano

Discret, pratique et confortable au quotidien, le petit SUV premium cache remarquablement son jeu. Il offre de quoi rouler dans un engin atypique, complice de toutes les humeurs avec son moteur vraiment plein de ressources. Une espèce en voie de disparition dans nos contrées : reste à croiser les doigts pour que les responsables de la marque osent passer son volant à gauche pour traverser les océans.



LA CAPACITÉ DE TRACTION EST REDOUTABLE AVEC LA TRANSMISSION INTÉGRALE À GESTION ÉLECTRONIQUE, INCLUANT **DES DIFFÉRENTIELS TORSEN AVANT ET ARRIÈRE.**

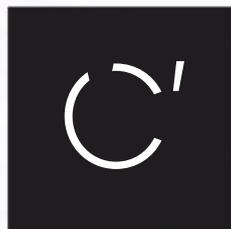


Acte de résistance

Des feux redessinés, une interface optimisée, des trains roulants peaufinés, un nouveau programme de conduite, mais toujours 300 ch : le discret restylage de la Golf GTI Clubsport n'incite pas à l'euphorie.

Sa fidélité au poste dans un créneau de compactes sportives déserté constitue pourtant une raison de se réjouir.

Par Jacques Warnery Photos Greg



est à se demander si la plus sportive des Golf tractions ne prendrait pas un certain plaisir à exposer son appellation mythique. Il faudrait être aveugle pour ne pas distinguer ces trois lettres disséminées sur sa calandre, en plein milieu de son hayon, sur ses portes avant, et même sur le sol, au moyen d'un rétroéclairage raffiné niché sous les rétroviseurs extérieurs. Mais après tout, comment lui en vouloir de mettre en avant un label GTI légendaire dont elle est

l'instigatrice depuis 1976 et qu'elle porte fièrement contre vents et marées ? Cette manière bien à elle de l'exhiber fait l'effet d'un acte de résistance dans une catégorie de compactes sportives en pleine déliquescence. La faute à une fiscalité de plus en plus assassine qui oblige les constructeurs à jeter l'éponge. Seules les Ford Focus ST, qui traîne son malus (dans la grille 2024, celle de 2025 n'étant pas encore fixée) de 28 413 € comme un boulet, Honda Civic Type R, assujettie à une écotaxe de 35 346 €, et autre cousine Cupra Leon, qui écope d'une dîme de 13 014 €, font acte de présence, avec des ambitions commerciales forcément limitées. Dans ce contexte déprimant, l'existence de la Golf GTI et de notre version Clubsport récemment restylées sur notre marché n'en est que plus rafraîchissante. A condition bien sûr de rajouter ici 11 803 € à une addition fixée à 54 530 €. La douloureuse est peut-être moins lourde que celles de ses rivales, mais elle reste tout de même suffisamment dissuasive pour de nombreux passionnés : « *Cela devient un moment délicieux et privilégié de rouler dans une telle voiture* », s'amuse notre photographe Greg, avec ses formules bien senties. Si les fameux logos sont particulièrement voyants, les modifications esthétiques apparaissent en revanche plus discrètes. Le bouclier ●●●





TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S** Cylindrée : **1 984 cm³**

Puissance maxi : **300 ch à 5 300 tr/mn**

Couple maxi : **40,8 mkg à 2 000 tr/mn**

Transmission : **roues AV, 7 rapports à double embrayage**

Antipatinage : **oui (déconnectable + contrôle de trajectoire)**

Autobloquant : **AV piloté électroniquement**

Poids annoncé/contrôlé : **1 470/1 478 kg (AV/AR : 925,5/552,5 kg)**

Rapport poids/puissance : **4,9 kg/ch**

L - l - h : **4 292 - 1 789 - 1 456 mm** Empattement : **2 628 mm**

Pneus AV & AR : **235/35 R 19** Réservoir : **50 l**

Prix de base : **54 530 €**

Prix des options/malus : **4 240/11 803 * €**

Prix du modèle essayé : **70 573 €** (malus compris)

* Malus 2024, sous réserve d'un nouveau barème courant 2025.

PERFORMANCES MESURÉES

V. max. : **250 km/h**

0 à 100 km/h : **5"5** (81 m)

0 à 160 km/h : **11"5** (302 m)

0 à 200 km/h : **19"1** (686 m)

400 m D.A. : **13"6** (173 km/h)

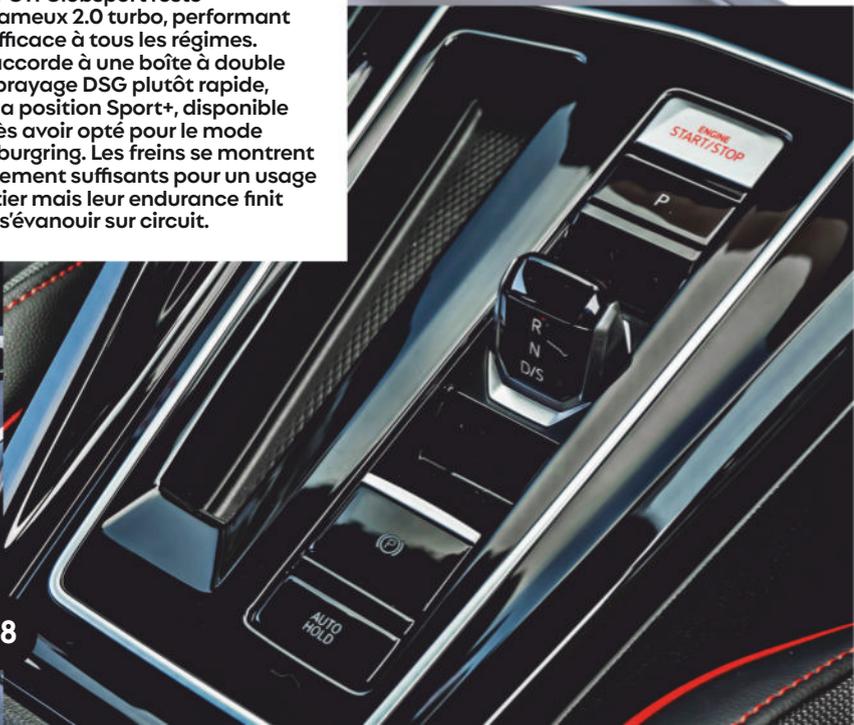
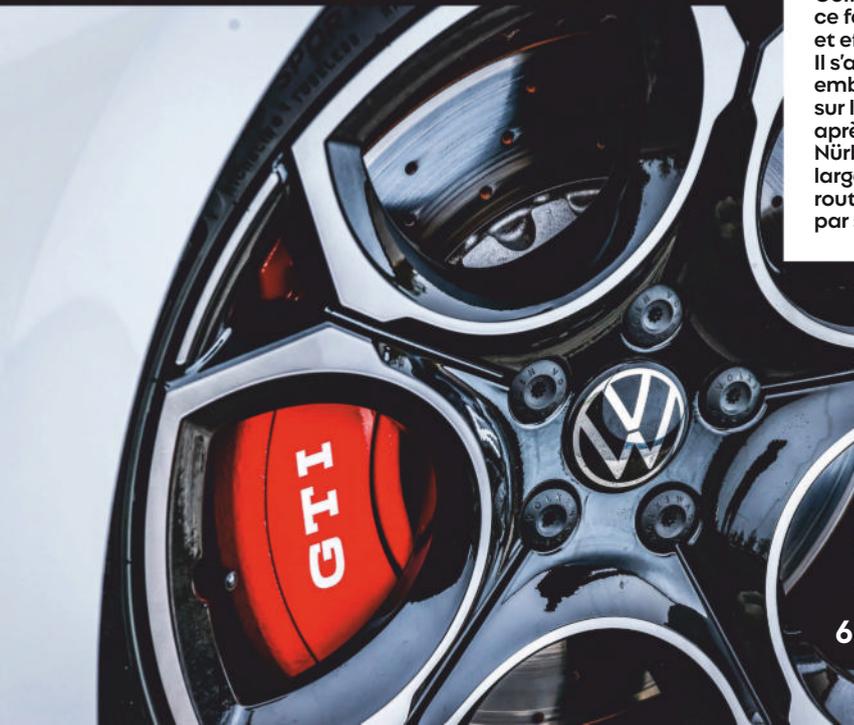
1 000 m D.A. : **24"5** (218 km/h)

De 100 à 140 km/h en Drive Sport : **3"6** (121 m)

Freinage de 200 à 0 km/h : **156 m/5"7/1 G**



Le principal point fort de cette Golf GTI Clubsport reste ce fameux 2.0 turbo, performant et efficace à tous les régimes. Il s'accorde à une boîte à double embrayage DSG plutôt rapide, sur la position Sport+, disponible après avoir opté pour le mode Nürburgring. Les freins se montrent largement suffisants pour un usage routier mais leur endurance finit par s'évanouir sur circuit.



**LA DISPONIBILITÉ
DU MOTEUR À TOUS
LES RÉGIMES REND
LES RETROUVAILLES
TOUJOURS AUSSI
RÉJOUISSANTES.**

avant et sa partie inférieure arrière subtilement redessinées par rapport à la précédente Clubsport ne changent pas la face du monde, quoique la signature lumineuse des nouveaux projecteurs Matrix LED IQ.Light fasse son petit effet aux technophiles de tout crin. Quand on s'installe à bord, l'ambiance GTI revient tout de suite en mémoire, avec ses sièges sport dotés d'appuie-tête intégrés et ses liserés rouges. C'est parfait pour se distinguer d'une Golf classique, même si l'habitacle de la dernière Honda Civic Type R va plus loin encore dans la sportivité, tout en proposant la meilleure position de conduite de la catégorie. Le tout nouvel écran central de 12,9 pouces emprunté à la compacte électrique ID.3 monopolise un peu trop l'attention et demande tout de même un minimum d'accoutumance.

Toujours tonique

Une fois le 2.0 TSI réveillé, les premières impressions de conduite s'apparentent à celles d'une Golf GTI et c'est très bien ainsi. On ne change pas en profondeur une des compactes les plus emblématiques de l'Histoire, mais on la peaufine avec subtilité, nuance. Malgré quelques légers bruits de boîte au moment de jongler entre les marches avant et arrière et un accélérateur un peu chatouilleux qui nécessite un pied droit de velours en manœuvre, la Golf sait se faire oublier au quotidien. La fermeté de l'amortissement apparaît supportable à basse vitesse, en dépit de quelques trépidations, et les rapports s'égrènent en douceur sur les modes de conduite les plus sages (Eco et Confort). Seuls les déformations plus importantes de la chaussée et les dos-d'âne qui se ressentent davantage dans les vertèbres rappellent qu'une Clubsport n'a pas pour vocation première de flâner. Sollicité, le 4 cylindres turbo allemand confirme une fois de plus tout le bien que l'on pense de lui. La présence d'une essence désormais pulvérisée à une pression majorée à 350 bar à travers de nouveaux injecteurs, ou d'une segmentation de pistons revue, comme sur les toutes dernières Audi SQ2 et Leon Cupra, ne change guère les caractéristiques par rapport à la précédente Clubsport. Le bloc EA888 conserve la même puissance (300 ch) et le même couple (40,8 mkg), obtenus à des régimes strictement identiques. La disponibilité du moteur à tous ●●●



La Golf GTI conserve toujours cette manière bien à elle de vous mettre à l'aise, même si la Honda Civic Type R garde une position de conduite encore meilleure. Emprunté aux cousines électriques de la gamme ID, le nouvel écran tactile fera le bonheur des technophiles, mais ses dimensions géantes (12,9 pouces) apparaissent superflues dans l'habitacle d'une compacte sportive.



L'AMBIANCE GTI REVIENT TOUT DE SUITE EN MÉMOIRE, AVEC SES SIÈGES SPORT ET SES LISERÉS ROUGES. C'EST PARFAIT POUR SE DISTINGUER D'UNE GOLF CLASSIQUE.

ESSAI Volkswagen Golf GTI Clubsport

les régimes et l'effet turbo qui débute juste au-dessus de 2 000 tr/mn et ne faiblit jamais jusqu'à 6 500 tr/mn rendent les retrouvailles toujours aussi réjouissantes. Surtout avec une réactivité à l'accélérateur inattendue pour un moteur suralimenté qui efface tout temps de réponse. Sans pour autant donner la chair de poule, la sonorité évocatrice dans les modes de conduite les plus sportifs participe autant aux sensations que la poussée ressentie dans le creux des reins.

Un petit détour sur notre base de mesure de Mortefontaine permet de se rendre compte qu'il garde la forme. Le 0 à 100 km/h expédié en 5"5 en fait l'une des meilleures tractions au démarrage et le 1 000 m départ arrêté avalé en 24"5 démontre que les 300 ch sont bel et bien présents. Pour mémoire, sa devancière avait signé les mêmes temps au 0 à 100 km/h et au 400 m D.A., avant de franchir la borne du kilomètre avec deux dixièmes d'écart (24"3). En troquant ses Bridgestone Potenza S005 contre des Michelin Pilot Sport 4 S, la toute dernière Clubsport conserve une motricité comparable, mais compose avec une mécanique un poil moins brillante au fur et à mesure que la vitesse augmente. Difficile pourtant de parler de réelle régression avec une différence aussi anecdotique, qui peut également s'expliquer par des conditions d'essai distinctes. Toujours imposée, la boîte DSG à 7 rapports gagnerait une once de rapidité d'après le constructeur grâce à des embrayages renforcés. Elle se montre réactive dans ses modes les plus sportifs quand on la laisse faire et autorise des rétrogradages plus musclés au moment de reprendre la main à travers des palettes encore trop petites. Aux côtés des modes Drive ou Sport, la position Sport+, disponible sur le mode Nürburgring, permet surtout de garder un rapport jusqu'à la coupure d'injection en mode manuel. La DSG dégaîne un peu plus vite que précédemment, surtout à la descente, avec le petit à-coup qui va bien.

Imperturbable

Quelques virages suffisent à retrouver les sensations de conduite d'une Golf GTI, avec un châssis sérieux, propre, net et sans bavure. Elle laisse à la facétieuse Focus ST le monopole d'un postérieur mobile de GTI délurée et à la chirurgicale Civic Type R le prix du train avant le plus précis pour mieux demeurer fidèle à ses valeurs. Moins radicale que ses rivales, elle préfère se montrer plus accessible. Cela ne l'empêche pourtant pas d'adopter un bon rythme, à condition de connaître son mode d'emploi. Sans pour autant refuser l'obstacle, le train avant donne

cette impression de ne pas viser la corde avec autant de gourmandise que ses concurrentes, malgré la présence d'une direction progressive très directe. La solution consiste à sacrifier une once de vitesse en entrée, puis à accélérer franchement au point de corde. Le différentiel autobloquant piloté électroniquement resserre alors subtilement la trajectoire pour mieux privilégier la sortie. Cela reste moins spectaculaire, certes, mais diablement efficace.

Sa bonne motricité lui permet de s'extraire rapidement des difficultés, au prix de quelques réactions dans le volant, comme toujours sur ce type de traction surpuissante. Avec 40,8 mkg de couple à passer, rien de plus logique ! Son châssis aussi sérieux qu'imperturbable rassure. Il avale les grandes courbes sans broncher, avec une étonnante sérénité, et finit par se caler sur sa roue extérieure dans les passages moyens. Les quinze (!) positions de l'amortissement piloté offrent peut-être de la latitude dans les réglages, mais les compressions fermes assorties à une détente parfois insuffisamment freinée le rendent un peu sautillant. L'arrivée d'un gestionnaire de comportement dynamique pilotant de concert différents paramètres (ESP, amortissement, différentiel, direction et système XDS qui freine la roue intérieure) optimise le fonctionnement d'un châssis aux réglages subtilement revus. Pas de quoi changer une monture rigoureuse et efficace, mais peut-être trop sérieuse pour les amateurs de radicalité. ●



L'avis de Jacques Warnery

Restylée ou pas, la Golf GTI Clubsport reste... une Golf GTI. Le châssis revu et la boîte un peu plus rapide offrent une pointe d'efficacité supplémentaire, mais ne perturberont pas les fidèles. La Clubsport conserve un moteur toujours plein, des performances de haute volée, et un comportement rigoureux que les amateurs de sensations fortes trouveront trop sage.



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 Porsche 968 ClubSport (1992)

Label inconnu

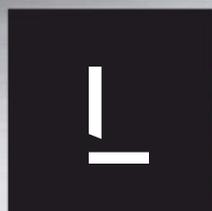
Un 4 cylindres à l'avant, cela ne fait pas forcément rêver quand on arbore un logo Porsche. **Dieu sait pourtant si la dernière de cette lignée mésestimée conserve des talents cachés. Surtout dans cette version ClubSport.**

Par Jacques Warnery Photos Laurent Villaron

RETOUR AUX SOURCES

Porsche 968 ClubSport (1992)

Les jantes couleur carrosserie ou l'absence d'essuie-glace arrière permettent au premier regard de distinguer ce label CS. C'est pourtant bel et bien derrière le volant que cette griffe ClubSport délivre toute sa saveur et justifie son exclusivité.



es ralentisseurs pullulent dans les environs du hall d'exposition de L'Essence de l'automobile. Et lorsqu'on les franchit à bord de notre magnifique Porsche 968 CS, mise à disposition par ce bel espace de vente, ils deviennent particulièrement inhospitaliers. La difficulté se surmonte à l'allure d'un escargot fatigué, en la contournant du mieux possible. C'est à se demander si la majorité des dos-d'âne du coin sont bel et

bien réglementaires ! Le soleil de plomb n'arrange pas les choses en l'absence de toute climatisation et de ces vitres avant qui ne s'ouvrent qu'à l'huile de coude ! Je finis par croire que dans sa recherche de spot ultime, l'ami Laurent prend un malin plaisir à me faire tourner en bourrique ! L'amortissement typé circuit et l'assistance de direction réduite remplaceraient presque cette fameuse séance de gymnastique matinale ! Des conteneurs aux couleurs pratiquement identiques à la livrée bleu maritime de notre monture du jour inspirent notre talentueux photographe au flair de chien truffier. Il décide donc d'arrêter cette procession pour mieux mettre en valeur les formes de notre belle allemande. L'impossibilité de glisser le moindre auriculaire entre les passages de roue est un premier indice visuel sur les intentions de la bête. Les jantes Cup 17 pouces de même couleur que la carrosserie en sont un deuxième. Sans oublier, bien évidemment, le petit cache en plastique niché sur la lunette arrière en lieu et place de l'essuie-glace. Ces trois détails rappellent que le label « CS » de notre 968 verse dans la radicalité. La présence d'un châssis abaissé de 20 mm participe à transformer ces fameux ralentisseurs précédemment abordés en Everest. Cette griffe « ClubSport » en profite aussi pour traquer 50 kg par rapport aux versions classiques et s'en tenir à 1 320 kg sur la balance.

Il suffit d'ouvrir la porte pour s'en rendre compte immédiatement. L'absence de climatisation et de vitres électriques s'accompagne de la mise au rancart d'autres éléments de confort et de sécurité. Plus d'airbags ni même de banquette arrière et encore moins de condamnation centralisée ou de rétroviseurs réglables électriquement. Ces derniers s'ajustent en ouvrant les fenêtres. Les sièges classiques laissent place à de véritables baquets



de 13,6 kg, dont la partie arrière reprend la couleur de la carrosserie. Le plus difficile reste comme toujours de s'y glisser, mais une fois installé, impossible d'en sortir tant la position absolument parfaite donne l'impression de se sentir tout de suite chez soi, malgré un volant fixe. A l'instar de toute Porsche, la 968 place le conducteur au centre des débats. La présence d'un arceau arrière optionnel et d'une trappe d'ouverture du coffre de l'intérieur respire autant la course qu'elle met dans l'ambiance. Juste devant le champ de vision, la zone rouge flirtant avec les 7 000 tr/mn incite à réveiller la salle des machines.

Parent pauvre ?

L'emplacement de la clé à droite de la colonne de direction, comme sur la majorité de la production automobile, détonne sur une Porsche ; le long capot qui abrite ici un 4 cylindres peut-être encore davantage. Certains parlent même d'une double peine. « Une 944 grossièrement restylée », « une Porsche du pauvre » ou « un coupé à l'architecture technique indigne du blason qu'il exhibe » et j'en passe : la 968 fait partie de ces Porsche tombées dans l'oubli auprès du grand public. Il faut dire qu'à sa sortie fin 1991, cette simple évolution d'une 944 chargée de jouer les entrées de gamme doit également composer avec deux voisines particulièrement encombrantes. Primo, parce que la 911 génération 964 s'appuie sur une image en béton armé et une offre ultra-complète, malgré des dessous encore rustiques. Secundo, parce que la 928 reste la GT la plus aboutie du marché grâce à ses nombreuses évolutions qui font oublier ses quinze ans d'existence. La partie est d'autant plus compliquée qu'une certaine BMW M3 E36 jette un pavé dans la mare de Zuffenhausen en 1993 : un 6 en ligne 3.0 de 286 ch et quatre places pour 300 000 francs de l'époque. Pour un tarif sensiblement équivalent, la 968 n'a qu'un 4 cylindres de 240 ch à lui opposer. L'arrivée en 1993 d'une version CS au châssis plus affûté mais à la puissance inchangée ne suffit pas à inverser la tendance. Sur le papier tout du moins.

La majeure partie des doutes s'estompe dès ce fameux quart de tour de clé. La sonorité confirme peut-être la présence d'un 4 cylindres, mais le timbre évocateur sent bon la course. La ligne inox

Le plus difficile reste de s'y glisser, mais une fois installé, impossible d'en sortir tant la position absolument parfaite donne l'impression de se sentir tout de suite chez soi.

Les sièges baquets de 13,6 kg seulement ne sont pas que là pour en mettre plein la vue. Ils participent à une ergonomie typiquement Porsche qui donne au pilote l'impression immédiate de faire corps avec sa machine et le met en confiance.

Ce qu'en disait Sport Auto

Sport Auto n° 371. Décembre 1992

Par Rolf Häring

"S ensiblement allégée, elle est à la 968 ce que la RS est à la 911, mais pour beaucoup moins cher ! C'est même le modèle le plus abordable de la gamme Porsche : lors de sa commercialisation en janvier, elle sera proposée au prix de 297 000 F (...). A bord de la 968 CS, la notion de confort est quasi inexistante. Il y a bien une direction assistée, mais pas de vitres électriques ni de condamnation centralisée. De Weissach, on peut directement se diriger vers le circuit du Nürburgring et, avec la même voiture (et un arceau de sécurité, bien sûr !), s'adonner aux joies de la course. Déjà sur le trajet de 400 km pour se rendre au célèbre circuit, en traversant la région de

l'Eifel, on remarque vite que le réglage des trains roulants a été optimisé, les barres stabilisatrices sont en effet d'un diamètre plus important, la caisse est abaissée de 2 cm. Les petites inégalités de la route sont désormais transmises sans quasi être filtrées, mais dans les virages serrés ou les courbes rapides, la 968 CS donne l'impression d'être imbattable. Bien davantage encore que la 968 normale, la CS offre un plaisir de conduite hors du commun. Elle réagit avec une grande neutralité. Une légère tendance au survirage peut être notée, mais elle est atténuée par un réglage adéquat des amortisseurs. De plus, un différentiel autobloquant à 40 % ajoute encore à l'efficacité du pilotage. »

Ce qu'en dit Sport Auto

Février 2025

La Porsche 968 fait partie de ces Porsche injustement mésestimées. Son 4 cylindres implanté à l'avant et son positionnement moins haut de gamme que celui de la reine 911 expliquent en partie ce désamour collectif. Les connaisseurs gourmets qui ont eu l'occasion de goûter aux saveurs d'un châssis aussi subtil que raffiné savent que c'est une pépite. Surtout dans cette version CS qui ajoute une touche de radicalité et d'exclusivité à un modèle encore relativement abordable. Quelques kilomètres suffisent à se convaincre que cette Porsche mérite amplement un succès jusqu'ici réservé aux initiés.



TECHNIQUE

Années de production : **1993-1995** Exemplaires produits : **1 538**
Moteur : **4 en ligne, 16 S** Cylindrée : **2 990 cm³**
Position : **centrale avant** Puissance maxi : **240 ch à 6 700 tr/mn**
Couple maxi : **31,1 mkg à 4 100 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels**
Autobloquant/antipatinage : **non (en option)/non**
Suspension AV/AR : **MacPherson/bras obliques, ressorts hélicoïdaux**
Freins AV/AR : **disques ventilés**
Poids annoncé : **1 320 kg** Rapport poids/puissance : **5,5 kg/ch**
L - l - h : **4 320 - 1 735 - 1 255 mm** Empattement : **2 400 mm**
Pneus AV & AR : **225/45 & 255/40 ZR 17**
Réservoir : **74 l** Prix à l'époque : **env. 297 100 F (1993)**
Cote actuelle : **environ 45 000 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **252 km/h** 0 à 100 km/h : **6"3** 1 000 m D.A. : **26"5**



Plutôt intransigeante dans un environnement urbain (ou dans une zone industrielle), la Porsche 968 CS dévoile toutes ses qualités dès que des virages se profilent. Son châssis parfaitement équilibré et son comportement précis en font une sportive marquante du début des années 90.

RETOUR AUX SOURCES
Porsche 968 ClubSport (1992)



La disponibilité du 4 cylindres, son couple à bas régime et sa réactivité à l'accélérateur rappellent des sensations mécaniques que l'on ne peut que regretter aujourd'hui.

Scart montée sur notre modèle d'essai n'y est certainement pas étrangère. Et puis ce quatre pattes est un cas à part. Sa cylindrée de 3 litres en fait le plus gros du genre et l'autorise à tailler aussi grand que le 6 en ligne munichois. Il lui rend peut-être 46 ch, mais sa distribution variable VarioCam prouve qu'il n'oublie pas les raffinements techniques. Les insonorisants réduits à leur plus simple expression sur cette version CS en font un compagnon présent, qui a le bon goût de ne pas se montrer excessivement fatigant. Sa disponibilité, son couple à bas régime, sa souplesse exceptionnelle et sa réactivité à l'accélérateur rappellent les bienfaits d'un gros bloc atmosphérique et des sensations mécaniques que l'on ne peut que regretter aujourd'hui. La commande de boîte franche permet d'entretenir une relation plus intime avec la mécanique. La direction et l'amortissement participent à cette connexion étroite entre le pilote et sa monture. La raideur des combinés Koni montés sur le châssis de la CS apparaissait sûrement particulièrement marquée à sa sortie en 1993. Les trente ans qui sont entre-temps passés par là et la radicalité croissante des châssis actuels la rendent désormais acceptable. Les roues de 17 pouces et la hauteur de flanc des pneumatiques élevée par rapport à nos références contemporaines apportent peut-être cette petite pointe de filtration qui restitue un confort viril mais correct. Le long capot aux formes facilement identifiables et les dimensions d'une compacte moderne en font un coupé dont les proportions et le gabarit sont aisés à appréhender. Cette manière unique que la 968 CS a de vous mettre à l'aise incite à hausser le ton sur une route plus adaptée à ses qualités. Déjà plaisant dans les évolutions urbaines, le bloc Porsche devient bien plus sympa encore une fois cravaché. Non seulement parce qu'il marche à tous les régimes, mais aussi parce que les deux petits coups de collier perceptibles dès 3 500 tr/mn puis 5 500 tr/mn apportent un soupçon de caractère appréciable. Son appétence à aller chercher une zone rouge fixée à 6 800 tr/mn étonne d'autant plus avec un quatuor de gamelles accusant chacune une cylindrée unitaire proche de 750 cm³. Le 6 en ligne de la M3 chante peut-être un peu mieux, mais pour une mécanique snobée des pseudo-puristes par son architecture roturière, ce quatre pattes ne s'en tire pas si mal ! L'échappement spécifique à notre CS ajoute un supplément d'âme notable aux

côtés d'une commande de boîte qui incite à en abuser. Logiquement moins rapide et dotée de débrayements plus amples que ceux d'une Honda Civic Type R d'aujourd'hui, elle se montre suffisamment communicative et verrouille comme il faut pour donner du plaisir. Surtout avec un étagement approprié et un pédalier dessiné pour constamment jouer du talon-pointe.

Equilibriste

Le plus impressionnant se passe pourtant en virage. Le léger flou dans la direction au point milieu qui engendre un petit manque de réactivité dans les changements de cap constitue sans doute le seul défaut d'un châssis en son temps encensé des connaisseurs. Les trente années d'utilisation de notre exemplaire affichant 150 000 km au compteur expliquent en grande partie ce péché véniel. Une belle départementale lui suffit à déployer ses incroyables talents. La 968 CS serpente sur le ruban d'asphalte avec la grâce d'une ballerine. Verrouillant ses mouvements de caisse, elle plonge à la corde avec une gourmandise actuelle et conserve sa trajectoire avec assurance. Cette fameuse M3 qui lui fit tant de misères à l'époque subit davantage de mouvements de caisse et apparaît bien moins précise en comparaison. Il se peut que l'amortissement typé circuit perde de sa superbe quand le revêtement s'apparente à un champ de mines, mais sa rigueur permet tout de même de garder du rythme ailleurs que sur un billard. Les commandes au ressenti parfait donnent d'autant plus envie d'en profiter que le freinage aussi puissant qu'infatigable autorise à faire durer le plaisir. Sur une sportive des années 90, c'est suffisamment rare pour être souligné, n'est-ce pas, miss M3 ? La principale qualité de cette 968 CS demeure pourtant l'équilibre exceptionnel de son châssis dont l'architecture transaxle rejette la boîte en arrière pour une répartition des masses idéale. La poupe réagit aux transferts de charge et fait preuve d'une telle réactivité et d'une telle progressivité qu'on n'a qu'une envie : trouver au plus vite un circuit de préférence rapide, après avoir coché l'option pont autobloquant. Mais comment dire un châssis pareil a-t-il pu rester aussi méconnu du grand public ? ●

LA PAUSE VINTAGE

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

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 !

Xxxxxx



80

C'EST LA MIENNE...

Ferrari F355 GTS



82

À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos



84

ACHETER UNE OCCASION

Nissan GT-R



88

GUIDE D'ACHAT

Notre sélection de sportives

Thomas Roud

C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal
Photos Greg



Bernardin est un gentleman driver qui approche les 3 millions de kilomètres en Porsche et en Ferrari exclusivement !

La Ferrari F355 GTS reste d'ailleurs pour lui l'une des meilleures. C'est pour cela qu'avec son fils, ils l'ont conservée.

P

Pourquoi j'ai craqué

J'ai commencé ma carrière d'automobiliste il y a fort longtemps. J'ai eu de nombreuses autos

anglaises, allemandes et italiennes. Je roule en Porsche au quotidien depuis 1974, à l'époque avec une 911 2.4 S avec laquelle j'ai parcouru 180 000 km... J'ai beaucoup utilisé ces voitures dans le cadre de mon travail, qui m'a appelé à traverser l'Europe de part en part. Selon mes calculs et mon âge (*rires...*), j'ai largement plus de 2 millions de kilomètres au volant de Porsche. Des 911 de toutes les générations (je roule en 992 Turbo S aujourd'hui), mais aussi quelques 928, voyageuses extraordinaires. Côté Ferrari, j'ai débuté avec une 348, que j'ai remplacée par une seconde. Contrairement à ce que disaient ses détracteurs, qui pour certains n'avaient pas ou peu roulé avec (j'ai fait 60 000 km en une année avec la première), cette auto avec les bons pneus et une bonne géométrie était une excellente partenaire de voyage. La F355, bien plus moderne, ne pouvait pas me décevoir sur le papier.

Le jour où je l'ai vue

La première fois que j'ai vu la F355, c'était en 1994 en allant à Maranello avec mon fils. Les voitures circulaient autour de l'usine et les lignes ne nous laissaient pas indifférents. J'ai acheté la mienne en 1999 à 10 000 km chez Pozzi. C'est une GTS avec la boîte

mécanique. Dès la livraison, le jour de mon anniversaire, nous sommes partis avec mon épouse la découvrir dans le Sud de la France. Les progrès étaient sensibles par rapport à la 348. Direction assistée, suspension pilotée, cette voiture est globalement plus facile au quotidien. Autre détail qui m'importait beaucoup sur ce modèle, c'est la fréquence des grosses révisions, avec changement des courroies de distribution. De trois ans ou 40 000 km sur la 348, on passait à trois ans ou 50 000 km sur la 355 avec un rattrapage automatique du jeu de soupapes. Cette petite différence voulait dire beaucoup pour nous qui roulions énormément.

Si c'était à refaire

Je le ferais immédiatement. La voiture a 196 000 km et est toujours dans la famille. Mon fils l'utilise maintenant plus que moi. J'ai eu également une 360 Spider F1 avec laquelle j'ai parcouru 120 000 km... mais je ne lui trouvais pas le même tranchant que la F355. Je ne l'ai pas gardée et je l'ai remplacée par une F430 Spider avec laquelle je roule occasionnellement mais qui affiche déjà 124 000 km. Une auto très moderne, très facile à utiliser...

Et si je la remplaçais...

Je vais garder cette voiture qui n'a été produite qu'à 2 048 exemplaires en GTS et boîte mécanique. En plus, toute la famille y est très attachée. Nous avons de beaux souvenirs à son volant ! Parmi

les autos modernes, j'ai un petit faible pour la F8 Tributo, et si je devais vous parler d'une voiture que j'ai possédée et que je regrette d'avoir vendue, c'est bien la Jaguar Type E. Ce n'était pas qu'une sculpture, c'était aussi une très bonne voyageuse. ●

NOTRE AVIS

A la fin des années 90, la F355 a été l'une des premières Ferrari « presque » utilisables au quotidien. La qualité de ses trains roulants et le punch du V8 ont relancé la marque face à sa rivale allemande de toujours, la 911, qui n'était pourtant pas en reste avec la 993.

"Pour la révision, de trois ans ou 40 000 km sur la 348, on passait à trois ans ou 50 000 km sur la 355. Cette différence voulait dire beaucoup pour nous qui roulions énormément."



Ferrari F355 GTS

Année : 1998 Kilométrage : 196 000 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **V8 atmo, 40 S** Cylindrée : **3 495 cm³**
Puissance maxi : **380 ch à 8 250 tr/mn**
Couple maxi : **37 mkg à 6 000 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels**
Poids : **1 350 kg V. max. : 295 km/h**
0 à 100 km/h : **4"7**

BUDGET

Prix du neuf à l'époque (hors options & carte grise) : **730 100 F**
Prix de la voiture actuellement : **115 000 €**
Prix le plus bas pour ce modèle : **90 000 €**
Coût d'une révision annuelle : **7 000 €**
(grosse révision des trois ans incluant la courroie de distribution)
Coût de 4 pneus : **850 € (4 pneus Michelin Pilot Super Sport)**



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



Pourquoi « 00 » d'ailleurs ? Est-ce la note qu'ils s'accordent ? Il a pour lui le mérite de l'originalité. Mais c'est moins tentant qu'une XK ou une Type E. Rappelons quand même que le design des XK était inspiré des dessins de Jean Bugatti. William Lyons était une sorte de génie de la copie, et la Type E signée par Malcolm Sayer, sous le contrôle de William Lyons, empruntait largement à l'Alfa Romeo Disco Volante Coupé. Au moins la Type 00 n'est-elle copiée sur aucun modèle existant. Ce qui est certain, c'est qu'elle n'est pas très désirable. Donc, la réponse à la question « *Cauchemar ou coup de génie ?* » pourrait être : c'est vous qui voyez !
Forzagato



porte conseil. Visiblement, ils dorment mal, et si c'est l'IA qui les a aidés, elle devait être d'une bêtise affligeante ce jour-là. Que dire de la face avant et de l'arrière... espérons qu'ils ne les intervertiront pas par inadvertance si le projet aboutit. Quoique. Enfin, la vue intérieure fait également peur, on est loin des bois vernis. Et que dire de la console centrale inspirée d'un rail de sécurité ? Désolé de commencer cette nouvelle

année sur une note triste... mais c'est un peu votre faute.
Dominique Angomard

Si tout cela était une opération de communication en forme de provocation, c'était assez réussi. Quoi qu'il en soit, aussi surprenante qu'elle puisse être, la Type 00 annonce une rupture que l'on attendra de voir sur un modèle de série avant d'émettre un jugement définitif.

Saison sans sacre

Quand on sait que la F1 est le Graal absolu pour tout pilote, il est désolant de constater le peu de cas qui est fait de celui qui atteint ce rêve (même pour la 4^e fois) de devenir champion du monde. Et le peu de cas qui est fait par ailleurs des millions de téléspectateurs qui ont suivi toute l'année les essais et les courses avec une passion nouvelle. Après le Grand Prix de Las Vegas, à part une petite interview par Jenson Button, rapidement évincé par l'Américain Lawrence Barretto devant une anonyme rambarde... rien d'autre ! On a furtivement aperçu quelques tee-shirts « World Champion » chez Red Bull, avant

C'est vous qui voyez

Ce qu'il y a d'intéressant dans les éditos de *Sport Auto*, c'est qu'il y a, que l'on soit d'accord ou pas, toujours matière à réflexion. Le dernier débat porte sur le design Jaguar, ce qui rejoint l'article de Sylvain Vétaux dans les actus du mois. Oui, peut-être que le concept Jaguar Type 00 est au design ce que Picasso est à la peinture.

La vie en rose ?

Mes vœux les meilleurs à toute votre équipe, en dépit des efforts désespérants de nos décideurs pour nous faire voir la vie en gris, voire en rose comme le concept car Jaguar, qui ne risque pas de nous faire oublier l'extraordinaire Type E. A propos de la Type 00, qui porte bien son nom, il y a de quoi s'inquiéter quant à l'état mental des designers. On dit que la nuit



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 Revuelto

Lors d'une promenade hivernale à Paris, je suis tombé nez à nez avec cette magnifique Lamborghini Revuelto sur la place Vendôme. J'ai pu en profiter pleinement grâce aux embouteillages, jusqu'à ce qu'elle passe en mode électrique pour faire taire les hurlements du V12 atmo.
Victor Garrec (13 ans)



que Max Verstappen ne disparaisse en Rolls de l'aire d'arrivée, au grand dam du public. Un sacre sans couronne ! Mais ce n'est pas nouveau, et chaque année, cela m'énerve. Pourquoi n'y a-t-il pas un podium final de saison avec les trois gagnants chez les pilotes et les constructeurs ? Et si ce n'est pas possible d'organiser ce type de remise des prix avant la fin de saison, pourquoi ne pas prévoir une grande soirée de Formule 1 avec le faste mérité ? Je suis certain que nous serions des millions devant nos petits écrans. Un immense merci cependant à Sport Auto d'être toute l'année « dans

les coulisses des grands prix » comme si nous y étions.
Denis Kersten

A une époque, la FIA interdisait de célébrer le couronnement du champion avant la fin de la saison et la promulgation des résultats officiels par la Fédération. Cela a un peu changé, sous la pression du public et des organisateurs. Une belle célébration lors du dernier grand prix pourrait avoir du sens. Cette cérémonie existe, c'est le gala officiel de remise des prix de la FIA. Nous ne sommes pas certains qu'il soit entièrement retransmis... et encore moins qu'il serait de nature à attirer des millions de téléspectateurs.

Couple électrique

On met fréquemment en avant l'avantage de la disponibilité immédiate du couple moteur pour les véhicules électriques. Mais ce couple important annoncé par les constructeurs est-il mesuré directement sur l'arbre du moteur électrique ou à la sortie du réducteur ?
Philippe Haumesser

Comme sur un moteur thermique, le couple exprimé est celui mesuré

à la sortie de l'arbre moteur, avant réduction. C'est d'ailleurs ce qui rend le calcul d'un couple cumulé sans grande valeur sur les hybrides, car en général, moteur électrique et moteur thermique ne passent pas par les mêmes démultiplications. Le couple cumulé à la roue s'en trouve de ce fait nettement faussé par rapport à nos attentes pour une valeur exprimée en sortie de moteur.

Gardons le choix

J'ai lu avec intérêt l'article sur Alpine dans le numéro de décembre 2024. J'ai été particulièrement choqué par le commentaire de Sovany Ang. Elle reconnaît que les alpinistes préfèrent une A110 avec un moteur thermique plutôt qu'une A110 en électrique. Cependant, elle ne veut pas laisser le choix aux clients. Ce ne sera que de l'électrique dans le futur. Or, les conducteurs d'Alpine A110 souhaitent pouvoir notamment faire du circuit, rouler en montagne et profiter de la légèreté du véhicule, ce qui est mon cas avec mon A110 S. Dans ces conditions, l'électrique est inadaptée car autonomie

limitée et poids trop important (400 kg de plus). Alpine devrait peut-être travailler sur une solution utilisant un moteur hybride.
Alexis Renault

Du pur PRV

Dans le sujet « Retour aux sources » qui a été consacré à la Venturi Transcup, M. Puyal s'emmêle légèrement les pinces en affirmant que le V6 PRV a été revu pour Venturi chez Danielson. C'est faux. Le moteur passé chez Danielson était celui de la Peugeot 505 qui équipait le premier prototype roulant. Par la suite, le PRV se suffisait à lui seul, si ce n'est qu'il était bien aidé par le calculateur de la petite firme EIA. Cette remarque n'enlève rien au professionnalisme de ce journaliste, que je respecte. Mais comme je suis un peu l'historien-documentaliste de la marque Venturi...
Gwenaël Grall

Désolé pour cette inexactitude. Nous allons devoir réviser l'intégralité des évolutions et préparations réalisées sur le V6 PRV pour les différentes marques qu'il a équipées...



Porsche 911 Dakar

J'ai surpris cette magnifique 911 Dakar rue Scribe, à Paris, le 3 janvier dernier. A noter le « 007 » sur les flancs. Un fan de James Bond ?
Samuel



Lamborghini Huracán Sterrato

Voici la photo d'une Lamborghini Sterrato qui n'a été prise ni à Davos, ni à Cortina, ni à Garmisch, ni à Courchevel, mais à Super-Besse, dans le massif du Sancy, dans la vraie vie ! Comme quoi...
François Planche

ACHETER UNE OCCASION

Texte & photos
Thomas Riaud

Nissan GT-R (R35)

De 2009 à 2022 A partir de 60 000 €

La GT-R est capable de faire le grand écart entre efficacité, agilité, performances de très haut niveau et confort, et ce, malgré un poids important. **Un modèle de choix qui reste cependant onéreux à l'usage...**

Au même titre que les Honda NSX et Toyota Supra, la Nissan Skyline, apparue en 1969 et rebaptisée depuis « GT-R », s'est imposée comme un modèle culte. Ce grand coupé 4 places développé par Nismo – le département sportif de Nissan – a su d'emblée proposer des performances proches d'une supercar pour deux fois moins cher. La 6^e génération de GT-R (type R35 pour les intimes), lancée en mars 2009 pour la première fois en France, s'affichait à seulement 75 500 €. Son V6 3.8 biturbo (480 ch) lui permettait d'atteindre plus de 300 km/h. Le tout bien servi par une transmission intégrale, de nombreuses aides électroniques, et une boîte à double embrayage à six rapports ultra-rapide. Dès 2011, la redoutable GT-R profite d'un léger restylage (feux à LED à l'avant, diffuseur en carbone...), et grâce à un important travail sur l'admission, l'échappement et la gestion électronique,

la puissance s'élève à 530 ch. En février 2012, elle fait encore un bond pour délivrer 550 ch. A partir de 2016, la GT-R bénéficie d'une sérieuse refonte esthétique en recevant une entrée d'air élargie, un capot et des boucliers redessinés ainsi que des feux arrière à diodes, tandis que le V6 grimpe à 570 ch. En 2019 est introduite la GT-R Nismo, fortement remaniée. Au-delà de son look plus radical et d'un poids en baisse de 30 kg à la faveur de l'emploi plus généralisé du carbone (capot, toit, ailes), le V6 atteint enfin le seuil des 600 ch, mais son prix en neuf crève le plafond des 200 000 €. En 2022, face à de nouvelles normes trop contraignantes, Nissan ne propose plus sa GT-R en Europe. Vous l'aurez compris, avec une carrière exceptionnellement longue de quatorze ans, il n'y a plus grand-chose à voir entre les premières et dernières GT-R. Un grand écart qui se ressent sur les prestations... et les tarifs en occasion !

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE & STRUCTURE

Si la GT-R est aussi lourde, c'est parce qu'elle utilise majoritairement de l'acier au niveau de sa coque. L'aluminium demeure minoritaire, limité au capot, tandis que le carbone ne concerne finalement que quelques composants rapportés, excepté sur la radicale Nismo (toit, capot et ailes en carbone). Les ajustages sont précis entre les divers éléments et les peintures de belle facture. Si un exemplaire présente des imperfections, c'est qu'il a été bricolé ou mal réparé. Les boucliers en matériaux composites peints couleur carrosserie restent très vulnérables. Il est conseillé de vérifier le jeu entre les silencieux des échappements et le bouclier arrière, car ce dernier peut fondre en cas de contact prolongé.

02. TRANSMISSION

Sur la GT-R, le moteur et la boîte (à 6 rapports et à double embrayage) sont dégroupés, un gros arbre en carbone reliant le V6 avant à la boîte rejetée à l'arrière. Mais un second arbre de transmission, en acier, fait le chemin en sens inverse pour entraîner les roues avant ! Douce et réactive, cette boîte pouvait générer des à-coups sur les premiers millésimes (2009-2010), chose corrigée en atelier après une petite reprogrammation. Ces mêmes millésimes connaissent des casses des baladeurs. En cas d'utilisation intensive, les dents du pignon de la 4^e peuvent aller jusqu'à s'arracher ! Refaire une boîte complète est onéreux : 8 000 à 10 000 €. Le launch control peut à la longue tuer l'embrayage, qui revient à 4 000 € main-d'œuvre comprise. Il faut vidanger la boîte et le pont tous les 20 000 km dans la limite de trois ans.

03. IDENTIFICATION

Le numéro de châssis indiqué sur la carte grise est visible derrière le pare-brise côté conducteur, sur une petite plaque métallique. On retrouve ce même numéro gravé dans le compartiment moteur sur le retour du tablier, à gauche de l'auto (en étant face à elle).

04. ENTRETIEN

Assez abordable en occasion pour les premiers millésimes, le coût d'entretien de la GT-R demeure élevé, surtout dans le réseau. Avec un indépendant, les prix sont plus digestes, mais pour parcourir 10 000 km par an, comptez 2 000 € environ.

05. INTÉRIEUR

Ce grand coupé 2 + 2 ne peut rivaliser en prestige et en qualité perçue avec les premiums allemands, mais la finition n'a rien d'indigent grâce à une abondance de plastiques mousés bien assemblés. De même, la dotation de série est très complète et comprend notamment des sièges Recaro électriques en cuir et une télémétrie paramétrable digne d'un jeu vidéo, fournissant des informations essentielles sur la bonne santé de la mécanique ou l'usure des fluides, mais aussi des données tenant plus du gadget comme les courbes d'accélération ou les G encaissés à bord. Quoique profuse, cette électronique embarquée s'avère pour l'instant fiable dans le temps, excepté l'alimentation de l'autoradio, qui peut griller. A noter que de nombreuses séries limitées ont enrichi la gamme GT-R au cours de sa longue carrière (Track Edition, Black Edition, Gentleman Edition...).

Les essais de Sport Auto

- N° 577 (02/10) **Match** GT-R (480 ch) vs Porsche 911 Turbo
- N° 586 (11/10) **Supertest** GT-R (480 ch)
- N° 592 (05/11) **Match** GT-R (530 ch) vs BMW M3 GTS
- N° 606 (07/12) **Comparatif** GT-R vs Chevrolet Corvette C6 GS vs Jaguar XK vs Mercedes C63 AMG Coupé vs Lotus Evora vs Maserati GranTurismo vs Porsche 911 Carrera S
- N° 627 (04/14) **Essai** GT-R (550 ch)
- N° 639 (04/15) **Comparatif** GT-R vs Mercedes AMG GT S vs Jaguar F-Type R AWD vs Porsche 911 Carrera GTS
- N° 654 (07/16) **Essai** GT-R (570 ch)
- N° 663 (04/17) **Supertest** GT-R (570 ch)
- N° 703 (08/20) **Supertest** GT-R Nismo



AVEC UNE CARRIÈRE EXCEPTIONNELLEMENT LONGUE
DE QUINZE ANS, **IL N'Y A PLUS GRAND-CHOSE**
À VOIR ENTRE LES PREMIÈRES ET LES DERNIÈRES GT-R.



"MODIFIER UNE GT-R NE SE LIMITE PAS À LA REPROGRAMMER ! AU-DELÀ DE 90 MKG DE COUPLE, IL FAUT CHANGER LES BIELLES ET LES PISTONS, SINON ÇA CASSE !"

06. MOTEUR

Réputé sûr s'il est resté d'origine (ce qui n'est pas toujours le cas !), ce V6 à distribution par chaîne bénéficie de 4 arbres à cames en tête, de 24 soupapes et de 2 turbos. Si les premiers millésimes ont connu des soucis de fiabilité, tout cela a été pris en charge à l'époque par Nissan, sous garantie (rappel en 2009). D'après vos témoignages, le S.A.V. n'est pourtant pas irréprochable et se montre assez tatillon. Pour que la garantie de trois ans ou 100 000 km puisse s'appliquer, le constructeur exige un passage en atelier avant (et après !) chaque sortie sur circuit. Un « principe de précaution » excessif, rarement respecté, et la plupart des clients préfèrent consulter des spécialistes, plus compétents et moins chers... Il faut effectuer tous les 5 000 km (dans la limite d'un an) une révision moteur, ce qui coûte dans les 250 € avec une simple vidange. Pour la grosse révision (contrôle et réglage de la géométrie des trains et des paramètres de transmission et moteur, augmentation du serrage de l'arbre d'entraînement), 1 800 € sont à prévoir chez un indépendant. Enfin, sur certains exemplaires, passé 120 000 km, un voyant moteur peut s'allumer, signe de faiblesse de la chaîne. Il faudra alors la remplacer (3 000 €).

07. TRAINS ROULANTS

La GT-R est un mastodonte de près de 1 800 kg, ce qui fait souffrir les pneus en cas de conduite sportive répétée, mais aussi les trains roulants, notamment les biellettes et les silentblochs des barres stabilisatrices. Remplacer ces seuls éléments est utile et accessible : comptez 300 € avec la main-d'œuvre. Les amortisseurs trinquent également, avec des fuites possibles vers les 80 000 km. Il existe des Bilstein parfaitement adaptés coûtant 4 500 € pour les 4, et il faut ajouter 800 € pour la pose avec le parallélisme. Côté disques, c'est du Brembo, et le jeu avant ou arrière est facturé dans les 1 500 €. Même sanction pour un train de pneus avant ou arrière en Dunlop en 20 pouces, leur durée de vie dépendant directement de votre usage : cela va de plus ou moins 15 000 km en conduite tranquille... à une après-midi sur circuit ! Enfin, sachez que depuis le restylage de 2011, la GT-R phase 2 bénéficie de nouveaux réglages des trains (et des paramètres de l'électronique), rendant la voiture plus survireuse et ludique.



LE CHOIX DU SPECIALISTE

« Si les premiers millésimes ont connu quelques déboires, la GT-R s'est bonifiée dès la phase 2. C'est une auto assez remarquable, vraiment fiable si elle est bien suivie en entretien et pas matraquée sur circuit. Les préparations sont fréquentes et pas toujours bien faites. Modifier sérieusement une GT-R ne se limite pas à la reprogrammer ! Au-delà de 90 mkg de couple, il faut changer les bielles et les pistons, sinon ça casse ! En dehors d'une préparation réalisée chez un professionnel reconnu, je conseille d'opter pour un modèle strictement d'origine, à partir de la Phase 2. Assurez-vous également du bon état des consommables, ces éléments étant chers à remplacer. »

Ludovic Grange, spécialiste Nissan GT-R, gérant de GL Racing (09.81.65.41.67)

Les versions

GT-R (480 ch) 2009 à 2010

Moteur : V6, biturbo,
3 799 cm³,
480 ch à 6 400 tr/mn
Transmission :
6 rapports séquentiels
Poids : 1 740 kg
V. max. : 300 km/h

GT-R (530 ch) 2011 à 2012

Moteur : V6, biturbo,
3 799 cm³,
530 ch à 6 400 tr/mn
Transmission :
6 rapports séquentiels
Poids : 1 780 kg
V. max. : 315 km/h

GT-R (550 ch) 2012 à 2016

Moteur : V6, biturbo,
3 799 cm³,
550 ch à 6 400 tr/mn
Transmission :
6 rapports séquentiels
Poids : 1 780 kg
V. max. : 315 km/h

GT-R (570 ch) 2016 à 2022

Moteur : V6, biturbo,
3 799 cm³,
570 ch à 6 800 tr/mn
Transmission :
6 rapports séquentiels
Poids : 1 750 kg
V. max. : 315 km/h

GT-R Nismo 2019 à 2022

Moteur : V6, biturbo,
3 799 cm³,
600 ch à 6 800 tr/mn
Transmission :
6 rapports séquentiels
Poids : 1 745 kg
V. max. : 315 km/h



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

C'est la piste à privilégier si vous recherchez un modèle récent, mais seules cinq concessions en France ont le label NHPC (Nissan High Performance Centre), c'est-à-dire l'agrément pour réviser et vendre la GT-R. Vous paierez bien sûr le prix fort, mais en retour, vous êtes en droit d'exiger une voiture irréprochable, dotée d'une garantie totale.

Les spécialistes du haut de gamme

Nombreux sont ces spécialistes à proposer la GT-R à la vente. Passez par un pro connu et reconnu et limitez votre achat à une auto restée d'origine avec un historique clair et pourvue de pneus en bon état. Idéalement, réclamez là aussi une garantie complète.

Les particuliers

On trouve ici de tout, à tous les tarifs, avec des typologies de propriétaires variées, allant du conducteur mature qui s'est fait plaisir à l'amateur de track days habitué aux grosses préparations – un profil à fuir ! Pour éviter tout souci, visez un modèle d'origine et retracez son historique au moyen des diverses factures.

Le club

Outre le **Club Nissan Elite**, qui organise des sorties sur circuit pour les propriétaires de GT-R, il existe le **Club Nissan GT-R France**, basé dans le Jura, ainsi qu'un groupe Facebook assez actif sur la page GT-R France, sans oublier le forum Nissan GT-R Performance. Autant de structures présentes sur le Net qui devraient vous permettre d'avoir des avis de détenteurs avant de vous lancer.

Les prochains dossiers seront consacrés à la **BMW M5 V10** puis à l'**Audi TT RS (Mk III)**. 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 février pour la BMW et le 15 mars pour l'Audi.

VERDICT

La GT-R reste une énigme, en se montrant diablement agile et rapide dans le sinueux, et ce, en dépit de sa masse élevée. Elle séduit également par sa polyvalence et sa fiabilité. Mais gardez en tête que son coût d'entretien n'est pas à la portée de toutes les bourses.

LES ATOUTS

- Déjà mythique
- Performances/efficacité
- Fiable si bien suivie
- Polyvalence au quotidien

LES FAIBLESSES

- Prestige de marque
- Entretien onéreux
- Finition/présentation
- Souvent modifiée

BUDGET

Prix : environ 100 000 €

Si la GT-R était abordable à sa sortie en 2009, Nissan a sans cesse monté le curseur en prestations et en prix. Résultat, son tarif a plus que doublé les dernières années, sans oublier un malus CO₂ qui s'est fait de plus en plus pesant ! Sans surprise, cela se ressent sur les prix en occasion, car s'il est possible de dénicher une phase 1 à 60 000-70 000 €, comptez au moins 100 000 € pour une phase 2. La Nismo 600 ch, plus radicale et plus élaborée, peut prétendre à 160 000 €.

Coût des pièces

Pneus :
1500 € par train (Dunlop 20 pces) vers 15 000 km.
Amortisseurs :
2 650 € par train vers 80 000 km.
Disques :
1500 € par train vers 50 000 km.
Plaquettes AV :
450 € le jeu vers 30 000 km.
Embrayage :
4 000 € (jamais si bien conduite).
Echappement complet :
2 800 € (avec les 2 lignes) à plus de 200 000 km.
Révision petit service :
250 € tous les 5 000 km/1 an.
Révision grand service :
1800 € tous les 2 ans.

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise.

Coût de l'assurance

Cas d'une Nissan GT-R (phase 2) de 35 000 km, année 2018, valeur 110 000 €.

■ CONDUCTEUR A

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

Cotisation annuelle : 924 € T.T.C. (franchise de 2 096 €).

■ CONDUCTEUR B

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

Cotisation annuelle : 680 € T.T.C. (franchise de 2 096 €).

Tarifs : cabinet Remy Parisseaux.
Tél. : 02.43.23.45.40.

LE CHOIX DE SPORT AUTO

Il y a une vraie différence en matière d'agrément entre une phase 1 et les GT-R commercialisées à partir du premier restylage de 2011, mais aussi sur le plan de la fiabilité. Pour demeurer raisonnable, une belle phase 2 restée d'origine, réputée plus sûre qu'une phase 1, fera notre bonheur. Comptez 110 000 à 120 000 € environ pour repartir avec un exemplaire peu kilométré.

Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses précieux conseils et à **GL Racing** (09.81.65.41.67), spécialiste de la Nissan GT-R, pour les prix communiqués. Et un grand merci à **Frédéric N.** pour la mise à disposition de sa belle GT-R !





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. Sous réserve d'application d'un nouveau barème début 2025. 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

Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+

- V8 biturbo ■ 3 982 cm³ ■ 612 ch ■ Poids : 1 950 kg *
- V. max. : 317 km/h * ■ 0 à 100 km/h : 3"2 *
- CO₂ : 319 g/km ■ Prix de base : 230 800 €
- Malus : 60 000 € ■ SA n° 756

Pour faire vite, elle remplace feu l'AMG GT R, ce monstre bestial indomptable. Mercedes-AMG adoucit les mœurs en passant de la propulsion à la transmission intégrale, sans oublier d'accorder des réglages point trop radicaux à cette variante de l'AMG GT « phase II » dite 63 Pro 4Matic. Le jour et la nuit. La nouvelle entrante est verrouillée au sol, ce qui n'interdit pas une solide dose d'agilité inattendue au regard du poids. Le V8 4.0 officie seul et ses 612 ch sont à la parade. Performances de tout premier ordre et agrément rare, au bilan.





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 1400 kg * V10 5 204 cm³ 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 1545 kg * 4 en ligne turbo 1995 cm³ 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 1743 kg V6 turbo 2 891 cm³ 308 km/h * 3"9 * - 237 94 900 € 60 000 € ★★★★★ N° 748
Un V6 sans soutien électrique d'aucune sorte. Le poids, de ce fait, est contenu, qualité rare ces temps-ci. Sur la Quadrifoglio, cela donne une sensation de légèreté source d'un immense plaisir.

Alpina www.alpina-automobiles.fr

B8 GRAN COUPÉ 621 ch 2 175 kg * V8 biturbo 4 395 cm³ 324 km/h * 3"4 * - 254 174 700 € 60 000 € ★★★★★ N° 727
Luxe, volupté et traitement intérieur exclusif pour ce dérivé de la BMW M850i Gran Coupé, riche de 91 ch supplémentaires. Le châssis se révèle étonnamment réactif au vu du poids du spécimen.

Alpine www.alpinecars.com

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 1110 kg 4 en ligne turbo 1798 cm³ 250 km/h 4"7 23"4 154 65 000 € 2 918 € ★★★★★ N° 677/681/695/733/736
Puissance limitée, certes, mais poids contenu et comportement joueur pour l'A110 d'entrée de gamme. Une voiture dont on a du mal à lâcher le volant, malussée dans des proportions supportables.
A110 S 300 ch 1135 kg 4 en ligne turbo 1798 cm³ 275 km/h * 4"3 22"9 157 77 500 € 3 552 € ★★★★★ N° 722/731
Point d'artifices pilotés pour l'A110 S... La suspension est calibrée dans les règles de l'art, et au résultat, le conducteur fait communion avec une voiture aussi à l'aise sur route que sur piste.
A110 R 300 ch 1101 kg 4 en ligne turbo 1798 cm³ 285 km/h * 4"1 22"2 155 106 000 € 3 119 € ★★★★★ N° 734/740/746
R comme radical ? Sur circuit, cela se discute, en raison d'un amortissement certes durci mais jugé trop souple pour l'exercice. Rien qui n'altère l'insolente efficacité de la R sur la route.

Aston Martin www.astonmartin.com

VANTAGE 665 ch 1 605 kg * V8 biturbo 3 982 cm³ 325 km/h * 3"5 * - 274 199 700 € 60 000 € ★★★★★ N° 749
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 cm³ 325 km/h * 3"6 * - 276 227 000 € 60 000 € ★★★★★ N° 739
La DB12, c'est un haut degré d'agilité et d'efficacité que feu la DB11 n'a jamais atteint. Les 145 ch supplémentaires fournis par le V8 4.0 complètent le tableau. Aston franchit un pas.
DB12 VOLANTE 680 ch 1 796 kg * V8 biturbo 3 982 cm³ 325 km/h * 3"7 * - 276 244 538 € 60 000 € ★★★★★ N° 752
Plumage et ramage, ainsi se définissent les nouvelles Aston. Le cabriolet tiré de DB12 en fait à son tour la démonstration. Performances, efficacité, dynamisme : tout est là, servi à profusion.
VANQUISH 835 ch 1 744 kg * V12 biturbo 5 200 cm³ 345 km/h * 3"3 * - 312 389 244 € 60 000 € ★★★★★ N° 755



NOBLESSE ET CHARISME
Du V12 5.2 biturbo orgiaque au placement franc qu'autorise la direction, la nouvelle Vanquish rend au grand tourisme ses lettres de noblesse. Un caractère bien trempé sous une robe digne des grandes enseignes de la haute couture. Charismatique.

↑ C'est beau. Tempérament mécanique. Motricité rassurante.
↓ Trop de modes de conduite.

DBX 707 707 ch 2 245 kg * V8 biturbo 3 982 cm³ 330 km/h * 3"3 - 323 252 100 € 60 000 € ★★★★★ N° 727/750
Mobilier intérieur entièrement refait, mais l'essentiel est toujours là. Le V8 n'a aucun mal à déplacer ce lourd SUV à un rythme terrifiant. Le comportement est étonnant.
VALKYRIE 1155 ch 1 270 kg * V12 + 1 élec. 6 505 cm³ 355 km/h * 3"0 * - 543 2 700 000 € 60 000 € ★★★★★ N° 735
1 155 ch pour 1 270 kg, voilà qui promet. Et c'est tenu, à considérer les fulgurances du V12, les décélérations dantesques et la direction d'une rare précision. L'impression d'irréalité domine.

Audi www.audi.fr

S3 333 ch 1 554 kg * 4 en ligne turbo 1 984 cm³ 250 km/h * 4"7 23"7 194 63 565 € 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 cm³ 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 inéprouvables à tous les étages. Ça et le comportement peaufiné rangent cette intégrale parmi les compactes d'exception.

↑ Agrément moteur. Agilité. Poids contenu.
↓ Trop d'options

RS 4 AVANT EDITION 25 YEARS 470 ch 1 745 kg * V6 turbo 2 894 cm³ 300 km/h * 3"7 * - 229 218 000 € 60 000 € ★★★★★ N° 754
La RS 4 Avant s'en va, non sans laisser derrière elle cette ultime série limitée vendue au prix fort. Reste une break efficace, emmené par un V6 aussi performant que peu démonstratif. Adieu l'ami.
RS 6 AVANT GT 630 ch 2 075 kg * V8 biturbo 3 996 cm³ 305 km/h * 3"3 * - 289 230 000 € 60 000 € ★★★★★ N° 756
Le break RS 6 fête son départ à la retraite avec cette très réussie version GT riche d'une suspension qui lui est propre, réglée selon de sains principes. Comportement ludique et V8 dans le ton.
RS 7 SPORTBACK PERFORMANCE 630 ch 2 065 kg * V8 biturbo 3 996 cm³ 306 km/h * 3"4 * - 285 157 580 € 60 000 € ★★★★★ N° 739
Une GT en fin de carrière, qui reçoit le renfort de 30 ch sous le label Performance. Rien qui change la donne pour la RS 7, collée au bitume et animée par un V8 à déguster pour la dernière fois.

PUISSANCE

POIDS

MOTEUR

CYLINDRÉE

V. MAX

0-100 km/h

1 000 m D.A.

CO₂ MAXI
(g/km)

PRIX

MALUS

VERDICT

ESSAIS
SPORT AUTO**Bentley** www.bentleymotors.com

CONTINENTAL GT V8	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 pistarde, 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.												
CORVETTE Z06	645 ch	1 679 kg	V8	5 460 cm ³	+ de 300 km/h *	3"1	20"1	NC	env. 200 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 736/756
Las, la Z06 n'est pas importée en France par le canal officiel. Elle n'en a pas moins tout d'une très grande. Moteur remarquable, châssis vivant, efficacité chirurgicale : mille regrets.												

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 pistarde de la meilleure espèce. L'extrême rigidité du châssis, la réactivité induite, l'explosivité du « 4 pattes », tout est là. Sur la route, l'extase guette.												

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. Facilité de conduite.	 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 sisif. Boîte mécanique de rigueur. Malus dévalorisant.												
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
La Mustang septième du nom décline une version dite Dark Horse. Une sportive à l'état brut. V8 du genre méchant, direction fine et trains roulants posés sur des rails : du bonheur en barre.												
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 ornieres, où ce pick-up excelle à l'aide, notamment, de ses modes de conduite destinés à la pratique tout-terrain extrême. Tranquille-peinard sur le goudron.												
Honda www.honda.fr												
CIVIC TYPE R	329 ch	1 430 kg	4 en ligne turbo	1 996 cm ³	275 km/h *	6"4	25"5	186	57 220 €	35 346 €	★★★★★	N° 733/743/747
Une auto de caractère, qui détonne au moment où les « wattées » aussi surpuissantes que sans saveur débarquent en force. Mention très bien pour le train avant, guidé dans les règles de l'art.												
Hyundai www.hyundai.com												
IONIQ 5 N	609 ch	2 247 kg	2 électriques	-	260 km/h *	3"5	21"3	0	78 000 €	0 €	★★★★★	N° 749/752
	GRAINE DE PISTARDE Elle fait mieux que se défendre là où nous l'attendions le moins : sur la piste. Grisante à mener grâce à son train arrière très mobile et efficace face au chrono, cette 100 % électrique coche toutes les cases de la GTi bien née. Une réussite.										 Fausse boîte de vitesses réussie. Franche à l'attaque. Grosse dose de fun.	 Freins mis à rude épreuve sur la piste.
Lamborghini www.lamborghini.com												
HURACÁN STO	640 ch	1 528 kg	V10	5 204 cm ³	310 km/h *	3"0	19"5	331	299 295 €	60 000 €	★★★★★	N° 722/ 737/745/747
Une pistarde brute de fonderie qui ne fait pas dans la tendresse, servie par un V10 somptueux. A prendre comme telle avant l'extinction définitive des feux. Du bonheur en barre, sur le fond.												
HURACÁN STERRATO	610 ch	1 470 kg *	V10	5 204 cm ³	260 km/h *	3"4 *	-	337	264 764 €	60 000 €	★★★★★	N° 738/745
C'est feu l'Huracán Evo mais haute sur pattes. Et alors ? A son affaire sur la terre, la baroudeuse Sterrato fait tout autant merveille que ses sœurs sur la route. Un zeste de confort en plus.												
RUEVELTO	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 tyage 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.												
URUS SE	800 ch	2 505 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm ³	350 km/h *	3"4 *	-	51	264 000 €	60 000 €	★★★★★	N° 756
	TRANSFIGURATION Qui dit hybridation rechargeable dit surpoids, et c'est encore pire s'il est question d'un SUV. Exemple type, l'Urus SE. Et pourtant... Revu et corrigé, l'italien fait preuve d'une agilité aussi remarquable qu'inespérée. Les 800 ch répondent présents.										 Transmission intégrale réussie. Équilibre joueur. C'est du très rapide.	 Le poids, malgré tous les efforts pour l'effacer.
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...												

Lotus www.lotuscars.com

EMIRA i4 360 ch 1 446 kg * 4 en ligne turbo 1 991 cm³ 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. Émerite 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 le faire oublier. Plaisir garanti et confort en prime.

↑ Puissance sans fin. Train avant mordant. Habitacle tiré à quatre épingles.
↓ Le poids !

ELETRE R 905 ch 2 640 kg * 2 électromoteurs - 265 km/h * 2"9 * - 0 153 090 € 0 € ★★★☆☆ N° 742
Nul doute, ça pulse. Et c'est efficace à un point inespéré au vu de la masse à déplacer, laquelle ne se fait pas oublier. Pour ce qui compte vraiment... presque zéro pointé en termes de sensations.

Maserati www.maserati.fr

GRANTURISMO TROFEO 550 ch 1 795 kg * V6 biturbo 2 992 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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.
↓ Moins de sensations que dans la 296 GT5.

GT ** 620 ch 1 546 kg V8 biturbo 3 994 cm³ 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 cm³ 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 jouvissives.

765LT SPIDER 765 ch 1 393 kg * V8 biturbo 3 994 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 vélocité qu'efficace par la grâce de ses roues arrière directrices. Trop clinique à notre goût, toutefois.

C 63 S AMG E PERFORMANCE BREAK 680 ch 2 250 kg 4 en ligne turbo + 1 élec. 1 991 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 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 cm³ 317 km/h * 2"9 * - 175 232 400 € 14 325 € ★★★★★ N° 753/755
Des performances de dragster... Ça pousse tout de suite, tout le temps, 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 cm³ 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

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

Morgan www.morgan-motor.co.uk

SUPER 3	118 ch	635 kg *	3 en ligne	1 487 cm ³	209 km/h *	7"0 *	-	130	58 788 €	310 €	★★★★☆	N° 739
On craque pour le look inimitable, et la conduite d'un trois-roues reste une expérience unique. Encore ne faut-il pas trop en demander sur le plan de l'efficacité. Le bloc Ford fait l'affaire.												
PLUS SIX	335 ch	1 075 kg *	6 en ligne biturbo	2 998 cm ³	267 km/h *	4"2 *	-	180	115 182 €	22 380 €	★★★★★	N° 693
Rouler en Morgan n'a rien de rationnel. Mais prévenante, confortable et performante grâce au bloc emprunté à la BMW Z4, la Plus Six conjugue le passé au présent. Comportement rigoureux.												

Pagani www.pagani.com

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'UTOPIE 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.												
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>↑ Tempérament bestial. Justesse du châssis. Poids limité.</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>↓ Aucune fausse note.</p> </div> </div>												
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.												
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>↑ Prise de poids contenue. Equilibre préservé. Moteur tonitruant.</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>↓ Plaisir édulcoré. Malus toujours maxi</p> </div> </div>												
911 TURBO S **	650 ch	1 661 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	330 km/h *	2"6	19"1	271	250 260 €	60 000 €	★★★★★	N° 701/703
La 911 en mode Concorde : performances ahurissantes, homogénéité sans pareille, polyvalence à faire mourir de honte une Golf. Toujours aussi difficile de lui trouver une concurrente.												
911 TURBO CABRIOLET **	580 ch	1 759 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	320 km/h	2"9	-	275	231 066 €	60 000 €	★★★★★	N° 711/733
Même sans le S, la 911 Turbo Cab' frise la perfection avec un déferlement de puissance surnaturel, une stabilité hors norme et un grip absolu. Une concurrente à la hauteur ? Nous ne voyons pas.												
911 S/T	525 ch	1 434 kg	6 à plat	3 996 cm ³	300 km/h *	3"7 *	-	313	308 976 €	60 000 €	★★★★★	N° 742/747
Une boîte mécanique pour exploiter les insondables dispositions du 6 à plat 4.0 version atmosphérique, c'est ce que propose la 911 S/T et c'est ce qui contribue à la rendre aussi addictive qu'exclusive.												
911 GT3 RS	525 ch	1 503 kg	6 à plat	3 996 cm ³	296 km/h *	3"4	20"8	305	253 454 €	60 000 €	★★★★★	N° 730/738/747
Coup de foudre immédiat pour une pistarde qui pourrait revendiquer une hardie plus importante tant elle est verrouillée au sol. Une sangsue indéboulonnable et un bel écran pour le flat 6 4.0 atmo.												
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 enchanteuse, 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.												
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>↑ Poussée. Direction consistante. Roulis inexistant. Moteur tonitruant.</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>↓ Autonomie sur circuit. Freinage sur circuit.</p> </div> </div>												
PANAMERA TURBO E-HYBRID	680 ch	2 360 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm ³	315 km/h *	3"2 *	-	39	200 434 €	0 €	★★★★☆	N° 747
Elle est lourde, par essence. Et pourtant, c'est comme si cette Panamera hybridée n'était pas assujettie aux lois de la physique, son amortissement piloté aidant. Agrément mécanique indéniable.												
CAYENNE COUPÉ TURBO E-HYBRID	739 ch	2 670 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm ³	295 km/h *	3"7 *	-	40	192 000 €	0 €	★★★★☆	N° 745
Un char d'assaut équipé d'un ensemble mécanique hybride rechargeable, cela donne du lourd. Du très lourd. Et pourtant, cet engin équilibré est loin d'être déplaisant à conduire. 739 ch, cela aide.												

Rolls-Royce www.rollsroycemotorcars.com

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

Tesla www.tesla.com

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

Toyota www.toyota.fr

GR YARIS BVA	280 ch	1 318 kg	3 en ligne turbo	1 618 cm ³	230 km/h	5"0	24"5	215	48 800 €	60 000 €	★★★★☆	N° 751/756
 L'ÉVADÉE DES RALLYES A son affaire dans la sinueux, la GR Yaris est moins à son aise sur circuit, raison pour laquelle elle perd une étoile après nos tests sur la piste. En cause, le facteur fun, en retrait. Ces choses dites, elle reste notre chououte...												
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>↑ Châssis réactif. Moteur généreux. BVA8 dans le ton.</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>↓ Plastiques basiques. Pas faite pour la piste.</p> </div> </div>												
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 y signe pourtant 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 la 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	
25-28/02	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-Prezels, 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



ASTON MARTIN Paris

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



Aston Martin DB11
27/08/2019 - 10 900 km - 164 900€



Aston Martin DBX
31/12/2022 - 25 900 km - 239 900€



Aston Martin DB12 Volante
23/01/2024 - 6 700 km - 289 000€

ASTON MARTIN Bordeaux

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



Aston Martin DB12 coupé 680 cv
27/10/2024 - 3 600 km - 332 680€



Aston Martin DBX
20/06/2024 - 3 200 km - 259 550€



Aston Martin DBS Superleggera Volante
06/03/2021 - 16 532 km - 319 725€

ASTON MARTIN Monaco

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



Aston Martin DB11 V8
01/2017 - 20 000 km - 144 000€

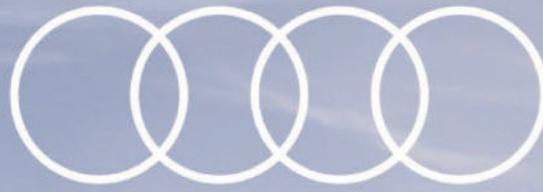


Aston Martin V8 Vantage
07/2019 - 20 000 km - 139 000€



Aston Martin DBX 707
12/2022 - 28 000 km - 219 000€

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.

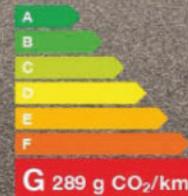
Prenez rendez-vous dans l'une de vos concessions Audi Bauer Paris.



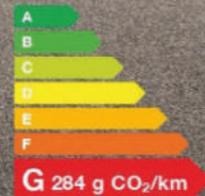
Vorsprung durch Technik

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 (02.600), 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



LOTUS ELETRE 450 S - 11 436 km - 114 990€



LOTUS ELETRE 450 S
Année : 2023
Kilométrage : 14 233
139 990€



LOTUS EMIRA 3.5 V6 400ch
Année : 2024
Kilométrage : 6 673
102 990€



LOTUS EMEYA S 450 kW
Année : 2024
Kilométrage : 3 510
167 990€



CATERHAM

CATERHAM SEVEN 340
Année : 2024
Kilométrage : 100
65 230€



CATERHAM

CATERHAM SEVEN 170
Année : 2024
Kilométrage : 100
42 990€



CATERHAM

CATERHAM SEVEN 165
Année : 2018
Kilométrage : 3 000
33 990€



VERBAERE MOTORSPORT LILLE
5 RUE LAVOISIER - 59160 LOMME
www.verbaereauto.com 03.20.90.52.52



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



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



Bentley Bentayga W12
12/17 - 62.000 km - 114.000 €



Bentley Bentayga V8 S
08/22 - 850 km - 244.000 €



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



Aston Martin V8 Vantage Roadster
10/21 - 1.000 km - 164.000 €



Bentley Bentayga Diesel
05/17 - 48.000 km - 137.000 €



Bentley Bentayga V8
12/23 - 5.400 km - 269.000 €



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



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



Bentley Continental GT W12 Speed
04/22 - 15.100 km - 259.000 €



Bentley Continental GT V8 S
01/23 - 7.800 km - 234.000 €



Aston Martin DBX 707
03/23 - 15.000 km - 229.000 €



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



Bentley Continental GT V8
03/22 - 22.900 km - 209.000 €



Bentley Continental GTC V8 S
07/23 - 9.200 km - 274.000 €



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



Aston Martin DBX 707
12/22 - 28.000 km - 219.000 €



Bentley Continental GTC V8
04/14 - 88.500 km - 89.000 €



Bentley Flying Spur W12 S
01/22 - 10.000 km - 189.000 €





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



Ferrari 296 GTB
02/23 - 8.080 km - 309.000 €



McLaren 720S Luxury
04/18 - 21.300 km - 228.000 €



Rolls-Royce Ghost
09/23 - 12.000 km - 315.000 €



Ferrari 488 GTB
06/17 - 19.100 km - 229.000 €



Ferrari 812 GTS
07/21 - 6.810 km - 449.000 €



McLaren 720S Luxury
08/19 - 3.300 km - 249.000 €



Rolls-Royce Dawn
08/20 - 24.720 km - 370.000 €



Ferrari F12 Berlinetta
07/15 - 13.600 km - 265.000 €



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



McLaren 720S Performance
07/17 - 36.000 km - 228.000 €



Maserati GranTurismo V6 Trofeo
03/24 - 400 km - 198.000 €



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



Ferrari Roma
08/22 - 13.420 km - 233.000 €



McLaren Artura
11/22 - 10.700 km - 235.000 €



Maserati Grecale V6 Trofeo
11/24 - 100 km - 134.680 €



Porsche 911 Cabriolet 4 GTS
04/24 - 3.500 km - 219.000 €



Porsche 911 Turbo S
01/17 - 56.400 km - 155.000 €



McLaren GT
06/24 - 1.500 km - 198.000 €



Maserati MC20 Cielo
12/24 - 100 km - 325.230 €

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 Roadster C
03/21 - 18.500 km - 169.000 €



Mercedes-Benz AMG GT 63 4 Portes
S 4Matic
01/20 - 35.000 km - 115.500 €



Mercedes-Benz C43 AMG Break
4Matic
07/24 - 3.300 km - 79.000 €



Mercedes-Benz C63 AMG Break S E
Performance F1 Ed. 4Matic
04/24 - 17.400 km - 122.000 €



Mercedes-Benz E63 AMG S 4Matic
04/18 - 54.000 km - 79.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
03/23 - 27.200 km - 176.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
07/18 - 47.000 km - 164.500 €



Mercedes-Benz GLB 35 AMG
01/22 - 41.900 km - 52.900 €



Mercedes-Benz GLC 43 AMG
07/17 - 46.000 km - 49.400 €



Mercedes-Benz SL 43 AMG
09/23 - 6.900 km - 106.000 €



Mercedes-Benz S63 AMG S E
Performance Limousine 4Matic
08/23 - 16.000 km - 226.000 €



Mercedes-Benz S580e AMG Line
Limousine
02/22 - 13.100 km - 112.500 €



BMW-Alpina B7
12/21 - 30.700 km - 115.000 €



Audi RS6 Avant V8 TFSI quattro
08/20 - 38.220 km - 129.000 €



Audi RS Q3 Sportback TFSI quattro S
03/22 - 29.850 km - 66.000 €



Lamborghini Urus
07/20 - 52.600 km - 238.000 €



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



Range Rover P530 Autobiography
Overfinch
11/23 - 15.800 km - 254.000 €



Range Rover P460e Autobiography
SWB
06/24 - 3.200 km - 169.000 €



Lexus LC 500h Executive Hybrid
12/20 - 18.900 km - 82.000 €

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



NOS VÉHICULES D'OCCASION



BPM Exclusive - Paris

06 rue de la Cavalerie,
75015 Paris
Tel : 01 53 86 72 72



FERRARI 296 GTB

24/02/2023 - 8 114 km - 319 900€



BPM Exclusive - Bordeaux

40 Impasse du forgeron,
33127 St Jean d'Ilac
Tel : 06 19 11 19 39



CATERHAM 485 S SV

28/01/2016 - 45 700 km - 76 900€



BPM Exclusive - Toulouse

26 avenue de Louron ZA En Jacca,
31770 Colomiers
Tel : 05 62 12 29 00



PORSCHE 3.2 Cabriolet

05/1986 - 156 000 km - 65 900€



MORGAN 2.0 Plus 4 Sport

31/01/2014 - 35 000 km - 64 900€



MORGAN M3V

04/2012 - 20 000 km - 47 900€



MORGAN ARP4 (1/50)

2018 - 500 km - 89 900€



MORGAN Three Wheeler

25/03/2015 - 20 000 km - 59 890€



ASTON MARTIN DBX707

30/10/2023 - 3 200 km - 335 707€



MORGAN Plus Six MY22

29/07/2021 - 23 500 km - 109 900€



Scannez le QR Code et
consultez notre site internet
www.bpmcars.fr



S e-tron Sportback 503 ch
06/23, 12 000 km, cuir Valcona noir/gris, Pk Style Noir +, Pk Assist. Route/Ville, sgs AV. Sport +, Matrix LED, B&O, TO coul. pano., **69 900 €**



S8 TFSI quattro 571 ch tiptronic
06/20, 82 800 km, Pk cuir étendu Valcona noir, Pk Style Noir, Pk Qualité de l'air, Pk Sécurité, Matrix LED, TO coul. pano., **89 900 €**



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, **35 900 €**



RS e-tron GT 598 ch
03/22, 78 700 km, cuir perforé noir/rouge, finition S Extended, Pk Design RS Rouge, Pk esthétique noir +, Pk Pilote, Pk Qualité de l'air, Matrix LED, sgs Sport Pro AV. avec massage, tête-haute, **69 900 €** (TVA récup.)



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, **69 900 €**



Audi Occasion :plus
Quand on veut une Audi, on va chez Audi.

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



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
154 900 €



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
529 900 €



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
369 000 €

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 296 GTS

Année : 2023
Km : 13 402
Couleur extérieure : Rosso Imola
369 900 €



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 296 GTB

Année : 2024
Km : 9 620
Couleur extérieure : Rosso Scuderia
359 900 €



Ferrari California T

Année : 2016
Km : 52 852
Couleur extérieure : Rosso Corsa
159 900 €



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
229 900 € TVA



Ferrari F8 Tributo

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



Ferrari 488 GTB

Année : 2018
Km : 27 189
Couleur extérieure : Bianco Avus
229 900 €



Ferrari 812 Superfast

Année : 2018
Km : 18 360
Couleur extérieure : Rosso Corsa
334 900 €

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



ferrariapproved.com

RÉSEAUX



Certaines choses sont intemporelles

Choisissez le véhicule Maserati Approved qui vous convient le mieux

OCCASIONS CERTIFIÉES MASERATI.

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



MASERATI APPROVED

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

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

Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



992 Turbo S Cabriolet
06/23, 4 900 km, Noir Intense, Tout Cuir Noir & Coutures Craie, 289 900 €



992 Carrera 4 GTS Cabriolet
02/22, 5 900 km, Noir Intense, Intérieur GTS Noir, 219 900 €



992 Carrera 4S Cabriolet
12/19, 25 990 km, bleu Gentiane, cuir gris ardoise, 162 900 €



992 Carrera S
02/23, 24 900 km, Argent GT, Tout Cuir Noir, 179 900 €



991 Targa 4S
05/14, 29 900 km, Gris Quartz, Tout Cuir Noir & Gris, 134 900 €



991 Turbo S
05/14, 77 444 km, Noir Basalte, Int. Tout Cuir Noir/Beige Louxor, 129 900 €



991 Carrera 4S Cabriolet
02/16, 44.575 km, blanc Carrara, tout cuir noir, 124 900 €



PORSCHE

Centre Porsche Toulouse

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

Centre Porsche Perpignan

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

991 Carrera S Cabriolet
08/18, 35 602 km, Gris Quartz, Tout Cuir Noir & Rouge, 125 900 €

Taycan GTS Sport Turismo
05/23, 10 909 km, Gris Dolomite, Intérieur GTS Craie, 124 900 €

Taycan GTS
08/23, 4 900 km, Noir Intense, Alcantara & Cuir Noir, 124 900 €

Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé
06/22, 47 900 km, Gris Quartzite, Tout Cuir Noir, 137 900 €

Panamera Turbo S E-Hybrid
03/21, 31 900 km, Gris Volcano, Tout Cuir Noir & Craie, 144 900 €

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

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

L'ART DE L'AUTOMOBILE



Porsche 992 Dakar (pack Rallye Design) N°641/2500 - 389 000 € (TVA), 07/23, 50 km, 1^{er} m. Fr., arceau, baquets 918



Ferrari 599 GTO (599 ex.) - 875 000 €, 12/10, 23 300 km, 2^{ème} main Fr., suivi irréprochable, iPod, radars AV/AR, superbe état



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



Mercedes AMG GT Black Series Track Pack - 429 900 €, 12/21, 3 100 km, 1^{er} m. Fr, cam. AV/Ar, arceau titane, CarPlay



Ferrari F430 Scuderia 16M (499 ex.) - 549 000 €, 07/09, 9 350 km, état exceptionnel, full PPF, hifi JBL, suivi complet



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



Mercedes SLS Roadster - 219 900 €, 04/12, 12 500 km, 2^{ème} main, état irréprochable, full PPF, contrat entretien MB



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



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



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



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



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

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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

RÉSEAUX / SPÉCIALISTES

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

105

Suivez-nous !



@moteuretsens

Moteur & SENS®

NOTRE
SHOWROOM
À 30 MIN
DE PARIS



WWW.MOTEURETSENS.COM



Aston Martin V12 Speedster 700 ch
06/23 - 9 910 km - 1 150 000 €
Edit[®] Spéc. Top Gun Maverick 88 ex., Pk carbone int./ext., cuir/Alcantara noir



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



Ferrari 458 Speciale V8 4.5 atmo.
06/14 - 9 910 km - 374 900 €
Tissu technique/Alcantara noir, Pk carbone ext., régul., GPS, film PPF complet



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



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 V12 New Vantage Roadster
07/23 - 6 900 km - 529 900 €
V12 5.2 700 ch, semi-Aniline Duotone, Pk carbone int./ext., échap. titane



Porsche 918 Spyder V8 4.6
03/15 - 9 910 km - 1 399 000 €
Tout cuir noir/argent, Pk int. Carbone, PPF complet, sgs baquets allégés confort



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

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

MOTEUR & SENS®

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

NOS HORAIRES

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

UNIQUEMENT SUR RENDEZ-VOUS



SPÉCIALISTES

Premium Classics

CT-CAR

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 458 Speciale Aperta 1 of 499
04/15, 600 ch, 2 400 km, 1^{ère} main, Alcantara noir et tissu technique jaune, **999 999 €**



Ferrari SF90 Spider
10/23, 999 ch, 295 km, 1^{ère} main, carnet, garantie, **499 000 €** (TVA 17% récup.)



Ferrari 296 GTB DCT
Neuf, 829 ch, 110 km, hybride/essence, garantie, **339 900 €** (TVA 17% récup.)



Porsche 992 Turbo S
07/23, 650 ch, 18 000 km, **219 000 €** (TVA 17% récup.)



Ferrari Portofino 3.9 T V8 DCT
02/20, 600 ch, 15 200 km, 1^{ère} main, carnet, garantie, **199 900 €**



Ferrari Roma 3.9 T V8 DCT
06/22, 620 ch, 3 600 km, 1^{ère} main, garantie, **219 000 €** (TVA 17% récup.)



Recherche sur-mesure | Achat | Dépôt-Vente | Conciergerie
Detailing | Transport | Financement | Gardiennage



RENNES
Ferrari 812 Superfast 12 cyl. en ligne 6.5 800 ch
09/19 - 19 800 km – 359 900 €
Int./Ext. carbone, Alcantara Daytona bi-ton, CarPlay



LYON
Ferrari 296 GTB 3.0 V6 830 ch
04/23 - 7 957 km – 318 000 €
Rosso Imola, Lift, console centrale carbone



RENNES
Ferrari 430 Scuderia V8 4.3 510 ch
10/10 - 43 900 km – 229 000 €
Alcantara rouge, Pk Carbone complet, harnais



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
Lotus Eletre S ED 111.6kW 612 ch 5 places
01/24 - 19 900 km - 119 900 €
Cuir Magnétite, Pk Ext. Carbone, sgs élec. chauff. mémo



LYON
Porsche 991.2 Carrera S 3.0 6 cyl. biturbo 420 ch PDK 7
10/15 - 56 200 km – 105 900 €
Sièges Sport +, céramiques, PASM, PADM



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



RENNES
Porsche 997.2 GT3 PDK7 6 cyl. 3.8 408 ch
05/12 - 60 500 km - 99 900 €
Cuir/Alcant. noir, 90 L, sgs Sport, échap. Sport



RENNES
Porsche Taycan Perform. Plus ED 94 kW 476 ch
12/21 - 43 900 km - 64 900 €
4+1, cuir noir, réglul., PASM, TO pano., Bose, CarPlay



RENNES
Porsche 718 Cayman PDK 2.0 4 cyl. 300 ch
03/17 - 31 900 km - 61 900 €
Pk Sport Chrono +, échap. Sport, Bose, réglul.



LYON
Porsche 997 Carrera 4S BVM6 3.8 6 cyl. 355 ch
09/07 - 97 700 km - 65 900 €
Cuir noir, susp. magnét., échap. Sport, Bose, TO



LYON
Audi A6 allroad 55 TDI V6 3.0 Turbo Comp. 349 ch
10/19 - 105 900 km - 49 900 €
Tête-haute, CarPlay, Pk Assist. Tour, Pk Business

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

**Vendez
votre auto**
à partir de
29€*

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

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

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

* Offre réservée aux particuliers, professionnels nous consulter.

Vos annonces

Pour une parution dans le prochain numéro, vos annonces doivent nous parvenir **au plus tard le jeudi 13 février**



Ferrari F8 Spider
09/20, 20.084 km, Rosso Corsa, cuir noir, sièges racing, full carbone Int / Ext, Lift, Gtie 24 mois • **374.900 €**

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



Ferrari 458 Spider
02/12, 41.382 km, nero Daytona, cuir nero, sièges racing, volant carbone / Led, Gtie 24 mois • **229.900 €**

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



Ferrari 488 Spider
09/16, 11.160 km, Rosso Corsa, cuir nero, sièges Elec, Lift, Gtie 24 mois • **265.000 €**

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



Ferrari GTC4 Lusso
05/18, 12.191 km, grigio titanio, cuir nero, toit Pano, full carbone Int / Ext, Lift, Gtie 24 mois • **259.900 €**

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



Ferrari 812 GTS
08/21, 15.780 km, grigio GTS, cuir nero, full carbone, Lift, Gtie 24 mois • **469.900 €**

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



Ferrari 488 Pista Spider
07/20, 9.039 km, Rosso Scuderia, alcantara nero, full carbone Int / Ext, Gtie 24 mois • **599.000 €**

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



Ferrari California T
04/16, 74.800 km, grigio Silverstone, cuir Cuoio, volant carbone / Led, Gtie 24 mois • **134.900 €**

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



Ferrari Portofino
10/19, 29.175 km, nero, cuir Cuoio, Display, system Hi-Fi, caméra Av / Arr, Gtie 24 mois • **204.900 €**

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

ACCESSOIRES & SERVICES



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



@des_rencontres_mécaniques

Damy Carrosserie
Ligne Droite des Hunaudières
72230 Ruaudin

Certification aluminium & multi matériaux
Audi, Porsche et Tesla

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

ASSURANCE AUTO

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

Spécialiste pour les Hypercars et GT d'Exception



Nouveaux tarifs 2025

Exemples de tarifs

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



Ferrari 296 GTS

A partir de 1 250 €/an*



Ferrari 488 Pista Spider

A partir de 1 730 €/an*



Ferrari 812 Superfast

A partir de 2 040 €/an*



Ferrari Monza SP2

Tarif sur demande

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

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

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

ACCESSOIRES & SERVICES

N° Orfas : 14000184



FIORANO RACING

UNE PASSION COMMUNE
Notre savoir faire à votre service



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



Dominique Romeo

Vous accueille DANS SON ATELIER à 25 mn de Paris

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



Ferrari 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 Titanio, 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 €**



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

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 €**



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

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 • **217.000 €**



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. • **49.900 €**

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

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



CH

CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

**TAILORED
FOR YOU**

Tastes change. Not passion. *

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

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

carrosserieherve.com

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



TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

ACCESSOIRES & SERVICES

111

CABINET CHRISTOPHE MÉRIAN

DEPUIS 1987

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

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

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

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

ORIAS : 07012543



Caterham 275 S
07/16, 30.000 km, orange burnt Lamborghini, full pack Decal, sièges confort cuir, black pack, plancher bas, châssis SV, ailes Av. carbone, JA Orcus 15' • **44.990 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com



Caterham 165 S
01/18, 3.000 km, Arancio Argos, sièges confort, plancher bas, Quick release, coupe-batterie • **33.990 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com



Porsche Macan S Ph 2 V6 3.0 L 358 cv PDK
2020, 74.000 km, bleu Saphir, cuir / alcantara noir, sièges chauffants, TOE Pano, caméra, attelage Elec., pas de malus • **56.900 €**
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



Caterham 340 R
03/24, 5.000 km, Acid green exclusive, volant Momo suédoise et QR, plancher bas, châssis SV, phares Led, ailes Av. / Arr. carbone, JA Apollo black 13' • **69.990 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com



Caterham 340 R
Neuve, Detonator yellow Exclusive, full pack Decal, sièges baquet composite, volant Momo Suédoise + QR, châssis S3, plancher bas • **66.490 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com



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



Ferrari 296 GTS V6 3.0 L 830 cv Hybride
11/23, 510 km, rouge, cuir charcoal, nombreuses options • **379.500 €** (Poss. HT)
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Lotus Exige 350 Sport BVM
09/16, 28.000 km, climatisation, JA alliage coulé 17' à l'avant et 18' à l'arrière • **79.990 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com



Lotus Elise S1 1.8i
11/99, 91.000 km, peinture métallisée, volant sport, silencieux sport, volant sport, JA Alu, historique complet • **21.990 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com



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



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

ACCESSOIRES & SERVICES



PatrimOne

YOU TRUST · WE CARE

La Référence de l'Assurance Haut de Gamme

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

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

CALENDRIER TINSEAU TEST DAYS 2025

🚩 13 DATES 6 CIRCUITS 🚩

🚩 LE MANS BUGATTI 9 MARS	🚩 LE MANS BUGATTI 27 JUILLET
🚩 SPA-FRANCORCHAMPS F1 7 AVRIL	🚩 LE VIGEANT (POITIERS)..... 30 AOÛT
🚩 MAGNY-COURS F1 21 AVRIL	🚩 SPA-FRANCORCHAMPS F1 ... 6 OCTOBRE
🚩 LE VIGEANT (POITIERS)..... 17 MAI	🚩 LE MANS BUGATTI 18 OCTOBRE
🚩 LE MANS 24H..... 12 JUIN	🚩 LE MANS BUGATTI 1 ^{ER} NOVEMBRE
🚩 MAS DU CLOS (CREUSE)..... 22 JUIN	🚩 MAGNY-COURS F1 21 NOVEMBRE
🚩 DIJON 9 JUILLET	



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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

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

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



VW ID. Buzz PRO 150 kW

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

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



Tesla Modèle Y GDE Auto 4 WD

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

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) - 09 81 27 60 13
contact@asphalte-tours.fr



Lotus Exige 350 Sport

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

Asphalte (37) - 09 81 27 60 13
contact@asphalte-tours.fr

ACCESSOIRES & SERVICES

CHIC'AUTO

RESERVEZ VOTRE PLACE

WWW.CHIC-AUTO.FR

À PARTIR DE 180€/MOIS

SPÉCIAL VOITURE PRESTIGE & COLLECTION

GARAGES ET PLACES DE PARKING

34 DANS L'HÉRAULT

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

À 5MN DE L'AUTOROUTE A9 - 1^{er} SÈTE

07 48 12 68 48

CHIC.AUTO34@GMAIL.COM

SKYN

SPÉCIALISTE

PPF, COVERING, DETAILING, NETTOYAGE

SERVICES DE CONCIERGERIE 24/7

07 63 77 34 34

SKYNWRAP.COM

DIFFÉRENTES SOLUTIONS DE TRANSPORT/LOGISTIQUE

PLATIN
★ ★ ★ WHEELS

Jantes homologuées TÜV jusqu'au 21"



P 115



P 73

Jantes racing légères jusqu'au 22"



TEC GT Race I
8.15kg en 18"



TEC GT 8



 EROL_SAS_FRANCE

 WWW.EROL.FR

 01.44.78.10.10

PAGID
RACING



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.



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



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



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)



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 €**

jn1925@yandex.com



Collection magazine Sport Auto 2009 -2024 complète

Vends lot de 180 numéros de Sport Auto de janvier 2009 à décembre 2024, en très bon état. Avec reliure jusqu'en 2014. Pas de vente au numéro ou à l'année • **Faire offre**

06 20 75 21 56 (dépt. 34)

POUR UNE PARUTION DANS LE PROCHAIN NUMÉRO, VOS ANNONCES DOIVENT NOUS PARVENIR AU PLUS TARD LE JEUDI 13 FÉVRIER

OFFRE SPECIALE

1 MOIS
29 €*

2 MOIS
+
3^e MOIS OFFERT
49 €*

EMAIL pub.sportauto@reworldmedia.com

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

COURRIER Sport Auto "Petites Annonces"

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

Marque :

Modèle :

Année :

Km :

Descriptif :

Prix :

Nom / Prénom* :

Téléphone :

Adresse* :

Mail :

RÈGLEMENT

Chèque à l'ordre de REWORLD MEDIA CONNECT

CB n° _____

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

Validité _____

Clé* _____

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

Signature obligatoire :

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



31^e SPORT & COLLECTION

29 MAI - 1 JUIN 2025

500 FERRARI CONTRE LE CANCER

& TOUTES GT, LE MANS, F1

GRUPE TILT COMMUNICATION



SPORT & 
COLLECTION

CIRCUIT DU VAL DE VIENNE

www.sportetcollection.org



aramco



ACCESSOIRES & SERVICES



LA COMPAGNIE DE LA HOUSSE

depuis 1998

Housse intérieure
Show Room
SUR MESURE
ALPINE A110

douce
respirante
pratique
249 euros ttc



Auto & Moto - **Demi et sur mesure** - intérieure & extérieure - personnalisation

Nous contacter :

09.80.80.19.72 / 8 rue des petites marnières
72650 Saint Saturnin - LE MANS
www.compagniedelahousse.com

Prochains évènements :

- Rétromobile Paris
- Salon Champennois
- Motors Passion Avignon
- Deauville Classic

Nouveauté :
découvrez
L'Officiel des
classics



NOUVEAU !

Re-découvrez les autos qui vous font rêver...

«15.000 modèles et 600 marques rassemblés dans un ouvrage unique»

«Le livre incontournable de l'automobile à avoir dans sa bibliothèque»

En vente dans les évènements :

Rétromobile Paris, Salon Champennois, Motors Passion Avignon, Deauville Classic, Le Mans Classic, 24 H Le Mans, Epoquauto ...

ou dans notre boutique en ligne :

Livre L'officiel des classics : 40 euros ttc

une exclusivité de La compagnie de la housse
0980801972 / 8 rue des petites marnières 72650 St Saturnin

L'OFFICIEL des CLASSICS

NUMERO#1
2025
COLLECTOR

Plus de 15.000 modèles à redécouvrir depuis 1910 jusqu'à nos jours...

TOUS LES VEHICULES DE COLLECTION ET YOUNGTIMERS



600 MARQUES DU MONDE ENTIER: EUROPE - USA - ASIE



INFOS TECHNIQUES - COTES - ENCHERES - BONNES ADRESSES

WWW.LOFFICIELDESCLASSICS.COM

40,00 €



MOSA FREIN

Clutches & Brakes



ENDLESS

Voici enfin le meilleur système de freinage pour votre **ALPINE**

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

EN EXCLUSIVITE
chez Mosa Frein
ENDLESS

Plaquettes arrières
ENDLESS

Plaquettes avants
ENDLESS



PLUG & PLAY

Disque 70 canaux
Permet un refroidissement inégalé.

Disque de 54 canaux
hyper résistant.



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

DISTRIBUTEUR OFFICIEL



ACCESSOIRES & SERVICES

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



★★★★★
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 d'Assurances Transeuropéennes S.A.S. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Ilyse - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350844446. N°ORIAS : 0707003752 (www.orias.fr) - Création : designa.fr - Au 19/09/2023

ACCESSOIRES & SERVICES

SPORT

134

LES COULISSES F1 DE L'INTERSAISON

Lawson remplace Pérez chez Red Bull, Hamilton fait ses premiers pas chez Ferrari, Bottas joker de luxe chez Mercedes...

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

Mercedes F1 Media



130 Mercedes & Hamilton 12 ans d'alchimie

Comment ils ont transformé les Flèches d'argent en or : c'est l'histoire de Lewis Hamilton avec l'écurie Mercedes de Formule 1, et son patron Toto Wolff. Retour sur douze ans d'alchimie.



Laurent Villaron

124 **STUDIO**
Citroën ZX Rallye-Raid Evo. 3 (1995)



AFP

138 **ENQUÊTE F1** Derek Chang, nouveau patron de Liberty Media



DPP

142 **RALLYE-RAID**
Le Dakar 2025

BAROUDEUSE TAILLE (Z)XL

Victorieuse du Dakar il y a trente ans, la ZX Rallye-Raid Evo 3 a assis la domination de Citroën sur les rallye-raids face à Mitsubishi, bien que Pierre Lartigue et Ari Vatanen n'aient pas fait le même usage de cette arme redoutable.

Par Alain Pernot Photos Laurent Villaron

S

ans même remonter à l'époque de la Croisière noire durant laquelle André Citroën avait lancé des autochenilles d'Algérie à Madagascar – c'était il y a cent ans ! –, la marque aux chevrons a souvent affronté les pistes les plus inhospitalières avec ses DS et ses SM, par exemple. Avec son parfum d'aventure largement médiatisé, il était logique que le Dakar retienne son attention.

Après de premières tentatives aussi

courageuses qu'infructueuses avec des CX et des Visa, Citroën a remis le cap sur l'Afrique au début des années 90. Peugeot Sport s'engageant en circuit (Endurance avec la 905 puis moteur F1), Citroën Sport a fort opportunément pris le relais du Lion de Sochaux. Profitant de cet héritage technique, Citroën fournit à la ZX, modèle compact de 1991, une magnifique caisse de résonance en glanant des victoires en Rallye-Raid. S'imposant à la Baja Aragón 1990 dès sa première apparition en course, la ZX cueille un retentissant succès au Dakar 1991 avec le très médiatique pilote Ari Vatanen au volant. La machine est lancée... mais la concurrence ne s'endort pas. Mitsubishi va jusqu'à s'offrir un cinglant triplé (mené par Hubert Auriol) au Paris-Le Cap 1992. Citroën réplique en gagnant le mythique Paris-Moscou-Pékin la même année avec Lartigue aux commandes, mais son adversaire japonais rafle le Dakar 1993 avec Bruno Saby.

Pour poursuivre ce combat, Citroën bénéficie d'un renfort bienvenu.

Après trois victoires aux 24 Heures du Mans, Peugeot Sport décide de se contenter de livrer des moteurs de F1 à McLaren, et son équipe « châssis » est transférée à Citroën Sport un mois avant le Dakar 1994. Jean-Claude Vaucard retrouve alors une discipline qu'il connaît bien : après avoir conçu la 205 T16 de Rallye, il avait en effet concocté les 205 et 405 de Rallye-Raid.

Abandon des basculeurs

En janvier 1994, les ZX Evo 2 signent le doublé dans un Paris-Dakar-Paris perturbé par une étape quasi infranchissable. Revenu en France, le transfuge de Peugeot prend le relais d'Hervé Guilpin et crée une Evo 3 selon les consignes que nous rappelle Guy Fréguelin, le directeur de l'équipe : « *En cours d'exploitation, l'équipe technique s'est aperçue que la voiture était performante mais un peu compliquée. En vue du Dakar 1995, ils nous proposent de délester l'auto et de la rendre plus aisée à exploiter en assistance.* »





Cette ZX Rallye-Raid est basée sur une structure tubulaire. Elle dispose toutefois de quelques éléments qui la rapprochent d'un modèle de route : une commande de boîte en H... et des commodos de série. Page de droite, la différence de diamètre entre les jantes avant et arrière apparaît à l'œil nu.



TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne (XU 15), turbo** Cylindrée : **2 499 cm³** Alésage x course : **93 x 92 mm**
Puissance maxi : **330 ch à 4 500 tr/mn (avec bride)** Couple maxi : **59 mkg à 3 500 tr/mn** Régime maxi : **7 300 tr/mn**
Turbo : **Garrett à soupape de décharge séparée (pression de suralimentation : 2,4 bar)**
Injection et allumage : **électronique Magneti Marelli** Châssis : **tubulaire en acier, carrosserie en Kevlar et carbone**
Suspension AV/AR : **deux combinés ressort-amortisseur montés sur le bras supérieur à l'avant, deux combinés ressort-amortisseur et un amortisseur reliés au triangle supérieur par un tirant et culbuteur par roue**
Direction : **à pignon et crémaillère avec assistance hydraulique**
Freins AV/AR : **disques ventilés AP (355/315 x 28 mm), étriers à 4 pistons**
Jantes AV/AR : **Speedline (18/16 pouces)** Pneus AV & AR : **Michelin (18/80 x 18 & 21/80 x 16)**
Transmission : **intégrale, 7 rapports + marche arrière, disposée transversalement dans le prolongement du moteur**
Embrayage : **bidisque à sec** Différentiel : **central à glissement limité, type Ferguson**
L - l - h : **4 690 - 2 018 - 1810 mm** Empattement : **2 696 mm** Garde au sol : **350 mm**



“Entre le pare-brise et le pare-chocs, tout le bloc avant était nouveau. Il y avait plusieurs buts à cela : alléger la voiture et en faciliter la maintenance.”

Jean-Claude Vaucard, ingénieur

Si l'Evo 3 ne se distingue guère de sa devancière vue de l'extérieur, il en va différemment une fois le capot avant ouvert. « Entre le pare-brise et le pare-chocs, tout le bloc avant était nouveau, résume Jean-Claude Vaucard. Il y avait plusieurs buts à cela : alléger la voiture, tout d'abord, et simplifier le train avant pour faciliter la maintenance de l'auto. » Cette révision de la partie avant a permis un gros travail sur les masses. « L'Evo 2 pesait à peu près 1 400 kg pour un poids mini réglementaire de 1 300 kg, rappelle l'ingénieur. En modifiant l'avant, nous avons gagné une cinquantaine de kilos tout en améliorant la répartition des masses. Le remplacement des suspensions à basculeur par un système plus classique – comme il existait sur les premières ZX de Rallye-Raid – a permis de placer à l'avant l'une des deux roues de secours situées à l'arrière. Nous avons aussi logé un réservoir de carburant additionnel qui pouvait être utilisé ou pas, selon la distance à parcourir. Tout cela a permis de remettre du poids sur l'avant et de mieux centrer les masses. »

L'abandon des basculeurs permettait également de faciliter la vie des mécanos : « Sur l'Evo 2, le pont avant était très long à sortir par la faute d'un treillis tubulaire complexe. La suspension à basculeur était une complication qui nous apportait plutôt des ennuis que des avantages, estime l'ingénieur. Nous sommes revenus à un dessin plus sobre, sachant que sur un Dakar, la philosophie est quand même que ce qui est le plus simple fonctionne le mieux. A chaque nouvelle complication, tu es sûr que tu prends le risque d'aller droit dans le mur. » Vainqueur de son premier Dakar au volant de l'Evo 2, Pierre Lartigue aurait bien conservé les suspensions à basculeur : « Dans les portions mauvaises, c'était le top ! Ça permettait d'absorber très bien les trous et les bosses. Quand nous passions sur une grosse saignée, nous avions moins de remontées au volant... »

Pour ceux qui ont le compas dans l'œil, un élément visible de l'extérieur permet de distinguer les deux versions : le diamètre des jantes arrière. « Sur l'Evo 3, nous avons adopté à l'arrière des jantes de 16 pouces, contre 18 pouces à l'avant, avec des pneus à flanc plus haut, précise Jean-Claude Vaucard. Dans les sections défoncées, là où la voiture avait tendance à “raquetter”, cela permettait d'éviter les chocs de pincement et donc les crevaisons. On gagnait en performances. Pour cela, il a fallu revoir les triangles de suspension à l'arrière. »

Le compartiment arrière des ZX Rallye-Raid est très chargé. Il reprend en effet une architecture héritée de la 205 T16 avec un moteur 4 cylindres turbocompressé en position centrale arrière situé transversalement dans le dos du copilote. Sur l'Evo 3, ce moteur est couplé à une nouvelle boîte de vitesses, toujours disposée derrière le pilote dans l'axe du moteur. La boîte d'origine à 6 rapports synchronisés laisse place à une pignonerie à crabots réalisée par X-Trac qui permettait de gagner du poids malgré l'ajout d'un septième rapport. « La première était vraiment très courte, se souvient Pierre Lartigue. Nous ne l'utilisions presque jamais. Nous n'avions pas de boîte de transfert et nous ne passions la première qu'en cas d'ensablement afin de préserver l'embrayage. En spéciale, nous démarrions en deuxième. »

Ajustements techniques

Cette Evo 3 entame sa carrière dès le mois de mai 1995 avec le Rallye de l'Atlas que remporte Pierre Lartigue. Les autres manches de la coupe du monde étant des bajas, Citroën Sport décline aussi une Evo 4 à voies étroites spécifiquement adaptée à des profils d'épreuve plus contraints. Elle gagne d'ailleurs les trois bajas inscrites au calendrier, permettant à la marque aux chevrons d'être invaincue sur l'ensemble de la saison 1994 !

Pour préparer le Dakar 1995 dont le départ est donné à Grenade, au sud de l'Espagne, l'équipe française ne fait pas dans le détail. Elle décide d'engager pas moins de quatre voitures, soit le double de l'année précédente. Tenant du titre et tout frais vainqueur de la coupe du monde de Rallye-Raid, l'équipage Lartigue-Périn rempile. En revanche, Hubert Auriol a raccroché son casque pour prendre la direction du Dakar. Pour compléter l'équipe, Guy Fréquelin se tourne vers des pilotes finlandais : Timo Salonen – qui a gagné la Baja Aragón six mois plus tôt sur l'Evo 4 – et... Ari Vatanen ! Après deux saisons centrées sur le WRC, le grand blond effectue son retour chez les Rouges. Sous l'impulsion de la filiale espagnole, une quatrième auto est engagée in extremis pour Salvador Servià.

Ces deux derniers recrutements nécessitent de petits ajustements techniques : « Vu sa grande taille, Ari n'était pas installé très confortablement dans la voiture, se souvient Jean-Claude Vaucard. Pour lui offrir un peu plus de garde au toit, nous avons dû



La ZX Rallye-Raid reprend l'architecture de la 205 Turbo 16 : le moteur en position centrale arrière est installé derrière le siège du copilote. Capté sur le toit par une prise d'air de 905, l'air passe d'abord dans un gros filtre, visible en haut à gauche, avant d'alimenter le turbo.

"L'équipe Citroën avait adopté la méthode Peugeot qui consistait à *systematiquement changer les pièces après un certain kilométrage avant qu'elles ne cassent.*"

Pierre Lartigue, pilote



légèrement surélever le pavillon. » En rencontrant l'équipage espagnol, l'ingénieur a failli faire une syncope : « Jaime Puig, le copilote de Servià, est en effet un gaillard qui fait près de 2 m ! Pour le loger dans la ZX, surélever le toit n'a pas suffi, il a fallu aussi modifier le plancher ! » Vainqueur du Dakar 1991 au volant de la première version de la ZX, Ari Vatanen ne manque pas de mesurer l'avancée réalisée depuis : « La ZX Rallye-Raid a beaucoup évolué, constatait-il à l'issue des essais préparatoires menés en Tunisie. Ce n'est plus la même voiture que celle que j'ai pilotée auparavant ! »

4 rallyes, 4 victoires

Disputée sous la pluie entre Grenade et Motril, la première étape permet d'adresser à Mitsubishi un avertissement à peine voilé : Salonen et Vatanen effectuent les deux meilleurs chronos. La traversée de la Méditerranée ne se traduit pas par un gain sur le plan météorologique : c'est le brouillard qui accueille les concurrents au Maroc ! Malgré la victoire d'étape de Saby, Salonen et Lartigue s'installent au sommet du classement général. Pas pour longtemps. Lors de la troisième étape, Ari Vatanen sort la grosse attaque et se porte en tête. Il s'y maintient alors que Timo Salonen perd tout espoir de victoire : il doit affronter l'étape marathon avec seulement 2 roues motrices et plonge au classement. Vatanen et Lartigue compensent en signant le doublé de cette étape éprouvante.

Le lendemain, lors de la huitième étape, le Finlandais est pétri de bonnes intentions : son plan est de laisser son équipier français ouvrir la route et de le suivre tranquillement entre Zouerate et Chinguetti. Malheureusement, une crevaillon contrarie cette stratégie. Le temps de changer la roue, Vatanen reprend la piste, le mors aux dents. « Ari a toujours été chaud, reconnaît Guy Fréquelin. C'est un garçon qui a un peu de mal à lever le pied... »

Et le Finlandais se fait piéger par une dunette : sa ZX pique du nez et retombe lourdement, endommageant son radiateur. La réserve d'eau de 8 litres a bien été versée dans le radiateur, mais cela ne règle pas le problème. La pâte miracle présente dans l'habitacle ne permet pas de colmater efficacement les brèches. Le moteur est abîmé lui aussi. L'équipage n° 203 doit se résoudre à attendre

plusieurs heures le camion d'assistance, seul véhicule de l'équipe capable de tracter la bête blessée jusqu'au bivouac au cœur de la nuit. Le duo Vatanen-Picard plonge alors à la 65^e position du classement général, dont la tête est désormais occupée par le métronome Pierre Lartigue.

Le lendemain, Vatanen – qui est littéralement déchaîné – se livre à une remontée incroyable. Malgré la poussière soulevée par ses adversaires et le danger que représentent de telles manœuvres, il dépasse une soixantaine de concurrents entre Chinguetti et Tidjikdja et signe le deuxième meilleur temps du jour. Un exploit inutile : le mal est fait. Il est même empiré lors de l'avant-dernière étape, entre Labé et Tambacounda : Vatanen part dans une impressionnante série de tonneaux, dont son navigateur et lui sortent heureusement indemnes. « C'est toujours dur de se regarder dans un miroir », lâche-t-il, meurtri...

Une chance pour Citroën que Pierre Lartigue soit à l'œuvre : « Avec Michel, mon navigateur, on a sans cesse essayé de rester dans le Top 5 sans se faire décrocher et de choisir une étape dans laquelle on se sentait d'attaquer et de frapper un grand coup, à la suite de quoi on gérait en veillant à ne pas fatiguer la voiture. Nous savions que nous pouvions compter sur la fiabilité des autos. L'équipe Citroën avait adopté la méthode Peugeot qui consistait à changer les pièces systématiquement après un certain kilométrage avant qu'elles ne cassent, alors que chez Mitsubishi – ma précédente équipe –, ils attendaient que ça casse pour remplacer des pièces. »

Après 10 109 km parcourus en Espagne, au Maroc, en Mauritanie, en Guinée et au Sénégal, le pilote niçois offre à Citroën sa troisième victoire au Dakar. Dans la foulée, l'Evo 3 signe deux cinglants triplés au Rallye de Tunisie (Lartigue-Salonen-Vatanen) et au Rallye de l'Atlas (Vatanen-Lartigue-Salonen). Elle termine donc sa carrière en affichant une impressionnante invincibilité (4 rallyes, 4 victoires) au moment de passer le relais à une Evo 5 encore plus radicale. ●

Un grand merci à L'Aventure Peugeot Citroën DS pour avoir rendu possible cette séance photos.



REPORTAGE F1

Hamilton-Mercedes : douze ans d'entente parfaite

UN DUO EN OR

En véritable alchimiste, Lewis Hamilton a transformé les Flèches d'argent de Mercedes en or. Avec l'équipe allemande, il a égalé ou battu les records de la F1. **Même si les dernières saisons ne furent pas les plus fructueuses, le champion britannique et ceux qui l'ont accompagné ne garderont que le meilleur de l'aventure.**

Par Lionel Froissart

"J'emporte avec moi les meilleurs souvenirs. Vous avez vécu dans mon rêve, et j'espère que j'ai vécu en partie dans votre rêve aussi."

Lewis Hamilton



8 décembre 2024

GP d'Abu Dhabi

Après douze saisons d'une fructueuse collaboration, Lewis Hamilton a célébré son départ de chez Mercedes comme il l'aurait fait pour un titre mondial. Peut-être en pensant à la 8^e couronne qui lui a été confisquée il y a trois ans sur ce même circuit.

H

enri Beyle, plus connu sous le nom de Stendhal, auteur du roman *Le Rouge et le Noir*, était un amoureux inconditionnel de l'Italie. L'histoire ne dit pas si Lewis Hamilton a fait de cet ouvrage sa lecture d'intersaison, alors qu'il a raccroché la combinaison noire de Mercedes pour enfile l'habit rouge Ferrari dont il va désormais défendre les couleurs. Une histoire dont il reste à écrire le premier chapitre.

Pour ce qui est de l'aventure du pilote britannique avec Mercedes, c'est un best-seller qu'il avait décidé de refermer à la fin de la saison 2024. Il est assez rare qu'un pilote du calibre d'Hamilton, multi-titré, recordman des victoires, serial poleman, annonce près d'un an à l'avance son futur transfert. C'est encore plus inattendu lorsqu'il s'agit de rejoindre la prestigieuse équipe Ferrari, la plus observée, analysée, épiée par les médias du monde entier. Dans le cas de Lewis Hamilton, après la révélation il y a un an de son passage de l'écurie allemande à l'italienne, le risque était de déstabiliser à la fois le pilote britannique et la formation Mercedes, mais aussi de troubler la fragile sérénité de la Scuderia Ferrari.

Histoires imbriquées

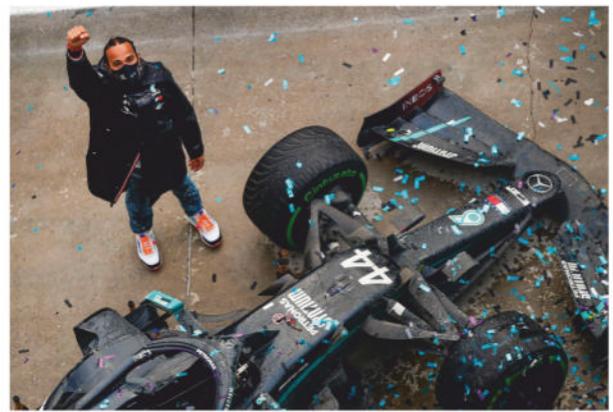
Une fois l'effet de surprise passé, mais aussi une légitime déception digérée, Toto Wolff a fait en sorte que cette dernière campagne avec son septuple champion du monde se déroule au mieux, même si les quelques jours suivant l'annonce n'ont pas été confortables pour le patron autrichien qui a récemment confessé : « *Lorsque Lewis a signé un contrat à très court terme (en 2023, NDLR), il était clair que cela pouvait arriver. Ce qui m'a blessé, c'est que je n'ai pas eu le temps de réagir. Et cela tombait le jour de la publication des résultats financiers.* » Ce fut là l'un des rares sujets de crispation au cours de cette longue et fructueuse association Hamilton-Mercedes. On peut également y ajouter les moments de contrariété du champion anglais, jugeant qu'il n'a parfois pas été assez écouté par ses ingénieurs à partir de 2022 lorsque le retour des voitures à effet de sol a plongé l'équipe allemande dans de grandes difficultés techniques. Ces errements dans la compréhension de cette nouvelle philosophie ont sans doute encouragé Lewis Hamilton à réaliser son rêve de toujours qui était de courir pour Ferrari.

Dans un récent entretien au quotidien britannique *The Times*, Lewis Hamilton a reconnu que cette annonce prématurée a affecté sa dernière saison sous l'étoile Mercedes. « *Cela a été des montagnes russes d'émotions à partir du moment où j'ai signé le contrat. L'annoncer à Toto fut terrifiant.* » Cette séparation, somme toute logique, n'enlève rien de ce qu'a accompli Hamilton au volant des Flèches d'argent. Et laisse une trace importante dans l'histoire du sport automobile. Car pour Lewis Hamilton, quitter l'équipe de Brackley, c'est aussi mettre derrière lui douze



15 mai 2016 GP d'Espagne

C'est le premier gros couac – et crash – qui implique Nico Rosberg et Lewis Hamilton. Les deux pilotes Mercedes s'accrochent dès le premier tour. Les deux jeunes hommes y laisseront leur complicité et leur amitié d'enfance...



15 novembre 2020 GP de Turquie

Sous la pluie, le Britannique livre une véritable master class pour décrocher la 94^e victoire de sa carrière et surtout son 7^e titre mondial. Submergé par l'émotion, Lewis Hamilton ne peut pas contenir ses larmes dans son tour d'honneur.



Toto Wolff Association gagnante

Dans la nuit d'Abu Dhabi, le 8 décembre dernier, c'est l'heure des adieux et la fin d'une riche association. Lewis Hamilton et Toto Wolff s'étreignent après l'arrivée du dernier grand prix de la saison, où Hamilton a échoué au pied du podium. C'est anecdotique car le pilote anglais a construit l'essentiel de son palmarès avec Mercedes.



7 juillet 2024 GP de Grande-Bretagne

Lewis Hamilton exulte. Devant son fidèle public de Silverstone, le Britannique présente triomphalement le trophée du vainqueur pour la 9^e fois. C'est un record de plus pour sir Lewis Hamilton et une délivrance après plus de deux saisons de disette.



Sir Lewis Hamilton a été élevé au rang de chevalier par la reine Elisabeth II en 2020, et adoubé un an après.

REPORTAGE F1 Hamilton-Mercedes : douze ans d'entente parfaite

saisons de réussite de 2013 à 2024, même si les années 2022 et 2023 furent vierges de victoires. L'essentiel du palmarès du pilote britannique est là. Hamilton a remporté 84 de ses 105 succès au volant d'une monoplace portant l'étoile allemande. Ce sont en fait toutes ses victoires en F1 qui ont été décrochées avec un moteur Mercedes, puisqu'il courait pour l'équipe McLaren-Mercedes de 2007 à 2012.

Mais avant tout, Lewis Hamilton a conquis six de ses sept titres mondiaux avec Mercedes entre 2014 et 2020. Même Michael Schumacher n'a pas connu une telle réussite chez Ferrari. C'est avec Mercedes qu'Hamilton a battu la plupart des records de la F1, à commencer par celui du nombre de victoires en surpassant ceux de Fangio (24 victoires), puis les marques établies par Jim Clark (25), Niki Lauda, devenu son mentor chez Mercedes (25), Jackie Stewart (27), Nigel Mansell (31), Fernando Alonso (32), qui fut son plus farouche adversaire, puis Ayrton Senna (41), son indéboulonnable idole, Alain Prost (51), Sebastian Vettel (53), qu'il considère comme son concurrent le plus loyal, et enfin Michael Schumacher, dont le compteur s'est arrêté à 91 victoires et auquel Hamilton a succédé chez Mercedes.

Si Max Verstappen n'apparaît pas dans cette liste avec ses 63 victoires, c'est parce que le Néerlandais n'en a sûrement pas terminé avec les honneurs en F1 et est jugé comme le seul à pouvoir approcher et peut-être battre les records de victoires et de titres mondiaux de celui qui fut son plus coriace adversaire jusque-là. Inutile de rappeler dans quelle confusion s'est achevé leur duel en 2021, quand Hamilton s'est vu subtiliser un huitième titre dans l'ultime tour de la dernière course à Abu Dhabi par la faute d'un directeur de course dépassé par les événements et foulant aux pieds le règlement sportif.

Mais la belle histoire de Lewis Hamilton avec Mercedes n'aurait pas existé sans Niki Lauda, le conseiller spécial de l'équipe Mercedes, qui a longtemps œuvré dans la coulisse pour convaincre le Britannique de quitter McLaren pour rejoindre l'équipe allemande. En mai 2019, quelques jours après la disparition du champion autrichien, Lewis n'avait pas manqué de l'évoquer. Rompre avec l'équipe de ses débuts, qui avait été celle de Senna, de ses premières pole positions et de ses premiers succès, fut un déchirement majeur mais un pas vers la gloire. Chez Mercedes, Lewis Hamilton dit avoir gagné en liberté de parole mais aussi d'actes, en pouvant s'exprimer et œuvrer pour plusieurs causes lui tenant à cœur. En 2020, il fit passer les Mercedes de leur historique décoration argent à la couleur noire afin de défendre la diversité et la lutte contre le racisme. Deux combats chers à Hamilton.



Niki Lauda Le précieux mentor

Lewis Hamilton a toujours écouté avec beaucoup de respect et d'attention les conseils de Niki Lauda. C'est l'Autrichien qui avait convaincu le Britannique de signer chez Mercedes. A l'instar de son mentor, en rejoignant Ferrari, Hamilton espère y connaître la réussite.

Sur la piste, l'Anglais n'a pas tardé à transformer en or son transfert en remportant un premier titre avec Mercedes lors de la dernière course 2014 à Abu Dhabi, contre son copain d'enfance Nico Rosberg. Leur rivalité les poussa à quelques frictions et eut raison de leur amitié. Fin 2016, l'Allemand quitta la F1 après avoir tout donné pour battre l'Anglais. Dès lors, Hamilton est devenu l'incontestable n° 1 chez Mercedes. En marge de sa réussite sportive, sir Lewis Hamilton allait être élevé au rang de chevalier par Elisabeth II en 2020, et adoubé par le prince Charles un an après.

De record en record

Les années ont passé et le petit garçon de Stevenage a tellement gagné qu'il dit être incapable de choisir dans son parcours les moments les plus forts. Il s'agit d'une posture car Hamilton a en fait une très bonne mémoire. Ainsi, il pourrait évoquer sa 41^e victoire au Japon en 2015 qui lui a permis d'égaliser son idole Ayrton Senna. Un succès obtenu sur le circuit emblématique de Suzuka où le Brésilien était devenu champion du monde à trois reprises. Ou sa 65^e pole position au Canada en 2017 (terrain de sa première pole et victoire dix ans plus tôt), là encore pour égaler Senna dans ce domaine du tour le plus rapide en qualification, qui fut tout aussi symbolique. Et encore sa réussite en Allemagne en 2018 après s'être élancé 14^e, et qui fut déterminante dans sa conquête d'un nouveau titre face à Sebastian Vettel qu'il aimait affronter.

Et comment oublier les neuf victoires sur ses terres de Silverstone ? La première, bien sûr, en 2008 (avec McLaren-Mercedes), comme celle de 2020 arrachée sur trois roues après une crevaison dans le dernier tour, et enfin celle de 2024, presque inespérée, au volant de sa Mercedes. Il en rêvait pour gagner encore une fois avec Mercedes. Parmi tous ses titres, ceux de 2019 et de 2020 ont un goût particulier. Celui de 2019, obtenu quelques mois après le décès de Lauda, qui a souvent été un soutien pour Hamilton, et celui de 2020 en Turquie parce qu'il lui offrait une 7^e couronne faisant de lui l'égal de Michael Schumacher.

Sans doute que la plupart des employés de l'équipe Mercedes-AMG à Brackley et Brixworth, que Lewis Hamilton est venu saluer à la mi-décembre, vont regretter le champion anglais qui a tenu à leur rendre hommage à l'issue d'un émouvant discours : « Vous savez quel voyage ce fut. Il n'y a aucun pilote au monde qui ait vécu cette expérience avec une équipe, et c'est d'autant plus difficile de lâcher prise. Mais j'emporte avec moi les meilleurs souvenirs. Vous avez vécu dans mon rêve, et j'espère que j'ai vécu en partie dans votre rêve aussi. »

Toto Wolff s'est ensuite emparé du micro pour poser le mot « Fin » sur cette belle histoire : « Lewis a été l'une des personnes clés de ma vie professionnelle et personnelle. Nous avons traversé une période de succès énorme mais aussi des moments difficiles, comme dans toute relation. Mais peu importe le nombre d'années que l'on a passées ici, que ce soit un mois ou douze ans comme moi, sans oublier Niki Lauda, nous devons tous nous pincer pour avoir fait partie de son parcours avec Mercedes. Le nom de Lewis Hamilton restera longtemps le plus grand. » ●



12 décembre 2021 GP d'Abu Dhabi

Le septuple champion du monde félicite son rival Max Verstappen pour son 1^{er} titre. C'est pourtant ce jour-là qu'Hamilton a vécu le pire moment de sa carrière en se voyant déposséder d'une 8^e couronne à la suite d'une erreur du directeur de course.



FORMULE 1

Dans les coulisses de l'intersaison

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



1

DPPI



2

Moto GP Media

Max Verstappen a reçu son trophée de champion du monde 2024 des mains du président de la FIA Mohammed Ben Sulayem (à droite). Les deux hommes ne sont pas les meilleurs amis, mais la FIA a préféré passer l'éponge sur les dérapages verbaux du Néerlandais préférés à l'encontre des commissaires sportifs.

Le circuit de Kyalami, près de Johannesburg en Afrique du Sud, a déjà été visité par la F1 à vingt reprises, avec une dernière édition en 1993. Il est le mieux "gradé" pour accueillir à nouveau la catégorie suprême, mais le président du Rwanda porte la candidature de son pays pour organiser un grand prix à Kigali.

MERCREDI 11 DÉCEMBRE 2024

1 Max couronné et gracié La FIA passe l'éponge

Max Verstappen avait quitté Abu Dhabi lesté d'un quatrième trophée de champion mais aussi sous la menace de nouvelles sanctions de la FIA pour avoir traité les commissaires sportifs d'« *idiots stupides* » lors d'un échange radio avec son ingénieur de piste. Déjà obligé d'effectuer des travaux d'intérêt général au Rwanda pour cause de langage fleuri plus tôt dans la saison, le Néerlandais a échappé à l'ouverture d'une nouvelle enquête.

Inscription en hausse Le succès coûte cher

Le titre mondial des constructeurs rapporte une grosse prime, ensuite dégressive en fonction du classement. Mais briller en F1 a aussi un coût, les frais d'inscription étant indexés

sur ce classement (tout comme le prix des Super Licences). La FIA a également revu à la hausse ses frais en soulignant que l'inflation en est la principale cause. Le tarif de base s'établit à 680 203 \$ pour toutes les équipes, auquel le comptable maison devra ajouter 6 799 \$ par point marqué en 2024, sauf pour l'équipe McLaren pour laquelle chacun de ses 666 points est taxé 8 161 \$. Par rapport à 2024, son inscription va augmenter de 3,471 millions de dollars pour un total supérieur à 6 millions de dollars. Une addition largement compensée par les dizaines de millions de dollars revenant au vainqueur du championnat du monde des constructeurs.

JEUDI 12 DÉCEMBRE 2024

Pas de dépassement de plafond pour Williams Égalité pour tous

Victime de seize crashes en 2024, surtout en fin de saison, l'équipe

de Grove a tenté un coup de poker. Son service juridique a demandé à la FIA une exemption pour pouvoir dépasser le plafond budgétaire, mais cette demande – qui aurait constitué en quelque sorte une jurisprudence accidents – a été rejetée. James Vowles, le patron de l'équipe Williams, avait estimé à près de 4 millions de dollars les dégâts pour le seul Grand Prix du Brésil. Williams s'est donc vu dans l'obligation de faire d'importantes économies jusqu'à

la fin décembre pour ne pas avoir à « piocher » dans le budget plafonné de 2025. Ce qui est autorisé, mais suppose une pénalité financière.

VENDREDI 13 DÉCEMBRE 2024

2 L'Afrique veut la F1 Kigali et Kyalami sont sur les rangs

La FIA avait choisi le Rwanda pour la remise des prix à ses champions 2024. Un geste fort en direction

“Je suis heureux d'annoncer officiellement que le Rwanda souhaite ramener le frisson de la course en Afrique, en accueillant un grand prix.”

Paul Kagame, président de la république du Rwanda

"Après quatre saisons fructueuses (...), Sergio Pérez et Red Bull Racing ont conclu un accord pour se séparer pour 2025."

Communiqué de l'équipe **Red Bull**



3

Instagram @danielricciardo



4



Red Bull Media

L'Australien Daniel Ricciardo a toujours été très apprécié du public américain. Il apparaissait donc comme un candidat naturel à la future équipe américaine Cadillac. Mais l'ancien pilote Red Bull a déclaré qu'à 35 ans, sa carrière de pilote de grands prix était bien derrière lui.

Clap de fin d'une interminable saga, qui va sûrement nourrir un épisode de la série Netflix *Drive to survive* (saison 7 disponible le 7 mars). Sergio Pérez et Red Bull, c'est bien terminé. Après d'âpres discussions, les deux parties ont trouvé un terrain d'entente pour se séparer.

de l'Afrique toujours en attente d'un retour de la F1 sur ses terres. Le président du Rwanda, Paul Kagame, a renouvelé son souhait auprès de l'autorité sportive mais aussi de Liberty Media, qui détient les droits commerciaux de la F1, en déclarant : « Je suis heureux d'annoncer officiellement que le Rwanda souhaite ramener le frisson de la course en Afrique, en accueillant un grand prix de Formule 1. » Un message adressé au président de la F1 Stefano Domenicali, qui a poliment affirmé que lui et ses équipes allaient étudier ce projet. Un Grand Prix du Rwanda aurait pour cadre un circuit proche de l'aéroport de Kigali, conçu par l'ancien pilote Alexander Wurz, actuel président de l'Association des pilotes de grands prix (GPDA). En Afrique du Sud, qui a accueilli le dernier grand prix sur ce continent en 1993, cette annonce a réveillé quelques ambitions. D'importants responsables sud-africains affirment que des discussions vont

repandre avec la F1, soulignant que le circuit de Kyalami, dans les faubourgs de Johannesburg, devrait obtenir le grade 1 (indispensable pour recevoir des F1) dans quelques mois, une fois les travaux en cours achevés.

LUNDI 16 DÉCEMBRE 2024

3 Ricciardo n'a plus faim Il n'est pas candidat chez Cadillac F1

Son nom a été évoqué comme un possible candidat à l'un des volants de la future équipe Cadillac F1. Agé de 35 ans, Daniel Ricciardo a toutefois affirmé que la F1 était derrière lui. Cadillac F1 ne manque toutefois pas de prétendants, et le premier choix de cette nouvelle équipe est le pilote américain Colton Herta, qui brille en IndyCar. A bientôt 25 ans, il ne manque qu'un point à ce dernier pour décrocher sa Super Licence. Un sésame qu'il devrait facilement obtenir en 2025.

MERCREDI 18 DÉCEMBRE 2024

4 Pérez quitte Red Bull La fin d'un long feuilleton

Ce mercredi matin, dix jours après le dernier grand prix de la saison et de longues négociations, un communiqué en provenance de Red Bull confirmait le départ de Sergio Pérez après quelques mots : « Après quatre saisons fructueuses (...), Sergio Pérez et Red Bull Racing ont conclu un accord pour se séparer pour 2025. » Suivaient les formules de politesse habituelles à la sincérité douteuse. Le contrat que Pérez avait prolongé au printemps a donc été dénoncé après une saison 2024 catastrophique au cours de laquelle le Mexicain a complètement perdu pied. Chez Red Bull, Pérez aura tout de même contribué à remporter le titre des constructeurs en 2022 et 2023 et gagné cinq victoires sur les six de son palmarès. Et accessoirement bien garni son compte en banque.

JEUDI 19 DÉCEMBRE 2024

C'est déjà Noël pour Lawson Il remplacera Pérez chez Red Bull

Après avoir écarté l'option Franco Colapinto et celle de Carlos Sainz plus tôt dans la saison, l'équipe Red Bull s'est concentrée sur son vivier de pilotes pour désigner un remplaçant à Sergio Pérez. Les différents paramètres étudiés ont penché en faveur de Liam Lawson. Le Néo-Zélandais est donc désigné pour épauler Max Verstappen. Avec seulement 11 grands prix à son actif, Lawson a beaucoup à apprendre et pas grand-chose à perdre. Christian Horner et Helmut Marko, les décideurs de l'équipe autrichienne, ont mis en avant le potentiel du jeune Néo-Zélandais, sa vitesse de pointe et surtout son absence de complexes dans le combat rapproché.



1

Mercedes F1 Media

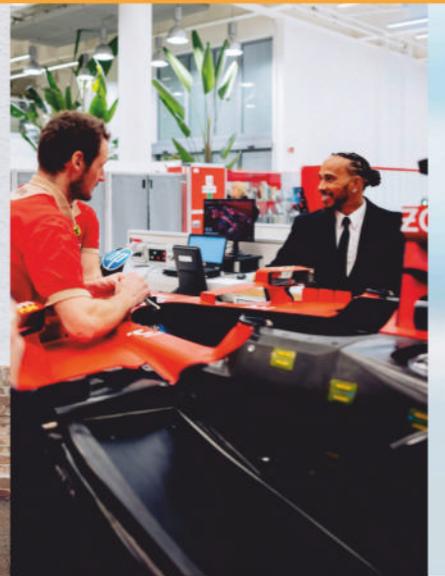
Est-ce que le nouveau contrat de Valtteri Bottas comme 3^e pilote Mercedes interdit la coupe mulet et les cheveux peroxydés ? Cette photo semble le confirmer. L'objectif avoué du Finlandais est de retrouver un volant de titulaire grâce à ce rôle de réserviste. Il se donne un an.



2

Ferrari F1 Media

Le lundi 20 janvier, Lewis Hamilton est officiellement devenu un pilote Ferrari. Après avoir été accueilli par Frédéric Vasseur, il a visité la Gestion sportive, été présenté à l'ensemble du personnel, puis s'est attelé à plusieurs réunions techniques avant de découvrir le simulateur et enfin le pilotage "en vrai" d'une Ferrari de F1.



1 Bottas revient chez Mercedes Un joker de luxe

Valtteri Bottas n'en a pas terminé avec la F1. Écarté par l'équipe Sauber, qui n'a pas souhaité lui offrir un nouveau contrat de longue durée avant qu'Audi ne prenne les commandes, le Finlandais a trouvé refuge dans le stand Mercedes. Il sera le 3^e pilote de l'équipe allemande avec laquelle il a signé 20 pole positions, remporté 10 courses, et est monté à 58 reprises sur le podium (sur 67). Ce qui a fait dire à Toto Wolff : « Bienvenue à la maison, Valtteri ! C'est formidable de te revoir. »

VENDREDI 20 DÉCEMBRE 2024

Hadjar rejoint Tsunoda Duo électrique chez Racing Bulls

Avec Lawson casé chez Red Bull, il restait à désigner son successeur chez Racing Bulls. Les responsables de Red Bull ont désigné Isack Hadjar pour compléter leur équipe junior. Malgré la perte du titre en F2 face à Gabriel Bortoletto, le jeune Franco-Algérien a été choisi pour monter à l'étage supérieur. L'avenir dira si cette promotion est prématurée, mais c'est un véritable rêve qui devient réalité pour le jeune Parisien de 20 ans.

« Cette décision (de promouvoir Hadjar) au sein de Racing Bulls témoigne de notre engagement à former les meilleurs jeunes pilotes, et notre mission de s'adresser à un public plus jeune », a déclaré Peter Bayer, le patron de Racing Bulls.

DIMANCHE 22 DÉCEMBRE 2024

Verstappen fidèle à la famille Il reste chez Red Bull

Le quadruple champion du monde, qui a admis avoir flirté avec Mercedes F1 pendant l'été, explique pourquoi il n'est pas si facile de décider de changer d'équipe alors que la pente est plutôt descendante ces derniers mois. Max Verstappen s'est fendu d'une déclaration d'amour à son équipe : « Je fais partie de Red Bull pratiquement depuis le début, et j'ai vraiment construit une grande relation avec tout le monde. Aussi, ce n'est pas comme si je devais essayer de gagner le championnat du monde ailleurs. Je suis simplement heureux là où je suis. » Si le quadruple champion a répété qu'il ne s'attarderait pas jusqu'à 40 ans en F1, il est probable qu'il honorerait son contrat avec Red Bull, qui court jusqu'à la fin de la saison 2028, s'il s'en tient à cet état d'esprit. « Ce serait

"Je fais partie de Red Bull pratiquement depuis le début (...). Ce serait très beau de rester avec une seule équipe et d'y courir pour toujours. J'aimerais y croire. C'est l'objectif."

Max Verstappen, quadruple champion du monde

très beau de rester avec une seule équipe et d'y courir pour toujours. J'aimerais y croire. C'est l'objectif », ajoute Verstappen.

LUNDI 23 DÉCEMBRE 2024

2 Initiation pour Hamilton Séance d'essais ultra-verrouillée

Nous apprenons que le septuple champion du monde Lewis Hamilton doit découvrir en essais privés, les 21 et 22 janvier, le pilotage d'une Ferrari F1-75 de 2022 (puisque'il est interdit de rouler avec la version 2025 avant les essais officiels). Pas question de courir le moindre risque d'annulation pour la Scuderia, qui a prévu que cela se passera soit à Fiorano, la piste qui

jouxe l'usine Ferrari à Maranello, soit sur le circuit du Mugello (qui appartient aussi à Ferrari), soit sur l'autodrome Enzo et Dino Ferrari d'Imola. Si la météo devait jouer contre le planning de l'équipe italienne, une possible reprogrammation ou une délocalisation à Barcelone sont prévues.

LUNDI 6 JANVIER 2025

3 LVMH arrive Changement d'heure

A la suite de la nouvelle implication du groupe de luxe français LVMH en F1, le chronométrateur officiel de la discipline va changer. TAG Heuer, appartenant au susdit, fait son grand retour et va donc remplacer Rolex.



3

Formula 1 Media

DPPI

Fini le gros plan sur une horloge Rolex au moment du départ, c'est désormais un chrono Tag Heuer qui donnera le top. C'est une des conséquences de l'arrivée de LVMH comme l'un des partenaires majeurs de la F1. Et il est probable que le Moët & Chandon va de nouveau gicler sur les podiums.

Les paris sont ouverts. La question n'est pas de savoir "si" mais "quand" Franco Colapinto va remplacer Jack Doohan au volant de la deuxième Alpine. L'Argentin (avec ses sponsors) a signé un contrat longue durée avec Flavio Briatore, et ce n'est sûrement pas pour faire banquette trop longtemps.

MERCREDI 8 JANVIER 2025

Spa en partie sauvé L'alternance dès 2028

Le circuit de Spa est assuré de recevoir le Grand Prix de Belgique jusqu'en 2027 inclus. Ensuite, à partir de 2028, les organisateurs belges ont signé un contrat avec la F1 jusqu'en 2031, mais ils devront accepter l'alternance. L'un des circuits préférés des pilotes ne sera alors au programme qu'une année sur deux. Cette alternance ne se fera pas avec le Grand Prix des Pays-Bas à Zandvoort, situé 300 kilomètres plus au nord : cette épreuve disparaîtra en effet du calendrier après le rendez-vous de 2026.

JEUDI 9 JANVIER 2025

4 Franco Colapinto réserviste chez Alpine Ryo Hirakawa dans le simulateur

Dès le Grand Prix du Mexique 2024, Flavio Briatore nous avait confirmé son intérêt pour le pilote Franco Colapinto. Appelé à remplacer Logan Sargeant chez Williams à partir du Grand Prix d'Italie, le jeune Argentin a tapé dans l'œil de pas mal de patrons d'équipe. S'il n'a pas (encore) trouvé une place

de titulaire pour 2025, il vient d'être engagé par Briatore au poste de pilote réserviste de l'équipe d'Enstone. Autant dire que Jack Doohan, annoncé comme coéquipier de Pierre Gasly, sait qu'il lui faudra réaliser des performances haut de gamme dès ses débuts pour ne pas avoir à céder son volant à l'impétrant. Colapinto sera d'ailleurs présent sur toutes les courses et participera aux séances d'essais sur d'anciennes F1. Quelques heures auparavant, à la surprise générale, l'équipe Alpine avait annoncé qu'elle engageait le Japonais Ryo Hirakawa comme pilote d'essai, de simulateur et de réserve en compagnie de Paul Aron et Victor Martins. Le public japonais pourra encourager Hirakawa lors de la première séance d'essais du prochain Grand Prix du Japon à Suzuka. Ce pilote âgé de 30 ans est loin d'être un débutant. Il s'est illustré en Super Formula et en Endurance, avec à la clé une victoire aux 24 Heures du Mans avec Toyota en 2022.

Cadillac se prépare Un constructeur pour le moteur

Depuis Detroit, une annonce conjointe de TWG Motorsports (propriétaire d'Andretti Global, chargé de l'introduction

"Cette décision (de promouvoir Isack Hadjar) au sein de Racing Bulls témoigne de notre engagement à former les meilleurs jeunes pilotes, et notre mission de s'adresser à un public plus jeune."

Peter Bayer, P.-D.G. de Racing Bulls

de Cadillac en F1) et de General Motors fait état de la création d'une nouvelle entité, baptisée « GM Performance Power Units », qui sera responsable de concevoir et de construire le moteur de la future Formule 1 Cadillac. Il est difficile de savoir qui est réellement actionnaire principal de cette entité. Mais son patron a été désigné. Il s'agit de Russ O'Blenes, jusqu'ici l'un des responsables de la compétition chez GM, et crédité notamment du développement des moteurs hybrides des Cadillac d'Endurance et aussi des Corvette C8.R. Dans un premier temps cependant, l'équipe américaine utilisera des mécaniques Ferrari, développant en parallèle son propre moteur, afin de devenir à terme une écurie « constructeur » à part entière.

VENDREDI 10 JANVIER 2025

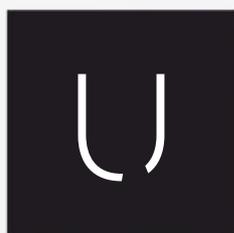
Mouvement chez Aston La valse des titres

Il y a un peu de changement à la tête de l'écurie Aston Martin. Difficile d'en analyser les raisons et les conséquences précises. Cela commence avec Andy Cowell, entré chez les Verts cet automne pour remplacer Martin Whitmarsh. Il devient Team Principal, en plus de son titre de P.-D.G. de l'écurie. Mike Krack, jusqu'à présent Team Principal, devient directeur des opérations piste. Et Enrico Cardile, ancien ingénieur Ferrari, prend le poste de directeur technique. Cette réorganisation sera évidemment complétée en mars prochain, lors de l'arrivée opérationnelle dans l'équipe de l'ingénieur star Adrian Newey. ●

UN NOUVEAU PATRON POUR LA FORMULE 1

Le remplacement du P.-D.G. de Liberty Media n'est pas une simple péripétie managériale. **Le profil du nouveau boss, Derek Chang, pourrait bien entraîner la Formule 1 vers un développement de son empreinte en Asie.**

Par Joe Seward



Un grand changement vient d'avoir lieu chez Liberty Media, la société mère du groupe Formule 1, qui exploite les droits commerciaux de la F1. Derek Chang vient en effet d'y être nommé au poste de président-directeur général, en remplacement de Greg Maffei. Chang est chargé de superviser la Formule 1, l'achat en cours du MotoGP et la transformation du groupe Liberty Live en une nouvelle société autonome.

La décision de confier la direction à cet Américain de 56 ans est intéressante. Fils de parents nés en Chine, Derek Chang est né aux Etats-Unis et y a grandi, obtenant une place à Yale, où moins de 5 % des candidats sont acceptés. Il y a étudié l'histoire de l'art et était un rameur confirmé, ce qui l'a amené à visiter la Chine avec l'équipe d'aviron de Yale. Il a également enseigné l'anglais pendant un certain temps à l'université de Nanjing. Après avoir obtenu son diplôme, il a commencé à travailler pour TCI Communications, la société de câblodistribution de John Malone (aujourd'hui propriétaire et patron de Liberty Media), avant de préparer un MBA à la Graduate School of Business de l'université de Stanford. Il a ensuite aidé l'équipe de baseball des New York Yankees à lancer son YES Network avant de passer chez Charter Communications et de rejoindre DIRECTV, la société de Malone, en 2006. Il est devenu vice-président exécutif du contenu, ●●●



DPP1



Greg Maffei (dans le cercle) œuvrait chez Liberty Media depuis 2005. C'est sous son ère en tant que P.-D.G. que s'est déroulé le rachat de la Formule 1 à Bernie Ecclestone en 2017. La F1 ne représentant qu'une partie de l'activité de la société...

Parmi ses multiples expériences, Derek Chang a été P.-D.G. de la NBA Chine et a dirigé les efforts de la ligue de basket-ball pour étendre sa présence en Asie.

GP du Japon (Mont Fuji, 1976)



Photos : DPPI

GP de Chine (Shanghai, 2004)



GP d'Inde (New Delhi, 2011)



Si la Formule 1 a investi le Japon dès le milieu des années 1970, les autres grands prix asiatiques sont apparus bien plus tard, et restent peu nombreux au regard de l'audience potentielle. Le nouveau patron de la F1, à la fois bon connaisseur de l'Asie, des investissements sportifs et des médias, sait ce qu'il lui reste à faire.

2021, avant de devenir président exécutif d'EverPass Media, une coentreprise entre la National Football League (NFL) et RedBird Capital Partners (le principal acteur du consortium ayant racheté Alpine F1), qui a créé une entreprise vendant du contenu sportif de qualité dans des établissements commerciaux, tels que des bars, des restaurants, des hôtels...

La F1 toujours expansionniste

L'expérience de Derek Chang dans le domaine du sport et de la télévision aidera grandement les activités de la F1, notamment en Asie. Cela fait 49 ans que la première course de F1 a eu lieu en Asie (à Fuji, au Japon, en 1976), mais le Grand Prix du Japon n'a duré que quelques années avant de disparaître et la F1 n'est revenue au Japon qu'en 1987, avec le déplacement de l'épreuve à Suzuka, grâce à l'implication de Honda dans le sport. En 1994 et 1995, deux courses de F1 ont eu lieu chaque année au Japon, le circuit international de Tanaka accueillant deux grands prix du Pacifique, mais ce n'est qu'en 1999 qu'une autre nation asiatique a accueilli une course de F1, grâce à Mahathir Mohamad, Premier ministre de la Malaisie.

La Chine a rejoint le calendrier de la F1 à partir de 2004 et Singapour a accueilli la première course de F1 nocturne en 2007. Les courses en Corée (2010-2013) et en Inde (2011-2013) n'ont pas survécu et la Malaisie a abandonné en 2017, tandis que le Vietnam a construit une piste semi-permanente à Hanoï pour accueillir une course en 2020, mais celle-ci a été victime de la pandémie de Covid et d'un scandale de corruption.

Cette année, sur les 24 courses de F1, 6 se dérouleront en Amérique, 10 en Europe (si l'on compte Bakou comme étant en Europe), 4 dans la région Moyen-Orient-Afrique, tandis que l'Asie-Pacifique en compte 4, dont l'Australie. La F1 souhaite vivement organiser une course en Afrique, mais elle doit trouver un projet viable.

Il serait bon aussi qu'une deuxième course soit organisée en Amérique du Sud, mais ce sera très difficile à obtenir. Cela dit, la connaissance qu'a Chang de l'Asie et de l'Amérique devrait donner à la F1 une meilleure chance de se développer sur ces marchés qui ont toujours figuré sur la liste des cibles de Liberty Media. Si l'on peut comprendre la logique des courses en Corée et en Inde, il y a aussi beaucoup à dire sur deux courses en Chine.

Il sera intéressant de voir si Chang a un rôle plus effectif que celui de Maffei. Ce dernier était impliqué dans beaucoup plus d'activités, mais la nouvelle société Liberty Media, dont la taille a été réduite, se concentre désormais davantage sur la F1. ●

Depuis les années 2000, Corée, Inde et Malaisie ont organisé quelques grands prix, le Vietnam a failli... Mais en 2025, il n'y a plus que 4 courses en Asie-Pacifique.

de la stratégie et du développement de cette organisation, supervisant à la fois l'acquisition et la production de contenu. Il y est resté jusqu'en 2013, date à laquelle il a rejoint Scripps Networks Interactive (qui possédait HGTV, Food Network, DIY Network et Cooking Channel). Cette chaîne sera rachetée par Discovery en 2017, date à laquelle M. Chang est devenu responsable des chaînes de télévision internationales consacrées à l'art de vivre.

Il a ensuite eu l'occasion de devenir P.-D.G. de la NBA Chine et a dirigé les efforts de la ligue de basket-ball pour étendre sa présence en Asie, en se concentrant sur le développement du sport au niveau local dans toute l'Asie et en établissant des partenariats commerciaux avec des entreprises telles que Tencent, Alibaba, Weibo, Vivo et China Mobile Migu et ByteDance. Il a été brièvement responsable de la société anti-piratage Friends MTS, puis a rejoint divers conseils d'administration, notamment ceux de la Professional Fighters League (PFL) et de Liberty Media en

Auto Plus

vous offre

6 MOIS D'ABONNEMENT

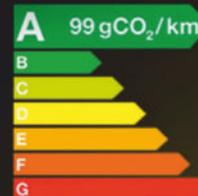
+ UNE SUZUKI SWIFT!

Tirage
au sort sur
les **1000**
premiers
abonnés!



Au quotidien, prenez les transports
en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

Pour participer **SCANNEZ CE QR CODE**
ou rendez-vous sur **bit.ly/ap-concours**



* Jeu par tirage au sort, avec obligation d'achat du 02/01/25 au 17/02/25, ouvert à toute personne physique majeure résidant en France Métropolitaine à l'exclusion des personnels de la société organisatrice et des sociétés partenaires ainsi que de leurs familles. Pour participer complétez le formulaire en ligne. Voir règlement accessible via le QR Code. Conformément à la réglementation applicable, vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de retrait des informations collectées, sur simple demande, ces droits pouvant être exercés à l'adresse dpd@reworldmedia.com

L'INVITÉ SURPRISE VOUS SALUE BIEN !

Lors d'un Dakar très éprouvant pour les mécaniques, le duel attendu entre Ford et Dacia n'a pas eu lieu, et **la victoire est revenue à un concurrent privé qui s'est offert le luxe de devancer les Toyota d'usine !**

Par Alain Pernot Photos DPPI

Al-Rajhi, un millionnaire roi du désert

Le Saoudien Yazeed Al-Rajhi est un cas. Agé de 44 ans, il court en Rallye-Raid depuis plus d'une douzaine d'années. Avant ce Dakar, il comptait d'ailleurs quelques beaux succès à son palmarès comme les Rallyes d'Abu Dhabi et du Maroc 2023. Lorsque Toyota avait commis la maladresse de laisser partir Nasser Al-Attiyah, Al-Rajhi avait été considéré pour le remplacer, mais la personnalité assez fantasque de ce millionnaire avait été perçue comme peu compatible avec le statut de pilote d'usine. Toutefois, Toyota a bien veillé à le garder dans son giron par le biais de l'équipe belge Overdrive, qui aligne des voitures privées en parallèle des voitures officielles. Pour sa 11^e participation au Dakar, le businessman saoudien a adopté une stratégie plus prudente que d'habitude qui lui a permis d'éviter les pièges d'un terrain qu'il connaît bien. Il a réalisé un sans-faute. Prenant la tête dès la 9^e étape juste avant les dunes de l'Empty Quarter, Al-Rajhi a gagné avec trois minutes d'avance sur... la Toyota officielle du Sud-Africain Henk Lategan, longtemps leader ! Il devient ainsi le premier pilote local à s'imposer sur le Dakar et le premier privé depuis Jean-Louis Schlesser. Désireux de préparer sa propre relève, il a lancé en fin d'année dernière un programme baptisé « Saudi Next Gen », une sorte d'opération Rallye Jeunes permettant à un jeune pilote saoudien de disputer le Dakar 2026.

Sébastien Loeb : encore manqué

Une nouvelle fois, le champion français a affiché un excellent niveau de performance mais sans pouvoir le traduire par une victoire. Ses chances avaient déjà été largement compromises dès le début du rallye, lors de la première partie de l'étape 48 heures chrono. Comme redouté (voir notre sujet Studio du mois dernier), les radiateurs de son Dacia Sandrider ont cessé de fonctionner au cours de l'une des étapes les plus longues du rallye, lui faisant perdre une quarantaine de minutes.



L'intervention du copilote de son équipière Cristina Gutiérrez a permis de résoudre le problème, et le nonuple champion du monde WRC regagnait une vingtaine de minutes le lendemain. Le jour d'après, malheureusement, il partait en tonneaux. Il parvenait tout de même à rallier le bivouac suivant, mais les commissaires lui ont signifié sa mise hors course pour arceau de sécurité altéré. L'équipe Dacia a fait appel de cette décision et a remis le Français en course lors de la 3^e étape avant de le retirer définitivement. Une nouvelle déception pour le champion français, qui court toujours après sa première victoire sur cette épreuve qu'il disputait pour la 9^e fois.

Dacia rattrapé par la réalité

Après les débuts en fanfare du Sandrider au Rallye du Maroc, en octobre dernier, l'équipe Dacia s'est confrontée au niveau de difficulté bien plus élevé qui fait du Dakar la compétition la plus éprouvante du monde. Après les déboires de Sébastien Loeb, on pouvait s'attendre à ce que Nasser Al-Attiyah porte haut les couleurs du constructeur roumain, mais il n'en a rien été. Certes, il a remporté la 9^e étape, mais une erreur de navigation le lendemain lui faisait perdre beaucoup de temps, et malgré tous ses efforts, il n'a pas été en mesure de grimper sur le podium, finissant à une 4^e place plutôt décevante. Pour sa première participation en catégorie Ultimate, Cristina Gutiérrez a terminé, elle, à une très lointaine 91^e place.

Les beaux débuts du Ford Raptor

Même si les images du tonneau de Carlos Sainz, dès la première partie de l'étape 48 heures chrono, ont frappé les esprits, il serait injuste de réduire la participation de Ford aux malheurs de son leader. A sa grande fureur, le tenant du titre n'a pas été autorisé à repartir, du fait d'un arceau de sécurité endommagé. Ses équipiers ont toutefois pu poursuivre leurs efforts : Nani Roma a gagné une étape (la 10^e), ●●●

Yazeed Al-Rajhi a adopté une stratégie plus prudente que d'habitude, qui lui a permis d'éviter les pièges d'un terrain qu'il connaît bien.



Yazeed Al-Rajhi Overdrive Racing

Au volant de son Toyota Hilux privé, Yazeed Al-Rajhi a devancé



Carlos Sainz (Ford M-Sport)



Mattias Ekström aussi (la 11^e). Le transfuge d'Audi (comme Sainz) a su trouver le bon rythme pour finir sur une jolie troisième marche du podium qu'il a réussi à préserver des convoitises de Nasser Al-Attiyah. Cette belle performance est complétée par la 5^e place finale de son équipier Mitchell Guthrie. Clairement, l'équipe M-Sport s'est vite acclimatée aux spécificités de l'épreuve, et il faudra compter sur elle l'an prochain pour la victoire.

La belle perf' de Serradori

Progressivement, le Français Mathieu Serradori se fait sa place dans le petit monde du Rallye-Raid. Chaque année, le chef d'entreprise y va de son petit exploit. En 2020, il s'était offert le luxe de remporter une étape. Cette année, au volant de son buggy de l'équipe sud-africaine Century Racing et avec son copilote Loic Minaudier, il a terminé 3^e de la 8^e étape avant de rallier l'arrivée à une jolie 6^e place finale, son meilleur résultat à ce jour. Cela lui permet de finir meilleur français.

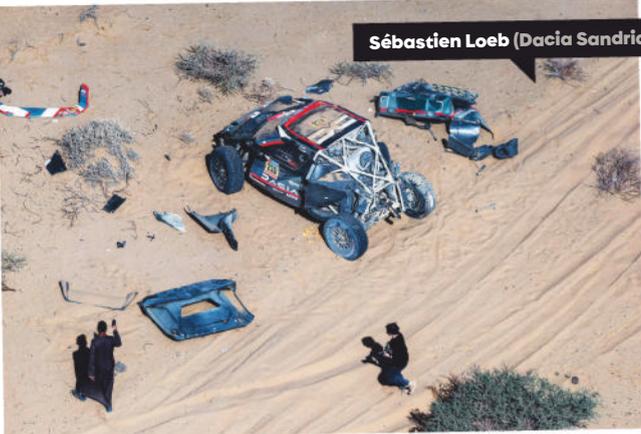
La der de "Vargio"

Le nom d'Eric Vargiolu ne vous est peut-être pas familier. Pourtant, ce Français détient un record : celui d'avoir participé à toutes les éditions du rallye créé par Thierry Sabine. Inutile d'éplucher les classements à la recherche de son nom, c'est en tant que photographe de l'agence DPPI que l'inusable « Vargio » a avalé autant de kilomètres que de poussière. Partant chaque matin au lever du soleil pour se positionner avant le passage des concurrents, il ne rejoignait le bivouac qu'après avoir saisi les plus beaux clichés. Il a côtoyé au plus près tous ceux qui ont bâti la légende de cette épreuve, des plus connus aux plus anonymes. Après 47 éditions, il a décidé de tirer sa révérence et de laisser la place aux jeunes. Respect !

Un parcours trop relevé ?

Les organisateurs avaient à cœur de proposer un parcours sélectif. Le moins qu'on puisse dire est qu'ils ont atteint leur objectif. Peut-être trop au goût de certains qui ont perdu toutes leurs chances dès l'entame de l'épreuve. Effectivement, en plaçant l'étape 48 heures chrono dès le début du parcours et en la faisant suivre par une étape marathon sans assistance, David Castera a mis tout de suite les concurrents « dans le dur », au risque d'en perdre un certain nombre, y compris des têtes d'affiche. ●

Sébastien Loeb (Dacia Sandrider)



Photos : Red Bull Media

Sale temps pour les cadors ! Que ce soient Carlos Sainz – tenant du titre – ou Sébastien Loeb, les anciens champions du monde WRC ont été empêchés de continuer à la suite de tonneaux.



Nasser Al-Attiyah (Dacia Sandrider)

L'équipe Ford M-Sport s'est vite acclimatée aux spécificités du Dakar. Il faudra compter sur elle l'an prochain.



Henk Lategan (Toyota Gazoo Racing)



Mattias Ekström (Ford M-Sport)



Photos : Red Bull Media

Eric Vargiolu (agence DPPi)



Mathieu Serradori (Century Racing SRT)



CLASSEMENT GÉNÉRAL 2025

- | | | |
|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------|
| 1. Al-Rajhi – Gottschalk | Toyota Hilux Overdrive | en 52 h 52'15" |
| 2. Lategan – Cummings | Toyota Hilux Gazoo Racing | à 3'57" |
| 3. Ekström – Bergkvist | Ford Raptor M-Sport | à 20'21" |
| 4. Al-Attayah – Boulanger | Dacia Sandrider | à 23'58" |
| 5. Guthrie – Walch | Ford Raptor M-Sport | à 1 h 02'10" |
| 6. Serradori – Minaudier | Century Racing SRT | à 1 h 12'04" |
| 7. Yacopini – Oliveras | Toyota Hilux Overdrive | à 1 h 57'47" |
| 8. Ferreira – Palmeiro | X-Raid Mini JCW Racing | à 2 h 15'57" |
| 9. Quintero – Senz | Toyota Hilux Gazoo Racing | à 2 h 20'04" |
| 10. Baragwanath – Cremer | Century Racing | à 2 h 59'26" |

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) : **86,35 €**



Date du dépôt légal **janvier 2025**
Prix de vente **6,95 €**
Date de parution **31 janvier 2025**
N° ISSN **0151-6353**
N° CPPAP **1024 K 86784**

LE BLOG DES ESSAYEURS

La page des sorties de route, où notre équipe de essais a carte blanche pour partager ce que lui inspire le monde de l'exception automobile.



Le zinzin de l'espèce

Par **Sylvain Vétaux**

On peut toujours compter sur Elon Musk pour aider l'humanité à avancer dans le bon sens. Passons sur le fait que, après s'être écharpé avec le nouveau résident de la Maison-Blanche pendant des années, ces deux génies sont désormais *Best Friends Forever*. Passons sur le fait que ses autos tellement écologiques, lorsqu'elles prennent feu, réclament une piscine olympique pour être éteintes. Passons sur le fait que le Cybertruck a, l'année dernière, fait l'objet de sept campagnes de rappel (un record). Passons sur la politique commerciale de Tesla qui vise à ne pas rembourser les acomptes de réservation. Passons sur tout ça pour nous concentrer sur le prochain homme fort du gouvernement Trump qui, dans une de ces sorties tout en pondération dont il a le secret, vient de qualifier le Royaume-Uni d'« *Etat policier tyrannique* » en prenant la défense



Bravo et merci!

Par **Laurent Chevalier**

Si il y avait un Festival de Cannes consacré à l'Automobile avec un grand A, la palme du plus grand réalisateur et metteur en scène lui reviendrait d'office. Lui, c'est Patrick Peter, qui passe aujourd'hui les commandes des événements Peter Auto pour mieux se consacrer à ses autres passions, la voile notamment. C'est à ce sémillant septuagénaire que l'on doit ces grands-messes de l'automobile, qu'il a créées de toutes pièces : Le Mans Classic, le Tour Auto, le concours d'élégance de Chantilly, etc. Autant de manifestations magiques qui font rayonner la France, bien au-delà de nos frontières. Et pour avoir eu la chance de vivre certains autres raouts automobiles de renommée mondiale, comme à Goodwood en Angleterre ou à Pebble Beach en Californie, j'ai tendance à penser que ceux qui portent la griffe Patrick Peter ont des saveurs particulières, plus grandioses, plus immersives, bref encore plus extraordinaires. Sa patte, c'est une vision teintée d'audace. Comme celle qui a



ET SI L'INDUSTRIEL QU'EST ELON MUSK S'OCCUPAIT DE SON ROADSTER PROMIS COMME LA 8^E MERVEILLE DU MONDE PLUTÔT QUE DE FAIRE DE LA POLITIQUE ?

d'un activiste d'extrême droite condamné par la justice. Et ce, quelques jours seulement après avoir écrit que le parti AfD (Alternative für Deutschland), pas franchement connu pour ses idées humanistes, était « *la seule lueur d'espoir pour l'Allemagne* ». Alors, je sais qu'il faut distinguer l'homme de l'artiste, mais si l'industriel qu'il est pouvait se concentrer sur la sortie de son roadster, promis, il y a quelques années comme la huitième merveille du monde, on lui en saurait gré. Sauf si le projet est mort-né, faute de clients. Auquel cas il faudrait qu'Elon admette qu'il s'est planté, et je doute que ce soit dans son tempérament...



PATRICK PETER PASSE LE RELAIS DES ÉVÉNEMENTS PETER AUTO, POUR SE CONSACRER À SES AUTRES PASSIONS. MILLE MERCI À LUI, POUR LA FANTASTIQUE MISE EN SCÈNE AUTOMOBILE QU'IL A SU CRÉER.

précédé la création du Mans Classic, au début des années 2000, et qui consistait notamment à ne pas transiger sur la configuration du circuit. Les Hunaudières et Arnage, sinon rien ! Et tant pis pour l'investissement ou les risques financiers que cela représentait, bien avant de savoir que cela allait devenir un succès, avec une participation passée de 20 000 à 200 000 spectateurs en moins de vingt ans. Tout cela pour vous dire deux choses... Bravo et merci, monsieur Peter, pour l'ensemble de votre œuvre, et bon vent !

AFP

DPPI



FERRARI 458 SPECIALE - 03/14 - 17.443 KM - 390.000 €



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



PORSCHE 992 C4 S
CABRIOLET
Année : 10/20
Kilométrage : 36.984 km
150.000 €



MCLAREN ARTURA 680
Année : 09/24
Kilométrage : 81 km
265.000 €



BENTLEY CONTINENTAL
GTC SPEED
Année : 12/22
Kilométrage : 10.179 km
300.000 €



LAND ROVER DEFENDER 90
V8 P525 CARPATHIAN
Année : 07/21
Kilométrage : 22.500 km
122.000 €



DPM MOTORS | 45 Bd du Jardin Exotique | 98000 Monaco
| 48 Rue Grimaldi | 98000 Monaco
DPM CLASSIC | 4 Impasse des carrières | 98000 Monaco

contact@dpm-motors.com - www.dpm-motors.com
Tél. : +377 93 50 22 70





ANGE BARDE
G E N È V E