

SEP M  
TOP  
ventes

Sport

N° 758 Mars 2025

# auto

R 1 3 5 7  
4 4 4  
2 4 6



FORMULE 1

## Oscar Piastri

### La surprise de 2025 ?

ESSAI GRAND FORMAT

# Ferrari 12 Cilindri Spider

## Extase de plein air



REPORTAGE

# Gordon Murray Automotive

## Dans la tanière d'un génie



ESSAI

# Porsche 911 GT3 (phase 2)

## La perfection est dans le détail

BEL: 760€ - ESP: 760€  
GR: 760€ - DON: 760€  
ITA: 760€ - LUX: 760€  
PORT CONT: 760€  
CAN: 1150\$CAN  
MAR: 82DH - TOM: 950€PP  
CH: 10FS - TUN: 18DTU

L 15764 - 788 - F: 6,95 € - RD



THE NEW

# M3 CS

TOURING



The new = La nouvelle.

Consommation mixte combinée de la BMW M3 CS Touring selon motorisations : 10,1 à 10,5 l/100 km. Émissions de CO<sub>2</sub> combinées : 227 à 238 g/km. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer



véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.





32

Laurent Villaron



58



42

Greg



20

Brandon Powell



52



122

Laurent Villaron



72

Yann Lefebvre

## ACTUS

- 5 ÉDITO
- 8 SPORTIVE DU MOIS  
BMW M3 CS Touring
- 12 ACTU  
Renault Filante Record 2025
- 14 ACTU  
Le futur d'Aston Martin vu par son P.-D.G. Adrian Hallmark
- 20 ACTU  
Gordon Murray nous reçoit dans ses nouveaux locaux
- 26 CLUB SPORT AUTO  
Les dates à retenir
- 27 TOP CHRONOS  
Longines Ultra-Chron Carbon
- 28 HISTOIRES D'AUTOS  
Soheil Ayari, pilote

Crédits photos couverture  
Kiosques : **Laurent Villaron, Brandon Powell, DPPI & DR**  
Abonnés : **Laurent Villaron**

Guide Formule 1 Sport Auto 2025 jeté sur la couverture sur la diffusion abonnés. Une partie de la diffusion est vendue en pack avec le Guide Formule 1 Sport Auto 2025. Encart Edigroup jeté entre les pages 82 et 83 sur la diffusion Belgique et Suisse.

## GAZ

- 32 GRAND FORMAT  
Ferrari 12Cilindri Spider
- 42 SUPERTEST  
BMW M5
- 50 À LA LOUPE  
Les pneus poids lourd/haute vitesse de la BMW M5
- 52 ESSAI  
Mercedes-AMG CLE 53 4Matic+ Cabriolet
- 58 ESSAI  
Porsche 911 GT3 (type 992, phase 2)
- 66 ESSAI  
BMW M135 xDrive
- 72 RETOUR AUX SOURCES  
Ferrari F430 (2004)

## EN VRAI

- 80 C'EST LA MIENNE !  
Alpine A110 Tour de Corse
- 82 À VOTRE AVIS  
Le courrier du mois, vos photos
- 84 ACHETER UNE OCCASION  
Audi TT RS
- 88 GUIDE D'ACHAT  
Les sportives neuves
- 92 PETITES ANNONCES

## SPORT

- 122 STUDIO  
Lexus RC F LMGT3 (WEC, 2024-2025)
- 128 REPORTAGE F1  
Avec Oscar Piastrri avant Melbourne
- 134 COULISSES F1  
Les infos de l'intersaison
- 136 ENQUÊTE F1  
Ferrari : sans titre, mais des ventes records
- 140 WEC  
Saison 2025 : avec Aston Martin et Mercedes
- 154 BLOG  
Le blog des essayeurs

8

**ABONNEZ VOUS**  
Voir page 139



# EX&EL

Drive Enjoy Relax

## REJOIGNEZ-NOUS ET SILLONNONS ENSEMBLE LES PLUS BELLES ROUTES

DÉCOUVREZ NOS RALLYES TOURISTIQUES ÉPICURIENS

**AVRIL**

**25-27**  
2025

3 places  
restantes

### L'arc jurassien et la Riviera Suisse \*

Lausanne - Lac Léman et Alpes Suisse  
Montreux sur la Riviera  
Visite du Musée Audemars Piguet  
Genève  
Réserve nationale de la haute chaîne du Jura  
Hébergement en Palaces 5 étoiles  
Tables gastronomiques de Chefs étoilés

\* préinscription avant le 15 Mars 2025

GÉNÉROSITÉ

CONVIVIALITÉ

SÉRÉNITÉ

**JUIN**

**20-22**  
2025

7 places  
restantes

### Normandie, la route des Impressionnistes \*

Jardins et Musée des Impressionnistes à Giverny  
Honfleur  
Deauville  
Parc naturel régional des boucles de la Seine normande  
Hébergement Hôtels 4 et 5 étoiles  
Tables gastronomiques

\* préinscription avant le 15 Avril 2025



Accès au site web

[www.exel-jsj.com](http://www.exel-jsj.com)

06 75 56 06 51

[contact@exel-jsj.com](mailto:contact@exel-jsj.com)



**Jean-Eric Raoul**  
Rédacteur en chef

**WEB**  
[www.sportauto.fr](http://www.sportauto.fr)

**ABONNEMENTS**  
Tél. : 01.46.48.47.61

**E-MAIL**  
[sportauto@reworldmedia.com](mailto:sportauto@reworldmedia.com)

**COMMENT NOUS  
CONTACTER ?**

Rédacteur en chef :  
[jeraoul@reworldmedia.com](mailto:jeraoul@reworldmedia.com)  
Rédacteur en chef adjoint :  
[lchevalier@reworldmedia.com](mailto:lchevalier@reworldmedia.com)  
Chef de rubrique essais :  
[svetaux@reworldmedia.com](mailto:svetaux@reworldmedia.com)

# Convergence des luttes



**haque année à pareille époque, c'est la même chose : il est grand temps que la pause se termine et que l'on retrouve le chemin du canapé pour voir**

**rouler les F1.** Bon, cette fois, j'ai un peu honte d'avouer qu'en dépit de l'intérêt de la saison 2024, j'ai vécu la trêve hivernale comme de vraies vacances. Avec la densité actuelle du calendrier, on atteint certainement un maximum pour les fans, si l'on souhaite rester assidu tout en ayant quand même une vie en dehors des grands prix. Quoi qu'il en soit, on peut parler d'avance sur une saison passionnante. C'est souvent le cas lorsque l'on arrive à la fin du cycle d'un concept technique, soit la situation de 2025, avant la révolution réglementaire attendue pour 2026. Normalement, en pareilles circonstances, les performances se resserrent et finissent par converger, conduisant à des courses animées et incertaines. On ne demande que ça ! Cela a déjà été le cas l'an passé, alors

que l'on craignait le prolongement d'une domination sans faille de Red Bull. Mais faille il y eut, au point de perdre le titre des constructeurs. La faute à McLaren, mais aussi à Ferrari et Mercedes. Que nous réservera 2025 ? Ma boule de cristal est en révision, désolé. Cependant, sans prendre trop de risques, on peut parier que Red Bull aura produit durant l'hiver une monoplace capable de gommer certains des défauts de la version 2024, tandis que McLaren, Ferrari et Mercedes auront encore progressé. On ajoutera à cela la perspective de splendides duels internes, dont le flamboyant Hamilton/Leclerc chez les Rouges, ou le PIASTRI/Norris de McLaren. Saupoudrez d'une grosse pincée de rookies aux dents longues, que nous sommes tous curieux de voir évoluer au milieu des vieux crocodiles, assaisonnez d'un Verstappen au sommet de son art, de l'arrivée d'un nouveau Français dans le paddock, et vous aurez tous les ingrédients pour un menu étoilé. ●

**LE CONCEPT TECHNIQUE DES FORMULE 1 ARRIVE À LA FIN D'UN CYCLE. NORMALEMENT, EN PAREILLES CIRCONSTANCES, LES PERFORMANCES SE RESSERRENT.**

## A nos abonnés

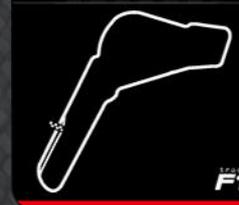
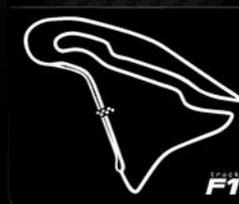
Le rythme de la F1 a cette année une conséquence fâcheuse pour nos abonnés, et nous les prions de nous en excuser. Du fait de la date tardive de révélation des monoplaces, notre Guide F1 annuel (le plus complet du marché, sans vouloir nous vanter...) a dû être bouclé assez tard. Comme il est expédié à tous les abonnés, nous avons deux solutions

insatisfaisantes à cause des délais de mise sous film. Soit reporter l'expédition du Guide F1 aux abonnés jusqu'au numéro d'avril du magazine, mais en ratant les deux premiers grands prix. Soit retarder l'envoi du magazine de mars, pour pouvoir y intégrer le Guide F1. Nous avons choisi cette deuxième option. Les abonnés recevront donc leur numéro de mars et leur Guide F1 à partir du 5 mars.

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



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

\*Roulage libre (Open Pitlane) sauf pour Spa

+ de  
**DÉTAILS**  
SUR

[www.prestige-racing.com](http://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



BMW M3 CS Touring

# Eléphant bleu

Depuis la génération G80 (et G81 pour le break Touring) de la Série 3, praticité et sportivité ne sont plus inconciliables chez BMW. Restait à franchir le pas de la polyvalence radicalisée. C'est fait : voici **la M3 CS Touring, première du nom, qui s'annonce déjà comme le choix du roi parmi les breaks de sport.**

Par Sylvain Vétaux



Pour la première fois, le badge CS est accolé au hayon d'un break. Cette M3 polyvalente se coursifie avec l'adoption d'un kit carrosserie comprenant jupes avant et arrière, capot carbone et jantes spécifiques.



est sur l'un des plus beaux circuits de la planète, à Bathurst, en Nouvelle-Galles du Sud (Australie), que BMW a choisi de révéler, bien loin de son Q.G., son break le plus sportif à ce jour. On me rétorquera que la M5 Touring est plus puissante. Je répondrai qu'elle est aussi plus lourde. Beaucoup plus lourde : 2 475 kg annoncés contre 1 850 kg pour cette M3 CS break. 625 kg entre les deux, soit le poids d'une Caterham. Une paille. Dès lors, si le déficit de puissance (550 ch pour la M3, 727 ch pour la M5) semblait important, au petit jeu du rapport poids/puissance, la nouvelle venue devance – de peu – sa grande sœur : 3,36 kg/ch contre 3,4. Je persiste donc et signe : cette M3 CS Touring fait davantage envie. Esthétiquement déjà, même si *Sport Auto* ne s'érige pas en maître du

bon goût. Les 4,80 m sont moins handicapants que les 5,10 m de la M5. On préfère aussi les épaules et hanches plus marquées de la M3. Comme la berline CS, la Touring a droit à un capot spécifique en fibres de carbone apparentes et à quelques atours aérodynamiques. La transmission xDrive est reconduite, mais elle conserve (heureusement) ses réglages typiquement BMW. Le différentiel arrière M est piloté, et il est toujours possible de basculer en 4WD Sport, synonyme d'arrière plus enjoué, voire de transformer la M3 CS Touring en simple propulsion. Cette opération réclame cependant la désactivation complète du contrôle de stabilité, ce qui permet de profiter au mieux du contrôle de traction ajustable sur 10 niveaux. La gestion du différentiel a-t-elle été modifiée par rapport à celle d'une M3 Competition Touring ? Le constructeur reste muet sur ce sujet. Il revendique en revanche

une perte de poids entre les deux versions de... 15 kg. Ça ne fait pas moult. La CS s'offre pourtant les services d'un silencieux en titane, de baquets en carbone, de palettes au volant, entrées d'air et coques de rétroviseurs en PRFC. Serait-ce sous le capot que résident les principaux changements ?

### Vingt petits chevaux

Le 3 litres biturbo (avec turbines mono-scroll) bénéficie toujours d'un carter à pont fermé. Le vilebrequin est forgé et l'impression 3D est utilisée pour la culasse. Les chemises sont enduites d'un revêtement (grâce à un arc électrique) qui durcit leur surface et limite la friction du piston. Ce dernier, en alliage d'aluminium, fait 84 mm de diamètre, et va et vient sur 90 mm. Valvetronic et Double VANOS font partie des joyusetés, pour optimiser au mieux le gavage en air et l'explosion. ●●●



**Le 3 litres biturbo bénéficie toujours d'un carter à pont fermé. Le vilebrequin est forgé et la culasse fait appel à de l'impression 3D.**



L'énorme barre antirapprochement est optionnelle et la suralimentation majorée à 2,1 bar (valeur absolue). Les trains roulants sont durcis, et la CS Touring récupère, de série, ces jolis baquets en carbone hélas toujours pourvus de cette excoissance entre les guiboles.



## LA SPORTIVE DU MOIS BMW M3 CS Touring

L'injection directe HPI est maintenue à 350 bar, sans hausse par rapport à la M3 normale. Pourtant, de 530 ch, ce 6 en ligne passe à 550 ch. C'est en raison d'une suralimentation dont la pression est portée à 2,1 bar. Mais comme BMW ne communique pas la valeur sur le modèle « pas CS », nous ne sommes guère avancés. Rappelons que ce bloc, qui en début d'année dernière avait déjà subi une cure de jouvence pour grimper de 510 à 530 ch, se retrouve sous le capot des M4 GT3. Fort logiquement, la CS Touring décampe plus rapidement du feu rouge : 3"5 contre 3"6 pour la M3 Competition. L'écart est même étonnant entre les deux autos lorsqu'on se penche sur le 0 à 200 km/h : 0"7. Le faible delta de puissance peine à expliquer cette valeur. Est-elle liée à une recalibration de la boîte automatique M Steptronic ? Une fois encore, le constructeur garde le silence, se bornant à nous dire que la fonction Drivelogic permet de jouer entre trois lois de passage de vitesses.

Si la puissance augmente, le couple n'évolue pas, à 66,2 mkg. C'est suffisant pour que la CS Touring fusille le 80 à 120 km/h en seulement 2"7. Les trains roulants sont identiques, avec des pseudo-MacPherson avant et un essieu multibras arrière. Les amortisseurs pilotés ont été paramétrés pour supporter cette cure de vitamines. On suppose que compression et détente ont été raidies, mais cette fois aussi, le dossier de presse est avare en précisions techniques. Il se contente de nous apprendre que les silentblochs du moteur et de suspension sont plus fermes. Les disques carbone-céramique sont toujours optionnels, à l'inverse des roues forgées de 19 pouces et 20 pouces, doubles branches, à la finition bronze ou noire. BMW indique que des pneus pour les sorties sur circuit (des Michelin Pilot Sport Cup 2 a priori) sont également proposés, moyennant finances. La M3 CS Touring sera une édition limitée, dont les premières livraisons interviendront dès le courant du mois de mars. ●

### ★ CE QUI CHANGE

Des parements en carbone par-ci, une louche de puissance par-là, mais surtout une furieuse envie d'essayer ce break qui s'annonce comme le plus sportif du marché. Un futur collector, très probablement.

### ★ NOTRE AVIS

La M3 Touring est dans ce segment le modèle que *Sport Auto* recommande. On voit mal comment il pourrait en être autrement pour cette série limitée CS, même si, pour une version radicalisée, nous trouvons BMW un brin frileux. Nous aurions aimé un régime plus draconien ou un écart de puissance plus important.



### EN BREF

Moteur : **6 en ligne, biturbo, 24 S** Cylindrée : **2 993 cm<sup>3</sup>**  
Puissance maxi : **550 ch à 6 250 tr/mn** Couple maxi : **66,2 mkg à 2 750 tr/mn**  
Transmission : **intégrale (débrayable), 8 rapports auto** Antipatinage : **de série**  
Autobloquant : **central + piloté AR** Contrôle de stabilité : **de série déconnectable**  
Poids annoncé : **1 850 kg** L - l - h : **4 796 - 1 918 - 1 447 mm**  
Empattement : **2 857 mm** Pneus AV & AR : **275/35 ZR 19 & 285/30 ZR 20**  
Prix de base : **165 500 € (+ malus 70 000 €)**  
V. max. : **300 km/h** 0 à 100 km/h : **3"5**



**La M3 CS Touring franchit le 0 à 100 km/h en 3"5, et il ne lui faut que 11"7 pour atteindre les 200 km/h.**



ACTUS DU MOIS

## Renault Filante Record 2025

# Loin mais pas vite

Ne vous fiez pas à son apparence de missile.

**La Filante Record 2025 ne vise qu'une chose : l'efficacité énergétique.**



**est un démo-car électrique qui se veut l'incarnation de l'audace et de l'innovation, fusionnant le riche héritage de la marque avec une vision**

**futuriste de la mobilité électrique. »**

Renault ne parle pas de performance ni de vitesse de pointe. En dépit de son allure rappelant les lignes majestueuses des voitures de record de vitesse du siècle dernier, ce prototype n'aspire qu'à une chose : consommer le moins possible. Il tentera de battre un record d'efficacité, avec la batterie d'un Scénic E-Tech (87 kWh). Celle-ci représente 60 % du poids total de cette Filante, qui serait contenu à 1 000 kg grâce à l'emploi quasi exclusif de carbone, d'alliages

métalliques allégés et de l'impression 3D. Une prouesse de taille pour cet engin de 5,12 m de long et 1,19 m de haut.

Très inspirée par l'aéronautique, cette monoplace aux roues carénées et flasquées offre un poste de conduite épuré à l'extrême puisqu'il se prive de pédales. Accélération et freinage s'opèrent avec les poignées du pseudo-volant, dont la partie centrale est un écran souple. Le siège est en toile tendue, pour épouser sans contrainte les formes du pilote.

La Filante Record 2025, développée en partenariat avec Ligier, ne donnera jamais lieu à un modèle de série, mais certaines technologies, comme la direction et les freins by wire (sans liaison mécanique), sont

amenées à se généraliser chez Renault.

Source de friction (et donc de consommation), les pneus de 19 pouces sortent des ateliers Michelin. Hauts et fins, ils devraient réduire de 40 % la résistance au roulement. On ne sait pour l'instant rien de la puissance de ce démo-car, ni du nombre de moteurs qu'il embarque, mais puisque l'optique est de parcourir le plus de kilomètres possible, cette jolie fusée ne développera pas une cavalerie extravagante. Probablement moins que les 270 ch produits par la turbine de l'Etoile filante de 1956, l'une des initiatrices de ce projet, avec la 40CV de 1925, et qui s'illustra sur le lac salé de Bonneville en dépassant les 300 km/h. ●

**Par Sylvain Vétoux**



# B.R.M.

.. Chronographes ..



**DDF12**

*La montre design disque de frein*



[brm-chronographes.com](http://brm-chronographes.com)

EN PISTE VERS  
L'UNIVERS RACING



**"Nous devons  
avoir un plan produit  
beaucoup plus  
agressif, et cela  
s'applique à chacun  
de nos modèles."**

**Adrian Hallmark**  
**P.-D.G. d'Aston Martin**





Le futur d'Aston Martin



# Goldfinger

**Tout ce qu'il touche se transforme en or. Adrian Hallmark, l'ex-patron de Bentley, est devenu le nouvel homme clé d'Aston Martin depuis le mois d'octobre dernier. Il nous fait part de ses impressions et de ses ambitions à l'occasion d'un entretien à bâtons rompus. **Echange informel et privilégié avec un dirigeant parfaitement conscient des défis qui l'attendent.****

A

**l'heure où sont écrites ces lignes, les résultats financiers d'Aston Martin pour 2024 ne sont toujours pas dévoilés. Et encore moins commentés. Mais cela n'empêche pas Adrian Hallmark**

**d'avoir une certaine liberté de ton.** Il se présente avec une décontraction qui brise la glace et poursuit sur sa lancée avec la même simplicité, en détaillant les raisons qui l'ont attiré chez Aston Martin. « J'étais très heureux là où j'étais, mais je n'ai pas pu résister à ce dernier défi pour terminer ma carrière dans les cinq prochaines années. Ce défi consiste à être le premier P.-D.G., en 112 ans d'existence de la marque, à rendre Aston Martin durablement rentable. Ce qui m'a attiré vient du fait que ce constructeur a toujours eu un grand potentiel. Et il n'a livré de hautes performances que de manière occasionnelle. Mais je crois fermement que son positionnement, son portefeuille de produits et la dynamique du marché aujourd'hui créent un moment unique pour vraiment briller. »

Il poursuit de façon lucide et déterminée : « En regardant l'avenir, il y a beaucoup de travail à faire chez Aston Martin. J'ai décrit l'entreprise comme ayant un grand potentiel, mais les performances ne correspondent pas à cette capacité. L'une des raisons à cela, selon moi, c'est que si j'analyse chaque modèle de nos produits phares et que je le compare à la concurrence, nous ne sommes pas aussi actifs. Prenons le cas de la gamme Porsche 911, dans laquelle il y a eu 15 dérivés en moyenne au cours des quatre dernières générations. Lors de la toute dernière, la 992, il y a eu 24 dérivés, et cela inclut la version Dakar, la ST, la GT3, la Touring, la RS, la T, etc. Ce n'est pas le cas chez nous. Donc, pour nos clients existants, il y a très peu de raisons de revenir et d'acquiescer un autre modèle. Et nous savons que dans le secteur du luxe, les acheteurs changent de voiture tous les deux ans et qu'ils recherchent la nouveauté. Ainsi, nous devons avoir un plan produit

beaucoup plus agressif, pendant ce cycle de vie, afin de régénérer les ventes avec les clients existants, tout en donnant des raisons de communiquer et d'attirer de nouveaux clients. Cela s'applique à chacun de nos modèles. »

## Éléments clés

Mais n'allez pas croire qu'Aston Martin fasse feu de tout bois au risque de perdre ses fondamentaux. Selon Adrian Hallmark, les notions de performance et de sportivité restent des éléments clés. « J'ai vu toutes les données de l'entreprise et j'ai parlé avec environ 250 clients en direct, autour de tables de petit-déjeuner, de déjeuner et de dîner, au cours des trois derniers mois, en parcourant le monde et en obtenant leurs retours sur leur perception de la marque. La sportivité et le dynamisme, que nous avons vraiment renforcés durant les quatre dernières années, sont une partie vitale de notre A.D.N. Même s'ils ne veulent pas tous devenir pilotes de Formule 1 en achetant une Aston Martin, nos clients ont besoin de hautes performances et de savoir que nous sommes à la pointe de la technologie. Mais soyons honnêtes, la plupart d'entre eux conduisent leurs autos sur la route. Ils emmènent les enfants à l'école, ils vont faire leurs courses, ils mettent les chiens à l'arrière, ils vont jouer au golf. Donc, bien que la sportivité et la performance soient essentielles, elles doivent être adaptées. Même si ce dynamisme et ce sentiment de jeunesse et d'excitation se retrouvent sur tous les marchés. »

Lorsqu'on lui pose la question de ce qu'il considère comme étant le plus grand défi du constructeur, il répond : « Le premier, c'est la notoriété globale. Ceux qui connaissent Aston Martin aiment la marque, ceux qui ne la connaissent pas et qui la voient dans la rue veulent l'aimer, mais ils ne savent pas ce que c'est. Nos recherches montrent que moins de 40 % des acheteurs de voitures de luxe aux États-Unis sont au courant que nous produisons un SUV. Donc, le premier challenge, c'est la notoriété. » Le second défi qu'il décrit est lié au premier :

« Notre activité de voitures de sport est phénoménale. Nos prix et nos volumes sont absolument compétitifs. En revanche, c'est avec le SUV que nous sous-performons. Il nous faut ainsi amener le DBX à son plein potentiel. C'est ce que nous devons faire dans les 12 à 36 prochains mois pour vraiment élever l'entreprise. »

Quant à l'éventualité d'un SUV plus compact, il ajoute : « Nous n'avons pas de projets pour des Aston Martin plus petites à l'avenir. Le segment SUV représente plus de 50 % des ventes du secteur du luxe. Et quand je parle de luxe, je pense à Lamborghini, McLaren, Ferrari, Bentley, Rolls-Royce et nous. La taille des voitures correspond aux besoins des clients : 5 personnes, famille, chiens, loisirs, besoins liés au style de vie et présence sur la route. En matière d'innovation de la carrosserie, on ne sait jamais. Mais nous ne ferons pas d'autos plus petites, et je pense qu'il n'est pas question non plus de produire des voitures moins chères. »

Une remplaçante de la somptueuse Rapide, alors ? Cela ne semble pas faire partie des plans : « En ce qui concerne les berlines, ce segment est stagnant. En fait, il est en déclin. Et si vous considérez les prix au-dessus de 150 000 €, c'est un volume vraiment faible. Or, dépenser un demi-milliard d'euros pour développer une berline vendue dans ces proportions, c'est un business difficile à justifier. Et plus vous montez en gamme, plus ce sont des niches. C'est pour cela qu'il n'y a que deux ou trois vrais acteurs. Ce sont Rolls-Royce, Bentley et Mercedes-Benz. Chez Aston Martin, nous n'allons pas construire une Phantom ou une Ghost, car cela ne correspond pas à notre A.D.N. Ce n'est donc pas quelque chose que nous voyons comme une opportunité de croissance stratégique. C'est un segment en déclin, un petit volume, tandis que les SUV, eux, continuent de croître. »

L'autre élément de croissance concerne la clientèle, à propos de laquelle il poursuit : « Le nombre de personnes à haute valeur nette et leur richesse individuelle ont été multipliés par quatre par rapport à l'année 2005. Par conséquent, il y a

**"Nous travaillons sur une transmission manuelle avec le V8. Ce sera une voiture avec une configuration très spécifique."**

**Adrian Hallmark  
P.-D.G. d'Aston Martin**



environ quatre fois plus de personnes déclarées comme possédant une haute valeur nette, et chacune d'elles représente trois ou quatre fois plus qu'il y a vingt ans. Vendre 30 Bugatti par an, c'était alors comme escalader l'Everest sans oxygène. Récemment, vendre 100 Tourbillon à 6 millions d'euros a pris une soirée. Ce que nous observons, ce sont des clients qui achètent plusieurs autos dans ces gammes pour les collectionner. Cela implique que pour qu'Aston Martin soit une marque très luxueuse aujourd'hui, nous devons réussir sur ce marché des collections de voitures spéciales à plusieurs millions. Nous ne pouvons pas faire trois nouvelles gammes par an, mais nous devons être connus et crédibles dans cet espace. La bonne nouvelle, c'est que nous le sommes déjà. »

### **Transition**

L'autre dossier brûlant concerne évidemment l'électrification. A ce sujet, M. Hallmark explique : « C'est une transformation presque traumatique au niveau technologique. Nous savons tous que le point d'atterrissage de la majorité des transports sera électrique à batterie dans le futur. Mais après avoir été dogmatiques en ce qui concerne la transition entre le thermique et le tout-électrique, les législateurs sont maintenant plus flexibles. Ils étaient définitifs, ils sont désormais indécis. Et pour une petite entreprise, faire un bond en avant vers une technologie alors que de multiples marchés et régions législatives à travers le monde changent, c'est une période à haut risque. Nous avons vu de nombreux concurrents revenir sur une stratégie électrique absolue, en raison des retours des consommateurs, mais aussi des changements législatifs. La bonne nouvelle, c'est que nous n'étions pas des leaders en

électrification. En revanche, ce que nous prévoyons de faire à présent, c'est d'avoir une stratégie. Nous deviendrons électriques, il n'y a aucun doute là-dessus. Vous verrez la première Aston Martin 100 % électrique avant la fin de cette décennie. Toutefois, nous ne serons pas complètement électriques d'ici à 2030, et entre-temps, nous observerons une progression du moteur thermique vers l'hybride, puis vers le tout-électrique, mais de manière plus lente. »

M. Hallmark poursuit : « J'ai discuté avec Mate Rimac, et il m'a dit que c'était bien plus facile de vendre des Bugatti que des Nevera. Parce que les gens veulent du son et de l'odeur pour les voitures exclusives. Comment composer avec cette clientèle si nous devenons un fabricant 100 % électrique à la fin de la décennie ? »

Il revient au lien étroit qu'il tisse avec les amateurs et consommateurs d'Aston Martin : « En parlant avec eux, et en examinant toutes les données et les retours dans le segment du luxe, il y a trois types de clients. Il y a ceux qui ne se contentent pas de rejeter les véhicules électriques, mais qui les détestent, avec passion. Ce n'est pas de la simple antipathie, c'est bien plus que cela. La raison à ceci vient du fait qu'ils ont la sensation qu'on leur dit ce qu'ils doivent faire. Et lorsque vous dites quoi faire à un multimillionnaire ou un milliardaire, ou alors que vous leur dites non, ça ne leur plaît pas. Vraiment pas. Beaucoup de ces acheteurs de luxe ont l'impression qu'on leur dicte leur conduite, et ils ne croient pas qu'ils soient le problème. Que ce soit juste ou non, c'est ainsi qu'ils le perçoivent. La deuxième catégorie de clients, ce sont ceux qui conduisent leurs voitures de luxe tous les jours et s'en servent dans des zones à circulation limitée, où seuls les véhicules électriques sont parfois autorisés. Eux, ils accueilleraient volontiers une auto électrique,



Aston Martin Valhalla

à côté de leurs quatre ou cinq autres voitures non électriques, qu'ils utilisent pour différentes raisons. Et puis il y a le groupe du milieu. C'est celui qui est intéressant. Vous savez, il y a quelques années, tout le monde disait que les hybrides rechargeables étaient une perte de temps. Il fallait être soit thermique, soit électrique. Ce qui se passe de nos jours, c'est que ceux qui détestent les véhicules électriques comprennent qu'ils ne pourront plus acheter de moteurs à l'avenir. Donc, finalement, ils pensent qu'avec un peu d'électricité, un moteur thermique est toujours mieux qu'un véhicule entièrement électrique. Vous voyez par conséquent un changement d'attitude en faveur des hybrides rechargeables. Ce n'était pas le cas avant, voici cinq ans. C'est le cas aujourd'hui, et je prédis que dans cinq ans, cela évoluera encore. De plus en plus de consommateurs de véhicules hybrides rechargeables envisageront même des véhicules électriques. Tout cela n'est pas statique, ce n'est pas binaire, c'est une progression. Aucun doute là-dessus. Ainsi, le moment où nous serons pleinement électriques, je pressens que cela sera dans les années 2030, voire un peu plus tard. Et d'ici là, cela aura été dix à quinze ans de changement d'attitude, d'action des gouvernements, d'innovation produite, de carburants renouvelables, de batteries plus légères et moins chères, de charges facilitées, de plus grandes autonomies, et le monde évoluera. »

### Du pain sur la planche

Le cap vers l'hybridation étant posé à Gaydon, nous serions tentés d'ajouter qu'il y a du pain sur la planche. Rappelons que le seul modèle Aston Martin hybride à ce jour, hormis l'ultra-ultra-confidentielle Valkyrie, reste la Valhalla (999 exemplaires prévus). D'où l'interrogation concernant la façon de négocier le virage de l'hybridation à plus

grande échelle. On se dit que piquer une solution éprouvée sur l'étagère du partenaire technique Mercedes pourrait être une piste à suivre. Pas vraiment : « Je ne veux pas être critique envers Mercedes-Benz, mais leurs hybrides ne sont pas des références. Si je regarde la gamme, ce n'est pas très bien fait. C'est une réalité. Les hybrides Mercedes-Benz associés aux moteurs V8 ne sont pas des modèles en matière d'autonomie. La stratégie de la Valhalla donne la direction que nous suivrons. Ce sera aussi émotionnel que possible. Il s'agira d'un moteur V8 dérivé de la base de Mercedes, mais avec une boîte de vitesses et une batterie entièrement sur mesure pour nous, sans lien avec Lucid (la marque californienne de voitures électriques avec laquelle Aston Martin a également un partenariat, NDLR). Nous avons par ailleurs étudié les Ferrari et toutes les autres autos disponibles, donc nous savons ce qu'il faut faire. La voiture atteint déjà nos objectifs. Nos hybrides seront d'abord orientés vers la performance. Ils auront une autonomie crédible, et tout comme la Valhalla, l'application de cette technologie visera à créer du dynamisme, de l'émotion et de hautes performances en priorité. Avec l'avantage secondaire d'avoir un impact massif sur les émissions réelles de CO<sub>2</sub> au quotidien, en tenant compte non seulement des tests de cycle, mais aussi de l'utilisation effective. Donc, pas de batteries Lucid, pas de boîtes de vitesses ni de batteries Mercedes. Le moteur Mercedes sera au cœur de tout cela, mais le reste, c'est à nous de le définir. Nous sommes libres de le faire et nous le ferons. »

M. Hallmark poursuit alors à propos de l'électrification : « Notre partenariat stratégique avec Lucid concerne les batteries, les unités de propulsion et les modules de contrôle des batteries, mais pas les véhicules entiers. Nous ne prendrons pas de voitures

### Le futur d'Aston Martin

Lucid pour les rebadger. Pas plus que de Mercedes. Nous choisissons ce qui nous convient. D'un point de vue technique, nous avons un plan produit et une feuille de route et nous pouvons satisfaire tous nos besoins en matière de caractéristiques et de positionnement. Je n'ai aucun doute à ce sujet. »

Rassurez-vous, pour en revenir à du concret et bien vibrant, il y a également de quoi s'enthousiasmer. Lorsqu'on lui demande ce que lui inspirent des autos 100 % passion, comme celles qui ont une boîte manuelle par conviction, M. Hallmark embraille aussitôt : « Nous avons clairement été très performants avec les boîtes de vitesses manuelles associées aux moteurs à 12 cylindres. Les retours des clients sont incroyables. Certains d'entre eux les ont achetées non seulement un peu à cause de cela, mais en grande partie grâce à cela. Une boîte automatique, même DCT, n'aurait pas été aussi attrayante dans ces cas-là. Ainsi, sans m'engager sur des dates de lancement, nous travaillons en ce moment même sur une nouvelle transmission manuelle avec le moteur à 8 cylindres. Nous ne l'offrirons probablement pas en option. Ce sera une voiture avec une configuration très spécifique plutôt qu'un équipement. Car si c'est une option, cela représente environ 10 % de la demande. Mais si vous créez une définition spéciale, qui est manuelle, cela constitue 100 % de la demande. Donc, oui, nous travaillons sur cette idée actuellement. » ●

Par **Laurent Chevalier**  
Photos **Aston Martin Media**

**“Certains clients potentiels du DBX ne savent même pas qu'il existe. Donc, notre premier challenge, c'est la notoriété.”**

**Adrian Hallmark, P.-D.G. d'Aston Martin**



Aston Martin DBX707



Aston Martin Vanquish



# RALF TECH

## SPACE MILLENIUM

Testée en apesanteur zero G

Boitier en Titane Extrudé Grade 1  
T35 Aéronautique

Mouvement « electric »  
12 ans de réserve de marche

Lunette professionnelle  
avec insert en céramique matte

Cadran type nid d'abeilles  
avec indexes SuperLuminova®

Bracelets souples interchangeables CNES

Édition limitée à 100 pièces

[WWW.RALFTECH.COM](http://WWW.RALFTECH.COM)

Fabriqué en France

  
**cnès**  
CENTRE NATIONAL  
D'ÉTUDES SPATIALES





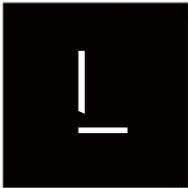
Visite chez Gordon Murray

# En ordre de marche

Le nouveau siège social de Gordon Murray Group est presque terminé et la production de la T.50 y bat déjà son plein. **Suivez-nous dans une visite exclusive, en compagnie du maître des lieux... avant un petit tour en passager à bord de la supercar anglaise.**

Par Matt Prior & Steve Cropley  
Photos Brandon Powell





a découverte du bâtiment est une première surprise : grand, moderne, imposant, il n'a rien de l'atelier d'un artisan sans lendemain. La seconde grosse surprise de la journée est l'arrivée de Gordon Murray en

personne. Bien que son nom soit inscrit sur l'édifice, nous ne nous attendions pas à le voir apparaître. Le petit monde de l'automobile sait, sans en faire étalage, qu'il a été confronté à de sérieux problèmes de santé. Visiblement, il se rétablit correctement, arborant un large sourire et une chemise chamarrée, sa manière à lui de manifester qu'il se sent bien. Nous sommes parmi les premiers visiteurs (les travaux ne sont pas encore terminés) et Gordon Murray a donc décidé de nous faire découvrir les lieux. Je l'ai déjà entendu dire qu'il s'amusait autant à concevoir des bâtiments que des voitures. Lorsque nous commençons notre déambulation, nous nous rendons immédiatement compte de l'amour du design et des matériaux de qualité, ainsi que de l'attention portée aux détails qui caractérisent tout ce qu'il fait.

### Un nouvel écrin

Highams Park, à Windlesham, dans le comté anglais du Surrey, est un site de 24 hectares, occupé avant sa faillite par la société Kamkorp (propriétaire, pendant un temps, des entreprises Frazer-Nash et Bristol Cars) et, avant cela, par la British Oxygen Company. Il reste sur le site une bâtisse délabrée, vieille de plusieurs dizaines d'années, qui, vue en plan, a la forme d'une molécule d'oxygène. « C'était beaucoup de travail », observe Murray d'un air amusé, étant donné que personne n'a jamais vu l'endroit d'en haut. Gordon Murray Group (GMG) est en train de déménager toutes ses activités depuis les villes voisines de Shalford et Dunsfold, après avoir récemment vendu ses activités liées aux véhicules électriques, Gordon Murray Technologies, pour se concentrer sur la fabrication de supercars. Le nouveau bâtiment, plutôt imposant, abrite déjà les fonctions commerciales et de gestion de GMG, accueille les visiteurs, ●●●

**Gordon Murray est fier de constater qu'un bon nombre de propriétaires semblent réellement utiliser leurs voitures, plutôt que de les conserver comme des pièces décoratives.**



Gordon Murray a commencé sa carrière d'ingénieur en Formule 1 chez Brabham en 1969, avant de passer chez McLaren en 1986, où il concevra sa première supercar de route, la F1. Il a fondé Gordon Murray Design en 2007 et est devenu constructeur, avec Gordon Murray Automotive, en 2017.



## Visite chez Gordon Murray



Dario Franchitti

**Triple vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis, l'Écossais Dario Franchitti a su saisir les attentes de Gordon Murray, en matière de comportement et de ressenti.**

**Dans l'atelier, la production tient un bon rythme, pour une machine aussi exclusive que la T.50 : l'objectif à terme est d'y construire 150 voitures par an.**

les aide à configurer les voitures, construit des autos sur commande dans un immense hall d'assemblage manuel à l'arrière (on dirait deux ou trois ateliers d'assemblage de Formule 1 réunis en un seul) et disposera bientôt de son propre atelier de peinture. Il y a également une salle d'exposition pour les voitures de collection. À côté du hall d'assemblage se trouve un centre d'entretien très actif, qui s'occupe de quelques-unes de la cinquantaine de T.50 déjà en circulation. Gordon Murray est fier de constater qu'un bon nombre de propriétaires semblent réellement utiliser leurs voitures, plutôt que de les conserver comme des pièces décoratives.

Nous parcourons l'ensemble, admirant la simplicité, la logique, la qualité avec lesquelles il s'attaque à tout. Bientôt, ce bâtiment sera rejoint par un studio de conception et un centre de recherche et de développement, flanqués d'une courte piste d'essais. Ce n'est pas pour la vitesse, nous assure Murray, le conseil municipal (jusqu'à présent très coopératif) n'apprécierait pas cela. Il restera de la place pour exposer sa propre collection, un assortiment fascinant des voitures qu'il a construites lui-même à ses débuts et des voitures qu'il aime inconditionnellement et dont il pense qu'elles l'ont influencé dans sa carrière. Un événement commémoratif des 60 ans sera organisé prochainement et, une fois que Highams Park sera achevé (Gordon Murray tient à terminer ce qu'il entreprend), il est prévu de l'ouvrir aux visiteurs. La dernière étape, typique de quelqu'un qui a apporté tant d'innovation à l'industrie automobile, sera la création d'un institut de formation sur le site, afin d'attirer de jeunes talents dans l'automobile.

Nous changeons de guide pour la deuxième partie de notre découverte. Place désormais à Dario Franchitti, quadruple champion d'IndyCar et triple vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis. Il n'est pas du tout acquis qu'un pilote de course s'intéresse aux voitures de route. Certains s'en détournent, car pour eux les sensations ressenties sur piste au volant d'une voiture de course ne



peuvent être approchées par une voiture de série. Dario n'est pas de cette espèce. « *J'adore mes voitures de route, déclare l'Écossais, alors que nous nous dirigeons vers une GMA T.50. J'aime tout ce qui touche à l'automobile. Je suis comme ça depuis que j'ai 5 ans.* » Dans la mesure où il se déplace avec une Lancia Delta Integrale, possède une Ferrari F40 depuis vingt-cinq ans (et la conduit aussi souvent que possible) ou utilise régulièrement une Porsche Carrera GT, une Ferrari F355 ou une Aston Martin V8 Vantage de 1984, sa sincérité ne peut être remise en question.

### A bord de la T.50

C'est ce qui a fait de lui la personne idéale pour Gordon Murray Automotive, où, d'après sa carte de visite, il est directeur de la marque, des performances et des produits. De manière moins formelle, il sert d'intermédiaire entre les ingénieurs de développement et Gordon Murray pour faire en sorte que les voitures de GMA ressemblent à ce que le patron aimerait qu'elles soient. Il ne s'agit pas non plus d'un simple ambassadeur, mis en avant pour satisfaire les clients. Un jour après notre rencontre, il s'envolera pour l'Espagne pour une semaine d'essais. C'est désormais son métier à temps plein (son jeune frère Marino joue un rôle similaire pour Singer, le restaurateur de Porsche 911). Tous les pilotes n'ont pas souhaité faire ce grand écart entre une carrière où le succès repose sur des performances mesurées en millièmes de seconde et une autre qui implique quasiment d'oublier les chiffres. Murray dit qu'il « se moque » des éléments mesurables. La T.50, malgré sa vitesse sans doute prodigieuse, a été conçue, comme la McLaren F1, pour engager son conducteur, et pas seulement pour aller vite. Notre discussion avec Dario Franchitti est émaillée de mots tels que « sensation » et « réponse ». L'équipe de GMA est particulièrement fière de son poids en ordre de marche, qui commence par un 9. Vient mon tour de monter à bord, dans l'un des sièges passagers. C'est la première

fois que je me trouve à l'intérieur d'une T.50. Franchitti sort au pas d'une intersection, en troisième, pour démontrer la souplesse du moteur et le fait que le V12 atmosphérique développé par Cosworth n'a que très peu de kilos à déplacer. « *Vous le sentirez lorsque vous la conduirez, dit-il. Vous sentirez l'absence de poids et la rapidité de la réponse.* » Je ne conduirai pas aujourd'hui, mais il y a des choses que l'on peut constater depuis l'un des sièges latéraux. L'une d'entre elles est la souplesse de la suspension et ce qui semble être une garde au sol généreuse par rapport aux normes des supercars. « *C'est incroyablement utile, s'enflamme Franchitti. On passe par-dessus tous les dos-d'âne. C'est dingue. J'ai vraiment essayé, mais je ne l'ai jamais fait talonner ni froter, que ce soit dans les rampes de parking, sur les pentes californiennes, même sur le circuit d'essais de Nardò.* » La souplesse de suspension favorise également la motricité, bien que sur une route comme celle que nous empruntons, humide, ouverte à la circulation, et avec 664 ch, de telles choses soient relatives. Mais « *elle a une très bonne motricité, assure Dario Franchitti. Gordon déteste les barres antiroulis arrière, alors il n'y en a pas.* » Les pneus, des Michelin Pilot 4 S, sont très axés sur une utilisation routière. « *Et ils sont disponibles sur l'étagère, précise Franchitti, ce qui permettra aux clients de s'approvisionner plus facilement.* » Pour une voiture aussi performante, ils sont également de taille relativement modeste : seulement 295 de section à l'arrière. « *L'un de nos plus grands défis a été de faire en sorte qu'ils communiquent avec vos mains, poursuit Franchitti. Lorsque nous y sommes parvenus, cela a été une immense satisfaction. Plus un pneu est adhérent, plus le moment où il décroche est rapide.* » La direction assistée de la T.50 ne fonctionne qu'en dessous de 10 km/h, pour faciliter les manœuvres. Au-delà, c'est sans filtre. « *Elle n'a pas besoin d'un ratio de démultiplication ultra-rapide pour faire croire aux gens qu'elle est réactive, déclare Franchitti, ce que je déteste dans certaines voitures* » ●●●



A Windlesham, au sud-ouest de Londres, le siège de Gordon Murray Automotive, un département de Gordon Murray Group, n'a rien de l'atelier d'un petit artisan.

## La T.50, malgré sa vitesse sans doute prodigieuse, a été conçue pour engager son conducteur, et pas seulement pour aller vite.





Visite chez Gordon Murray



Dans la partie "musée", Gordon Murray a reconstitué l'un de ses premiers bureaux, avec ses objets familiers. Le contraste est fort avec l'aspect clinique, digne de la F1 moderne, des baies d'assemblage. Ci-contre, par son poste de pilotage central, l'habitacle de la T.50 évoque évidemment la McLaren F1.



Phillip Lee (P.-D.G. Gordon Murray Group)



modernes. » Quelques-unes d'entre elles, cependant, ont de très beaux moteurs. Tout comme la T.50. Je m'en voudrais de ne pas mentionner le V12 de 4 litres, conçu sur mesure, parce qu'il sonne très, très bien. « La boîte à air en fibres de carbone est réglée pour produire une résonance en fonction de l'angle de l'accélérateur, et le bruit que nous ressentons est entièrement lié à l'angle de l'accélérateur, explique le pilote essayeur. C'est l'une des choses que Gordon a apprises de la McLaren F1, dont le bruit d'admission est incomparable. C'est plus difficile avec un moteur de plus petite cylindrée, mais nous avons tous su quand nous l'avons trouvé. »

### L'exclusivité pour feuille de route

Outre la souplesse, le son et la faible inertie, ce qui me frappe dans la T.50, c'est la facilité avec laquelle notre guide peut dessiner ses trajectoires, même sur ces routes anglaises, grâce à la largeur relativement modeste de la voiture (1 850 mm). L'empreinte de la F1 est similaire, et je me demande si un pilote téléporté de l'une à l'autre, sans rien savoir de la lignée, remarquerait que les deux sont issues de la même main. « Je pense qu'en ce qui concerne la position assise et l'éthique, oui, admet le pilote. Mais la conduite est complètement différente. Et ce n'est pas une petite différence. L'un de mes souvenirs les plus forts, que je garderai en mémoire toute ma vie, a été une session où Gordon conduisait cette T.50 devant moi, sur une route de montagne, tandis que j'essayais de le suivre au volant d'une F1. Je me suis vraiment dépouillé pour réussir à ne pas me faire distancer. Et j'étais soulagé d'en sortir à la fin ! Vous constatez à quel point les choses ont évolué en trente ans. » Cette course-poursuite improvisée l'a poussé à vouloir absolument devenir propriétaire lui-même d'une T.50. Sauf qu'elles étaient déjà toutes réservées. « J'ai dû persuader le grand patron de me vendre un prototype », dit-il. Alors pour la T.33, il n'a pas répété l'erreur, en passant commande à temps ! Notre dernier interlocuteur n'est autre que le P.-D.G. de Gordon Murray Group, Phillip Lee. Après une carrière à l'international, ce financier

a intégré le géant chinois Geely, où il a fini par se charger de Lotus, avant d'atterrir chez GMG, il y a environ cinq ans. Il en est devenu P.-D.G. en 2022, lorsque le fondateur a pris le poste de président. A l'heure actuelle, Phillip Lee est extrêmement occupé à faire construire des voitures, dans la position confortable de quelqu'un qui joue à guichets fermés, jusqu'en 2028. L'entreprise est actuellement à mi-chemin de la fabrication de ses 100 T.50. Ensuite, 25 T.50S Niki Lauda, réservées à la piste, seront produites plus tard dans l'année, avant que l'attention ne se porte sur la T.33, dont la livraison est prévue pour 2026. Après cela, il y aura une T.33 Spider et au-delà, potentiellement, une T.33 très affûtée. « Lancer la production de la T.33 l'année prochaine sera une tâche très importante, déclare Lee, même si les caractéristiques de cette supercar sont plus simples que celles de la T.50. En effet, la T.33 bénéficie d'une homologation mondiale, alors que la T.50 n'est homologuée que pour de petites séries sur les marchés où elle est vendue. » Si tout se vend, pourquoi ne pas produire plus ? Il rejette fermement cette option. « En plus de nos valeurs fondamentales, comme la perfection de la conduite, nous offrons l'exclusivité. Si vous dites que vous allez construire 100 voitures, c'est ce que vous devez faire. Nous ne voulons pas être des stars d'un seul tube. Nous bâtissons une entreprise. » Environ 50 voitures ont été fabriquées en 2024 et l'objectif pour 2025 est de 120 exemplaires, pour une production idéale de 150. D'ici là, GMG aura ajouté 50 personnes à ses 350 employés actuels. Un cycle de nouveaux modèles est prévu jusqu'en 2040, avec des plateformes et des motorisations déjà décidées. Phillip Lee insiste sur le fait que l'entreprise est engagée dans la recherche sur les motorisations hybrides et à hydrogène. « L'avenir du marché, c'est une cible mouvante, explique-t-il. Les grandes villes élaborent leurs propres réglementations, et la situation est encore plus fragmentée aux Etats-Unis. Mais nous sommes prêts pour affronter le futur. » ●

**"En plus de nos valeurs fondamentales, comme la perfection de la conduite, nous offrons l'exclusivité."**

Phillip Lee, P.-D.G. de GMG



GMA T.33 Spider



GMA T.50



GMA T.50S



La "gamme" des Gordon Murray s'articule aujourd'hui autour de deux modèles, déclinés en plusieurs versions, produits en séries strictement limitées. La production de la T.33 succédera à celle de la T.50 dans l'usine dès l'année prochaine. Pour la suite, des projets sont déjà à l'étude... jusqu'en 2040 !





# L'Enfer vert... en VIP

Vivre un week-end de course, sur le grand Nürburgring, ça vous dit ?  
**Rendez-vous en octobre prochain, mais il faut réserver vite.**

**V**ous avez adoré la première édition. Alors, on y retourne pour un week-end spécial « Nordschleife », du 18 au 20 octobre. Le prétexte, c'est une manche de la NLS (Nürburgring Longstrecken-Serie) qui se déroule ce week-end-là. Pas très connu de notre côté du Rhin, ce championnat est juste un gros délire : il se déroule exclusivement sur le grand circuit du Nürburgring, qui comprend donc la « vieille » Nordschleife raccordée au circuit F1 moderne. Il est question

de 130 voitures et de 30 marques au départ ! Nous parlons de Porsche 992 GT3 R, de Lamborghini Huracán GT3, d'Audi R8 LMS GT3, d'Aston Martin Vantage GT3, de BMW M4 GT4, de Porsche 718 Cayman GT4... Le tout évolue sur ce tracé impitoyable et totalement anachronique, 20 km, une piste souvent étroite, 73 virages dont 33 à gauche et 4 à droite, et le fameux Karussell, ce virage relevé en plaques de béton qu'il vaut mieux savoir prendre bien au milieu. Rappel pour les distraits : l'épreuve se déroule en octobre.

Donc, la météo peut se montrer taquine, voire cruelle pour les pilotes. En tant que spectateur privilégié, vous adorerez. Car nous vous proposons un accès VIP (loge, pit lane, garage) durant la course. Mais vous aurez aussi la possibilité de faire des « race laps » pendant les essais, à bord d'une des voitures engagées en NLS, en passager de son pilote. Là, peut-être, la météo et les spécificités techniques de l'Enfer vert vous procureront d'autres émotions fortes. Et si vous avez envie de vous mesurer directement

au géant allemand, vous pourrez y rouler librement au volant de votre voiture le samedi en fin d'après-midi et le dimanche en prenant un ticket... comme au manège. A vivre et à revivre !

**Par Jérôme Kuehn**  
**Photos Laurent Chartier**



Information et inscription via [nurb@sporauto.club](mailto:nurb@sporauto.club) ou le QR code



Par Sylvain Vétaux

# Longines Ultra-Chron Carbon

Diamètre : 43 mm Boîtier : carrure en carbone et fond en titane  
Mouvement : automatique L836.6 Prix : 5 400 € Site : [www.longines.com](http://www.longines.com)

**C'**est en 1968 qu'est lancée l'Ultra-Chron Diver, première montre de plongée à haute fréquence au

monde (voir encadré ci-dessous). Sa descendante en reprend les atours : un boîtier de forme coussin, des index et des aiguilles bâtons, des cornes courtes. Le nouveau millésime se distingue surtout par sa carrure en carbone moulée. Comme les fibres sont plaquées et non pas tissées, chaque montre bénéficie de sa propre esthétique. Le fond, tout comme la couronne vissée et la lunette, est en titane. Paradoxalement, alors que

cette montre est destinée à découvrir les fonds marins (étanchéité à 300 m), la lunette est fixe, sans possibilité de calculer les temps d'immersion. Le verre saphir, traité antireflet, coiffe un cadran anthracite qui est légèrement sablé. Le mouvement à haute fréquence (36 000 alternances par heure) est à remontage automatique, dispose d'un spiral en silicium pour résister aux champs magnétiques et est certifié chronomètre par Timelab. En dépit d'un diamètre de 43 mm, le poids de cette Ultra-Chron est minime : 80 g, bracelet compris.



POUR ALLER PLUS LOIN...

## La haute fréquence chez Longines

Dès 1914, Longines, dans un compteur de temps courts à trois poussoirs, conçoit son premier mouvement à haute fréquence, le 19.73N. Deux ans après, la manufacture de Saint-Imier présente un calibre mécanique capable de mesurer les temps au 1/100 s ! La gamme Ultra-Chron est lancée en 1966, sous la forme d'une jolie montre à trois aiguilles de 35 mm, avec date.

Longines garantit une précision de l'ordre de la minute par mois (2"/j), soit bien au-delà des exigences du COSC (+6"/-4"). C'est en 1968 qu'est commercialisée la version pour la plongée. Baptisée « Diver », la référence 7970 est de forme coussin et d'un diamètre de 41 mm. Elle est étanche à 200 m, se singularise par son aiguille des minutes rouge et est animée par un mouvement 431.



### Cartier Santos Dual Time

■ 40,2 x 40,2 mm ■ 9 900 € ■ [www.cartier.com](http://www.cartier.com)

L'indémontable Santos se rappelle à nos bons souvenirs sous la forme d'une montre à double fuseau horaire. Baptisée « Dual Time », elle conserve ses index romains mais exhibe, à 6 heures, un cadran précisant la seconde heure ainsi qu'un indicateur jour/nuit. Vis apparentes, couronne à 7 pans avec spinelle de synthèse, bracelet intégré : le reste est du Santos pure souche.



### Omega Speedmaster Moonphase Meteorite

■ 43 mm ■ 18 800 € ■ [www.omegawatches.com](http://www.omegawatches.com)

Quoi de plus normal, pour la Moon Watch, que d'afficher un cadran en météorite ? La Speedmaster forcit un peu et opte pour un affichage plus chargé avec phases de lune et petite seconde prenant la forme d'une aiguille rouge à 9 heures. Deux types de cadran sont proposés : PVD noir ou gris galvanique. Le mouvement manuel est le Co-Axial 9914, très résistant au magnétisme (15 000 gauss).



### Hamilton Jazzmaster Performer Auto Chrono

■ 42 mm ■ 2 595 € ■ [www.hamiltonwatch.com](http://www.hamiltonwatch.com)

Animée par un calibre H-31 automatique lui garantissant 60 heures d'autonomie, la Jazzmaster Performer Auto Chrono est une montre sportive massive. Cette version en PVD noir opte pour un cadran ouvert, laissant admirer toutes les dates. Le compteur à 6 heures apporte un peu de couleur. Le bracelet en cuir perforé dispose d'un système de pompes rapides.



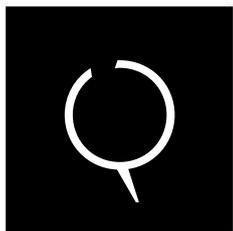
Propos recueillis par Alain Pernot  
Portrait Laurent Villaron

Soheil Ayari (pilote)

# Plein gaz !

Premier Français à avoir remporté le Grand Prix de Macao F3 – dans des conditions absolument rocambolesques ! –, Soheil Ayari est doté d'un sens de l'attaque peu commun. **Son tempérament "tout feu tout flammes" lui a d'ailleurs joué quelques tours...**

# "Avec Montoya, on a failli se mettre sur la tronche plus d'une fois. Dès qu'on se retrouvait en bagarre directe sur la piste, ça se terminait mal. Une boucherie !"



## Quel est votre premier souvenir automobile ?

Je suis né à Aix-les-Bains d'un père iranien et d'une mère savoyarde. Ma famille s'étant installée à Téhéran alors que j'avais 2 ans, c'est là-bas que j'ai découvert l'automobile. Comme plein d'enfants, j'étais fasciné par les belles voitures. A Téhéran, il nous arrivait de voir des Porsche 911, des Jaguar Type E ou encore des Mustang Mach 1. Nous avons

quitté l'Iran durant la révolution islamique. A cette époque-là, ça tirait de partout ! Nous pratiquions souvent l'équitation près de l'aéroport militaire et, un jour de janvier 1979, nous avons vu décoller le 747 du shah, escorté par des chasseurs F-14 et F-16. Mon père a tout de suite compris ce qu'il se passait. On est immédiatement rentrés à la maison pour prendre chacun une valise et on est montés dans le premier avion pour la France. Mon père nous a rejoints quelques années plus tard.

## Comment avez-vous découvert le sport automobile ?

En arrivant chez ma grand-mère, on a allumé la télé et nous sommes tombés sur un Grand Prix de F1. Avec mon frère Cyrus, on était fascinés. En 1982, notre oncle, qui avait été pilote, nous a emmenés au Castellet voir le Grand Prix de France, celui avec la polémique Arnoux/Prost. Cyrus et moi, on a trouvé ça génial et on s'est mis à rêver...

## A cette époque, votre cœur balance entre 2 et 4 roues...

Lorsque mon père nous a rejoints, il nous a offert à chacun une petite moto. Avec mon grand frère, on allait faire de l'enduro quotidiennement dans la forêt voisine. Et puis, un jour, il essaie un kart et ça le rend fou. Mon père finit par lui en acheter un. J'étais vert... Il se résout à faire de même pour moi. Un vieux Classe Bleue. Un vrai « poumon ». Néanmoins, j'ai réussi à aller plus vite que mon frère. Mon père a dit : « *Je veux que le Karting vous apprenne quelque chose. Donc vous ferez la mécanique.* » Et il a fait venir un retraité du Karting, que je vois toujours, pour nous donner des cours de mécanique. J'ai d'ailleurs été champion de France en 1990 en préparant mon kart et mes moteurs. J'avais même créé toute une gamme d'arbres de raideurs différentes que je changeais selon les circuits. A l'époque, personne ne faisait ça ! L'école n'était pas mon fort. Je me suis fait virer du collège et j'ai intégré un CAP puis un BEP de tourneur-fraiseur, suivis d'un bac technique avant de faire un BTS bureau d'études. Mes profs me laissaient utiliser le matériel de l'école.

## Comment êtes-vous passé à la monoplace ?

Ma seule chance était de gagner un volant. Je me suis inscrit au Volant Elf et j'ai terminé... deuxième ! Heureusement, à l'époque, il existait le Volant Mygale-Maxauto, à Monthéry, qui acceptait des pilotes recalés. Avec ce que j'avais appris à l'école Winfield, j'avais les bases pour bien faire et je l'ai remporté fin 1992, à 22 ans. J'ai ainsi pu disputer la saison 1993 en Formule Ford. Je l'ai attaquée avec mon cœur, ma personnalité, c'est-à-dire avec mes défauts aussi... J'y vais à bloc mais j'en fais trop. Je faisais des perfs mais sans concrétiser.

## Vous avez fini par obtenir votre premier podium, mais dans des circonstances particulières...

A mi-saison, juste avant cette course du Castellet, je descends avec des potes à Cannes pour le festival. Des Anglais éméchés commencent à nous chauffer. Et ça part complètement en sucette. J'ai tellement écrasé le nez d'un d'entre eux que je me suis cassé les métacarpiens. Je me suis retrouvé avec le bras droit plâtré du coude à la main. Une vraie catastrophe ! Jean-Claude Silani, l'ingénieur de l'équipe, a été top. Il a commencé par meuler le plâtre. Mais c'était injouable : je n'arrivais pas à passer la troisième. J'étais en larmes dans la voiture. Heureusement, Jean avait une amie qui travaillait dans une clinique, au Beausset. Elle m'a fait un plâtre en résine – l'un des premiers – avec le levier de vitesses intégré dedans ! Ça fonctionnait : je ne tenais le volant que de la main gauche.

De ce fait, j'avais l'épaule gauche en feu. Et si je dépassais un quart de tour de contre-braquage, le volant m'échappait. J'ai donc dû conduire hyper-proprement. Et j'ai réussi à terminer deuxième ! J'ai ensuite remporté la dernière course de la saison. Mais Mygale ne me garde pas pour 1994.

## Comment avez-vous rebondi ?

Lors de la remise des prix de la Formule Ford, Jean-Philippe Grand – le patron de Graff, l'équipe de référence – m'interroge. Je lui dis que je n'ai qu'un quart de budget et pas de volant. Il me répond : « *J'ai vu, moi, ce que tu as fait au Castellet. Viens chez moi avec ce que tu as.* » Et c'est parti comme ça. Nous avons été champions en 1994 en battant l'équipe Mygale ! Grâce à Carglass, j'ai pu passer en Formule 3. Franchement, au début, j'ai cru que je n'y arriverais jamais. J'ai mis six mois à m'habituer à l'aéro. Et puis j'ai eu un déclin. J'ai signé une pole. Et c'était parti. Jean-Philippe Grand me disait : « *Tu attaques trop. Si tu ne changes pas ton pilotage, tu n'avanceras jamais en F3.* » Mais j'ai réussi en conservant mon style. J'avais retenu un principe de Roland Reiss (Winfield) : « *Une monoplace a assez de freins. Le frein moteur ne sert à rien.* » Je freinais donc fort et ne faisais le talon-pointe qu'une fois en passant directement le rapport souhaité, comme de la cinquième à la seconde. Ça ne plaisait pas à Jean-Philippe Grand mais ça marchait pour moi. En 1996, on fait une saison de dingue grâce à l'ingénieur Michel Lecomte, qui m'a tout appris en matière de monoplace. Cette année-là, je suis champion de France de F3.

## Vous passez en F3000 – la F2 de l'époque – mais vous refaites une pige mémorable en F3...

Jacques Régis, le président de la FFSA, voulait faire un coup au Grand Prix de Macao 1997 avec le soutien de la SEITA. Jean-Philippe Grand me propose donc de refaire la coupe du monde de F3 pour le Graff. Je lui devais tellement que je ne pouvais pas refuser, mais – après avoir gagné une course dès ma première saison de F3000 – c'était très risqué pour moi de redescendre en F3. J'accepte. Nous avons repris une voiture de 1996, que l'on connaissait par cœur. Comme il y avait un beau budget, avec Michel Lecomte, on s'est lâchés : aéro, suspensions, autobloquants... on a tout refait ! Lorsqu'on est arrivés à Macao, les gros teams nous ont ri au nez. Aux essais, je leur colle une seconde et je signe la pole ! Ils riaient moins. La course a été juste dingue. Nous avons un embrayage carbone que je ne maîtrisais pas bien et j'ai raté mes départs aux deux manches. Je suis alors sixième. Je remonte troisième et me retrouve dans l'échappement d'Angelelli. Devant, le leader se rate dans un virage, Angelelli lève le pied et je ne peux pas l'éviter. ●●●



GP de Macao F3 (1997)

Après avoir décollé dans les airs en début de course, Soheil Ayari s'impose avec brio dans la coupe du monde de F3, au volant d'une monoplace de l'année précédente !

Oreca (1 000 km du Nürburgring, 2008)



DPP1

Après avoir brillé en monoplace (deux victoires en Formule 3000), Soheil Ayari s'est distingué en Endurance, notamment avec Oreca.

Je décolle sur sa roue arrière et m'envole dans les airs ! Je retombe en touchant le rail et je pars en tête-à-queue devant le peloton qui me dépasse. Là, je me dis que c'est mort. Sur ce, drapeau rouge ! La voiture est en vrac mais je la ramène quand même sur la grille. En quatre minutes, les mécanos retapent l'auto, changent le nez et le train arrière. Ils avaient tout préparé ! On repart et je rerate mon départ. Je remonte de nouveau mais, à la suite du choc, ma pompe à essence me lâche dans le dernier tour et je termine en roue libre... troisième de la première manche. La seconde est un peu plus calme. La présence d'un chien sur la piste provoque tout de même une safety car. Je profite du restart pour dépasser Angelelli. J'enchaîne alors tour de qualif sur tour de qualif et deviens le premier Français à gagner Macao !

### Cette victoire à Macao vous a-t-elle valu des touches avec des équipes de F1 ?

Alors que j'étais encore à Macao, Williams-Renault m'appelle pour me proposer de participer dans la foulée à un test F1 à Barcelone. Ils cherchaient un pilote d'essai et je me retrouve confronté à Nicolas Minassian, Max Wilson et Juan Pablo Montoya. On devait faire chacun 80 tours mais, au bout de 40, la boîte de vitesses lâche. Et ils ne me font pas repartir. Piloter la F1 championne du monde, ça a quand même été un kif ! Avec Nicolas, on a rapidement compris que c'était un peu joué d'avance. Cela dit, il faut reconnaître que Montoya était un cran au-dessus. En F3, je lui bottais les fesses mais, à partir de la F3000, c'était l'inverse. C'est une bête ! Parmi ceux que j'ai affrontés, c'est de loin le meilleur pilote. Bon, on a failli se mettre sur la tronche plus d'une fois. En fait, dès qu'on se retrouvait en bagarre directe sur la piste, ça se terminait mal. Une boucherie !

### Avec vos bons résultats en F3000, avez-vous eu d'autres ouvertures en F1 ?

Non, pas vraiment. Je n'avais pas de manager et, avec le recul, je me rends compte que c'était une connerie. On a tout fait seuls, en famille, mais on n'avait pas compris les clés du système. Après quatre saisons de F3000, j'ai une opportunité en championnat de France de Supertourisme sur une Peugeot semi-officielle de l'équipe Solution F. Leur voiture n'est clairement pas top. Je leur propose de participer à sa reconstruction. J'ai redessiné toutes les suspensions et j'ai refait des calculs de résistance des matériaux pour améliorer la cellule centrale. Avec toute l'équipe, on fait une caisse de malade et on est champion de France en battant les autos d'usine conçues par Oreca ! Génial.

### Quand avez-vous débuté en Endurance ?

En 1997, Hugues de Chaunac me propose de participer aux 24 Heures du Mans sur une Viper. On est en tête de notre catégorie et, à un moment, je mets deux roues dans l'herbe au virage Porsche. Je rentre dans le mur, direct. Voiture en feu. Hugues m'a repris en 1999. On a failli gagner de nouveau la catégorie mais la chaîne de distribution a lâché. Ma connexion avec Peugeot m'a ensuite offert une opportunité en 2003. Jean-Pierre Nicolas propose à Henri Pescarolo un moteur et deux pilotes : Eric Hélary et moi. Réponse d'Henri : « Eric, avec plaisir ; Ayari, pas question ! » Henri connaissait mon tempérament et s'est dit

**"En 2014, en plus des 24 Heures du Mans auto, j'ai aussi participé aux 24 Heures du Mans moto. J'ai même terminé 3<sup>e</sup> de ma catégorie !"**

que je n'étais pas un pilote d'Endurance. Et pour ça, il avait raison. J'ai appris à le devenir, mais ce n'est pas dans mon A.D.N. au départ. Jean-Pierre Nicolas n'a pas lâché et je me retrouve dans l'équipe d'Henri. Je m'en souviendrai toujours : lors du briefing de l'équipe, il n'a parlé qu'à moi. Finalement, ça se passe très bien. On termine septièmes avec Nicolas Minassian et Erik Comas. L'année suivante, on finit même quatrièmes avec ce dernier et Benoît Tréluyer !

### Ça se complique en 2005...

Oui, je suis avec Eric Hélary et Sébastien Loeb. Et là, je merde. Je sors la voiture et, dès lors, Henri m'a flingué dès qu'il a pu. Heureusement, Hugues de Chaunac m'a offert une autre chance avec la marque Saleen en GT puis avec le châssis Oreca en proto. En 2009, avec Olivier Panis et Nicolas Lapierre, on termine cinquièmes au Mans. L'année suivante, encore mieux : je tiens le volant pendant près de douze heures et, avec Didier André et Andrew Meyrick, on finit premiers des essence et quatrièmes au général. Un moment génial !

### Votre rencontre avec Sébastien Loeb, au Mans en 2005, a eu une suite pour le moins insolite. Laquelle ?

On est devenu de très bons potes. A un moment donné, j'ai dû m'installer en Suisse. Pas pour raison fiscale mais parce que je n'avais plus de permis de conduire en France. J'avais perdu mes 12 points puis 43 autres dans la foulée... Avec Sébastien, nous sommes alors voisins et on fait beaucoup de moto d'Enduro dans le Jura. Il me fait aussi essayer sa moto de vitesse, à Lédénon, et je découvre des sensations de fou. On est en 2013. A la fin de l'année, on est invités à participer au Scorpion Masters, une compétition moto dans le style de la Course des champions. Grâce à ma polyvalence, je termine troisième face à des pros confirmés. Incroyable ! Sur ce, Aprilia me propose de faire les 24 Heures du Mans moto...

### Avez-vous relevé le défi ?

Oui ! En 2014, en plus des 24 Heures du Mans auto sur Ferrari, j'ai aussi participé aux 24 Heures du Mans moto sur une Aprilia quasi de série en équipe avec Bertrand Gold et Adrien Chareyre, un triple champion du monde de Supermoto. Pour me préparer, je vais revoir un pote qui m'avait enseigné les rudiments de la moto de vitesse : un coaching de vingt jours. Et on termine troisièmes de la catégorie Open ! J'ai d'ailleurs reçu un prix de l'ACO pour avoir été le seul pilote ayant remporté une coupe en auto et en moto...

### Vous vous tournez ensuite vers les courses historiques. Comment est-ce venu ?

Ça a commencé au Mans Classic 2006. Mister John of B, un partenaire qui m'aide depuis mes débuts, souhaite alors courir en historique et me demande de le coacher. Je roule avec lui sur une Porsche 935 et nous gagnons notre catégorie. Depuis, je n'ai jamais cessé de rouler avec lui en historique. Je me fais plaisir car je conduis des voitures qui m'ont passionné et, surtout, je redécouvre les problèmes des pilotes de l'époque. Il y a plein d'autos qui ne se conduisent pas du tout comme on l'imagine. Par exemple, la Porsche 917. J'ai fait changer tous les réglages à l'équipe mais ça n'a pas donné du tout ce que j'attendais. En 2008, je signe le deuxième chrono des qualifs, derrière Jürgen Barth, 60 ans, qui me tape sur l'épaule en me disant : « Pas mal pour un petit jeune. » Ça me met un peu les abeilles... Je demande à l'équipe de revenir aux réglages d'origine. Je me suis rendu compte que mon approche qui consiste à emmener beaucoup de vitesse dans les virages ne fonctionnait pas. Je me suis mis à piloter comme mon oncle : gros freinage et gros gaz. J'ai fait le freinage à Barth au premier virage et il ne m'a plus jamais revu ! Maintenant, chaque fois que je monte dans une voiture, je cherche à comprendre comment la conduire. C'est très intéressant. Je viens d'ailleurs de créer une équipe de F1 historique, Ayari F1 Madness. J'ai acheté une Ligier JS21 de 1983 que je loue. Celle avec les suspensions actives. Une nouvelle aventure passionnante ! ●

# 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...

Porsche Media

## ET AUSSI...

BMW M135 xDrive  
Ferrari F430 (2004)



58

## Porsche 911 GT3

(type 992, phase 2)

Galop d'essai au volant de la toute dernière définition de celle qu'on ne présente plus, « la » GT3. Pas plus de chevaux, mais plus d'efficacité et toujours autant de sensations.



32 Ferrari  
12Cilindri

Laurent Villaron



42 BMW  
M5

Greg



52 Mercedes-AMG  
CLE 53 4Matic+ Cabriolet

Mercedes Media



# Nouvelle vague

Il n'y a pas de mots pour retranscrire la poussée du V12 Ferrari entre 7 000 et 9 000 tr/mn. **A moins de le comparer à la puissance d'une vague géante. D'où l'idée de le redécouvrir en version Spider à Nazaré, au Portugal, épice centre mondial du surf de l'extrême.**

Par Laurent Chevalier Photos Laurent Villaron



## GRAND FORMAT Ferrari 12Cilindri Spider



La 12Cilindri Spider reprend le principe de toit en dur escamotable comparable à celui de la 812 GTS. L'une des principales différences par rapport à cette dernière concerne la rigidité du châssis, qui grimpe en flèche et cela se ressent au volant. Quant au V12, il est toujours aussi enthousiasmant !





A 7 000 TR/MN, ÇA PASSE AU SOPRANO, ÇA POUSSE DANS LE DOS, ET LE COUPLE N'A TOUJOURS PAS ATTEINT SA VALEUR MAXI.  
**ALORS ON PLANTE L'AIGUILLE DANS LE MILLE : 9 500 TR/MN !**



**GRAND FORMAT** Ferrari 12Cilindri Spider

LE TOIT ESCAMOTABLE NE FAIT  
QUE LIBÉRER UNE VOIX QUI ÉTAIT  
DÉJÀ PRÊTE À S'ENVOLER. **ÇA DEVIENT  
CARRÉMENT PLANANT.**

Ferrari annonce une hausse de 60 kg par rapport au coupé, en raison des renforts de caisse nécessaires pour maintenir la rigidité malgré l'ablation du toit. Les 830 ch passent aux roues arrière par l'intermédiaire de la boîte double embrayage à 8 rapports inaugurée sur la SF90 Stradale.



azaré, Portugal, lundi 27 janvier, 9 heures.  
On les appelle les « vagues monstres ».  
Des murs d'eau colossaux qui peuvent s'élever  
jusqu'à 25 m de hauteur et qui font le bonheur  
des surfeurs. D'autant plus spectaculaire  
qu'ils se laissent observer, aux premières loges,  
depuis un promontoire naturel perché  
à flanc de falaise. Le phénomène s'explique  
par des courants formés dans un canyon  
sous-marin de 5 000 m de profondeur et un effet

d'entonnoir qui concentre l'énergie de la houle vers ce point béni  
des dieux de la glisse. Autant dire La Mecque pour les stars mondiales  
du Big Wave Riding, comme Justine Dupont, pour qui ça paraît limpide.  
« Ce sont précisément ces vagues que nous recherchons, celles qui vous  
mettent à bout. » Si je vous parle de ces lames de fond, c'est pour  
une simple et bonne raison, ou plutôt un constat : il n'y a pas meilleur  
parallèle pour exprimer ce qu'on ressent lorsqu'on écrase l'accélérateur  
de la nouvelle Ferrari 12Cilindri Spider.

## Tube

A 4 000 tr/mn sur un filet de gaz, la mer semble calme, mais vous  
sentez que ça peut se déchaîner au moindre appel du pied.  
Une légère pression sur le champignon libère une puissance qui s'érige  
progressivement, mais sûrement, en tsunami. D'abord sans faire de  
vagues, puis en donnant l'impression que quelque chose d'inhabituel se  
produit. Une sorte d'amplitude indescriptible, dont l'énergie augmente  
à mesure qu'elle émerge. Le sentiment est d'autant plus étrange qu'elle  
est palpable, audible et ne laisse aucun doute sur la suite : les choses  
vont s'accélérer de manière irrésistible et quasi incontrôlable. Bref, ça va  
déborder. De fait... à 5 000 tr/mn, la houle se forme comme une onde  
qui prend de l'ampleur. La 12Cilindri Spider est poussée par une fougue  
qui ne fait que décupler. Sous le long capot, ça gronde, ça aspire,  
ça grogne, ça chante et ça commence à se déchaîner très sérieusement.  
A 6 000 tr/mn, on a beau se méfier et se tenir à la barre, ça secoue.  
Le 6,5 litres change de registre et monte dans les gammes. Ce n'est  
plus un cri, c'est une mélodie. Vive, légère, énergique et vigoureuse, mais  
aussi plaintive, communicative et presque victorieuse. Oui, tout ça  
à la fois. Avec une voix grave de baryton mixée aux aigus de ténor qui  
fendent l'air et vous bercent par la même occasion. A 7 000 tr/mn,  
ça passe au soprano et ça pousse dans le dos. Ce qui est cocasse, c'est  
que le pic de couple maxi (7 250 tr/mn !) n'est toujours pas atteint.  
Le son devient cristallin et s'installe dans la durée en s'étirant comme ●●●





LE V12 EST CAPABLE DE PASSER,  
SANS TRANSITION, DU CHAT  
ANGORA SUR UN FILET DE GAZ  
AU **TIGRE FAROUCHE** LORSQU'ON  
MET LA LOUCHE.



### TECHNIQUE

Moteur : **V12 à 65°, 48 S** Cylindrée : **6 496 cm<sup>3</sup>**

Régime maxi : **9 500 tr/mn**

Puissance maxi : **830 ch à 9 250 tr/mn**

Couple maxi : **69,1 mkg à 7 250 tr/mn**

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

Antipatinage/autobloquant : **de série + contrôle de trajectoire**

Poids annoncé : **1 620 kg à sec**

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

L - l - h : **4 733 - 2 176 - 1 292 mm**

Empattement : **2 700 mm**

Voies AV/AR : **1 686/1 645 mm**

Pneus AV & AR : **275/35 & 315/35 R 21**

Réservoir : **92 l**

Prix de base : **427 000 €**

Prix des options/malus : **160 197/70 000 € \***

Prix du modèle essoyé : **657 197 €** (malus compris)

\* Barème 2025, applicable à partir du 1<sup>er</sup> mars.

### PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **340 km/h** 0 à 100 km/h : **2"9**

0 à 200 km/h : **8"2**

Prenez le V12 de la 812  
Competizione Aperta et  
aigüisez-le encore un peu,  
avec vilebrequin  
rééquilibré et allégé de 3 %.  
Les bielles sont en titane,  
cela va sans dire. Elles  
permettent d'économiser  
40 % du poids par rapport  
aux bielles en acier.



## GRAND FORMAT Ferrari 12Cilindri Spider

un élastique. A 8 000 tr/mn, la 12Cilindri Spider décuple ses foulées et déguerpit à la vitesse grand V. A 9 000 tr/mn, pas le moindre signe d'essoufflement puisque le pic de puissance n'est pas encore atteint (830 ch à 9 250 tr/mn). Par gourmandise, on prolonge jusqu'à 9 500 tr/mn, en tirant sur la palette de droite pour éviter de toucher le rupteur. La boîte F1 défouraille en fanfare, mais en douceur, en passant le rapport supérieur. Et c'est reparti de plus belle dans cet océan de bonheur, avec un timbre et une tessiture jamais rencontrés ailleurs. Toujours avec la même vigueur, quelle que soit la vitesse engagée. En clair, à haut régime, la 12Cilindri Spider donne l'impression d'ouvrir une parenthèse dans l'espace-temps. Avec une façon de respirer unique, sans contrainte ni limite. Et je ne parle pas de la réactivité de la boîte à double embrayage, qui en remet une couche à l'accélération comme au freinage, lorsqu'elle rétrograde les rapports en ponctuant sa vélocité surnaturelle par des jappements bien sentis. C'est d'autant plus bluffant que ce duo moteur-boîte tranche avec le côté pullman qui transpire au volant. Sur la route qui longe la côte atlantique en direction de Cascais, en effet, la 12Cilindri coche toutes les cases d'une authentique GT. Bien maintenue sans être inconfortable, intimiste tout en restant relativement logeable et (presque) discrète sur le plan sonore, à condition d'abaisser le volume du son avec le pied droit.

### Tactile

Dans ce ciel immaculé, le seul nuage concerne l'interface des multiples écrans de contrôle. Notamment pour désactiver les assistances automatiques ADAS, qui sont envahissantes et vous rappellent à l'ordre dès que vous raccourcissez un tant soit peu les trajectoires. Il y a plus grave dans la vie, ce n'est pas faux. Mais ce supplice de la goutte d'eau, qui recommence chaque fois qu'on coupe le contact, peut tout de même s'avérer agaçant à la longue. On note d'ailleurs que Porsche a récemment trouvé la parade. La déconnexion des systèmes ADAS se fait d'une façon infiniment plus intuitive sur la toute dernière 911 GT3 : un seul bouton physique suivi d'un simple tapotage d'écran, juste devant. Contrairement à la manipulation sur la 12Cilindri, par un bouton, sur le volant, trop petit, trop tactile, trop mouvant, puis des sous-menus en cascade. Si j'en fais des tonnes à ce sujet, c'est probablement parce que je ne trouve pas d'autre défaut à Maranello. Sur la route escarpée qui plonge vers le sud, c'est l'extase. Le V12 sursaute d'un coup de tonnerre d'échappement et repart à l'assaut des hauts régimes. Il fait à peine 10 °C, mais ça ne nous empêche pas de rouler décapoté grâce aux brassages d'air bien maîtrisés. A propos de garder la tête froide, ●●●



## GRAND FORMAT Ferrari 12Cilindri Spider

c'est primordial au volant de la 12Cilindri Spider. La puissance est tellement importante et le couple tellement instantané à haut régime que nous vous déconseillons de couper l'antipatinage et l'ESC et d'appuyer sur l'accélérateur comme un dératé. En clair, l'humilité reste de mise. A moins d'avoir des talents d'acrobate hors norme (et encore) pour ne pas se laisser submerger par la puissance. Côté face, en revanche, c'est-à-dire à bas régime, la 12Cilindri est une bonne pâte, et son confort de roulage est tout à fait acceptable pour une auto de cette trempe. Par rapport à la 812, l'amortissement donne l'impression de mieux juguler le passage de bosses à haute fréquence et le châssis d'être beaucoup plus rigide. La différence est très nette avec l'époque des Ferrari 458 Spider, dont les craquements aux jonctions du toit pouvaient devenir envahissants lors des manœuvres, par exemple. Sur route, même dégradée, la 12Cilindri reste de marbre, et sa suspension pilotée avale les imperfections sans trop broncher. En revanche, le toucher de route est un peu plus filtré qu'auparavant, avec une direction un brin moins communicative. Mais pas de quoi perdre le fil de la route, pour rassurer les nostalgiques de la direction hydraulique classique. L'essentiel demeure, et la 12Cilindri Spider s'avère d'une facilité désarmante dans la vraie vie, une fois qu'on a assimilé ses dimensions. En quittant l'agglomération de Sintra, on se désenglué de la circulation d'un bref mouvement de pied. Le Spider s'exécute avec une légèreté, une volonté et une élasticité très différentes du V12 biturbo d'Aston Martin, par exemple. Et le fait de décapoter ne fait qu'exacerber cette impression : le 6,5 litres de Maranello n'est comparable à aucun autre. Même pas celui d'une Lamborghini Revuelto. Les motoristes de Sant'Agata ont beau être des magiciens, ils ne parviennent pas à distiller la même aisance ni la même finesse à haut régime.

### Tête froide

La route se déroule comme un tapis rouge sous les Pilot Sport, et le Spider défile. Au volant, on ne peut pas dire que l'inertie dégagée par la hausse de poids par rapport au coupé soit réellement perceptible. Il faut souligner que Ferrari évoque 60 kg de plus en raison des renforts de caisse, avec un total de 1 620 kg à sec. La 12Cilindri Spider reste tout aussi agile en entrée de virage et se cale sur ses trajectoires avec la même dextérité. A condition de ne pas réaccélérer comme un décérébré après avoir tout déconnecté, au risque de me répéter. En mode Race, l'électronique veille au grain avec une efficacité remarquable, qu'il s'agisse de l'ABS

ultra-sophistiqué ou du contrôle antipatinage digne de la Nasa. Ce dernier améliore la motricité sur tout type de surface et se montre également plus discret. Idem pour le système des 4 roues directrices guidées par un capteur 6D. Comme sur la 812 Competizione, en somme, mais avec un meilleur contrôle, un temps de réponse plus rapide et une plus grande réactivité dans les courbes. En comparaison de la 812 GTS, la 12Cilindri Spider confère l'impression d'avoir plus de mordant du train avant, d'être moins sous-vireuse et mieux maintenue en roulis. Sans parler de sa rigidité, où elle creuse un fossé avec sa devancière. La 12Cilindri donne aussi la sensation d'être plus accessible au volant, bien qu'elle reste un volcan dont l'ébullition guette au moindre mouvement. Je serais même tenté d'ajouter que c'est ce qui fait son charme. Non seulement ce nouveau Spider suit à la lettre la définition des plus grandes GT de Maranello, mais en plus, il la propulse dans une nouvelle dimension de performances et de facilité. Sa façon d'être progressive à bas régime et quasi bestiale à l'approche de la zone rouge est fascinante. Au même titre que son comportement dynamique, capable de passer d'une extrême douceur sur un filet de gaz à des saveurs très épicées de pure propulsion lorsqu'on met la louche. Le tout avec une finesse mécanique unique. En résumé, la voûte céleste est toujours sans nuage au sommet du grand tourisme à ciel ouvert. Le toit escamotable ne fait que libérer une voix qui était déjà prête à s'envoler. Ça devient carrément planant. ●



### Lavis de Laurent Chevalier

La 12Cilindri Spider gagne en rigidité, en efficacité et en facilité de conduite par rapport à la 812 GTS. Et malgré la débauche de technologie, le V12 conserve son caractère initial absolument unique. A savoir une douceur époustouflante à bas régime et une frénésie exaltante dans les tours. Avec un toit escamotable deux en un, qui permet d'en profiter dans toutes les conditions. L'auto parfaite pour lever les voiles.



**SOUS LE CAPOT, ÇA GROGNE, ÇA ASPIRE, ÇA CHANTE  
ET ÇA SE DÉCHAÎNE. C'EST PAS UN CRI, C'EST UNE MÉLODIE.  
VIVE, LÉGÈRE, ÉNERGIQUE, PLAINTIVE, COMMUNICATIVE  
ET VICTORIEUSE. UNE VRAIE FORCE DE LA NATURE.**



# 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** **911 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



Un V8 de 585 ch, une unité électrique de 197 ch et 727 ch cumulés, cela fait une belle usine à gaz ! Freins, amortissement, direction, boîte, moteur, transmission, échappement "actif", gestion du système hybride et de régénération sont réglables à souhait, quitte à s'y perdre un peu en route !





# Sans freins ni loi

Ses 727 ch font trembler le bitume, mais en embarquant 450 kg de plus que sa devancière, la toute dernière M5 est attendue au tournant du Supertest au Vigeant. **Ses garnitures et ses gommages en frissonnent à l'avance. Chaud devant !**

Par Jacques Warnery Photos Greg

# L'AVIS DE... Christophe Tinseau

Pilote, instructeur, 12 participations aux 24 Heures du Mans. [www.tinseau.com](http://www.tinseau.com)



**"J'ai perdu l'intégralité des freins brutalement au milieu du second tour, sans le moindre signe avant-coureur."**

Christophe Tinseau



## Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 15 virages ■ Largeur de piste : environ 11 m
- Conditions de piste : 20 °C, piste sèche
- Pneus : Michelin Pilot Sport S 5 en bon état

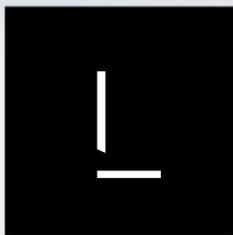
**U**n tour et demi seulement, c'est évidemment trop peu pour se faire une idée exhaustive d'une voiture sur circuit. Une fois installé à bord, notre pilote regrette « le siège trop large, malgré la multiplicité de réglages et le manque de maintien latéral au niveau du bassin lors des gros appuis sur piste », avant de poursuivre : « On est dans une ambiance de berline routière, avec une multitude de réglages et d'informations sur le tableau de bord qui compliquent un peu l'ergonomie générale. » Notre pilote aborde ensuite le sujet qui fâche : « Je devais initialement refroidir les freins après chaque tour rapide, mais l'excellent mordant tout au long du tour m'a donné suffisamment confiance pour une seconde tentative dans laquelle je pensais améliorer un peu le chrono. J'ai moins été gêné par la surassistance du système, comme sur la BMW M4 CS "supertestée" récemment, même si je n'ai pas mis beaucoup de pression à la pédale. Ensuite, j'ai perdu l'intégralité des freins brutalement au milieu du second tour, sans le moindre signe avant-coureur. » Les 2 400 kg à vide sans le pilote n'y sont évidemment pas pour rien : « Avec au moins 500 kg

de plus par rapport à la précédente M5 et un système de freinage comparable, l'endurance sur circuit pose logiquement problème. Avec les pneus froids, la voiture garde une agilité correcte, mais le poids fait vite surchauffer les gomme avant qui finissent par saturer, surtout dans le lent. Le phénomène s'amplifie et rend la proue de plus en plus paresseuse à l'inscription. Dans toute la première partie du circuit, le sous-virage oblige à constamment attendre avant de reprendre les gaz. » C'est d'autant plus dommage que la M5 conserve un certain potentiel : « La voiture est bien plus à l'aise et directive dans les virages à moyenne vitesse. Je ne perds pas l'avant immédiatement et l'arrière est solidement campé. Le "S" du Sanglier passe presque à fond et le châssis indique ses limites en glissant progressivement des quatre roues. L'inertie et le poids finissent par l'embarquer !

La transmission intégrale assure une excellente motricité pour exploiter toute la cavalerie. » Dernier point sur le moteur pour conclure : « Le couple est disponible tout de suite et la voiture s'extrait vite des virages, mais le tempérament est linéaire et les sensations sont aseptisées. Comme le reste de l'auto ! »



- 00 Vitesse (km/h)
- 3 Rapport enclenché
- g Force latérale
- g Force de freinage



Le passage sur la balance de Mortefontaine est attendu avec inquiétude. Le verdict ? 2 394,5 kg, tous pleins faits. A vrai dire, la masse du dernier pachyderme munichois angoisse autant qu'elle laisse perplexes les amateurs de sportivité. La raison de cette surcharge pondérale tient essentiellement dans son système d'hybridation rechargeable. La présence d'une batterie, d'un moteur électrique de 197 ch intégré dans la boîte automatique à convertisseur et de

tout le reste de cette raffinerie pèse forcément lourd sur la balance. Les dimensions revues à la hausse n'arrangent rien non plus. Avec un tel gabarit, les mauvaises langues pourraient presque évoquer la première M7 de l'histoire plutôt que la septième M5 ! C'est d'autant plus dommage que le V8 biturbo perd 40 ch par rapport à l'ancienne version Competition et s'en tient à 585 ch, pour un couple inchangé de 76,5 mkg. Heureusement que l'assistance électrique permet de cumuler 727 ch et un couple colossal de 101,9 mkg. Impressionnant, certes, mais le rapport poids/puissance régresse de 3,1 à 3,3 kg/ch face à sa devancière également équipée d'une transmission intégrale.

### De tout son poids

Direction l'anneau de Mortefontaine pour constater les conséquences de cette crise d'obésité. Procédure de launch control activée, l'effet procuré par la transmission intégrale et la cavalerie au démarrage impressionnent le préposé du siège de gauche. Cela reste pourtant moins spectaculaire qu'à bord de sa rivale Mercedes-AMG GT 63 S E Performance 4Matic+ qui utilise également une hybridation rechargeable. Le 0 à 100 km/h est expédié en 3"4, le 400 m D.A. franchi en 11"3 et la borne du kilomètre D.A. avalée en 20"4. Pas mal certes, mais le missile de Stuttgart pousse et gronde plus fort, en pointant quatre dixièmes devant sur le premier exercice et cinq dixièmes sur les deux autres. Plus que les 20 kg supplémentaires de notre bavaroise, c'est surtout son déficit de 116 ch qui explique cet écart. ●●●

**AVEC SES À-COUPS ET SA GESTION INUTILEMENT SÈCHE, LA BOÎTE AUTOMATIQUE DÉÇOIT PLUS ENCORE QUE LA MÉCANIQUE TROP FEUTRÉE.**

# TEMPS DE RÉFÉRENCE

## Classement de Sport Auto

1 <sup>o</sup>	1'37"70	Ferrari 296 GTS Assetto Fiorano *	21 <sup>o</sup>	1'49"16	Alpine A110 S
2 <sup>o</sup>	1'38"32	McLaren 750S *	22 <sup>o</sup>	1'49"54	Aston Martin Vantage F1 Edition
3 <sup>o</sup>	1'39"30	Chevrolet Corvette Z06 *	23 <sup>o</sup>	1'49"76	Mercedes-AMG C 63 S E Perf.
4 <sup>o</sup>	1'40"91	Dallara Stradale IR8 Tribute *	24 <sup>o</sup>	1'49"81	Hyundai Ioniq 5 N
5 <sup>o</sup>	1'41"60	Porsche 911 GT3 RS (Type 992)	25 <sup>o</sup>	1'50"48	Audi R8 Perf. RWD
6 <sup>o</sup>	1'42"80	Porsche 911 GT3 * (Type 992)	26 <sup>o</sup>	1'51"55	Audi RS 3
7 <sup>o</sup>	1'43"28	BMW M4 CSL *	27 <sup>o</sup>	1'51"94	Caterham Seven 340 R
8 <sup>o</sup>	1'44"61	BMW M4 CS	28 <sup>o</sup>	1'52"04	Toyota GR Supra (BVM)
9 <sup>o</sup>	1'44"65	Porsche Cayman GT4 RS	29 <sup>o</sup>	1'52"97	Cupra Leon VZ 300
10 <sup>o</sup>	1'44"85	BMW M3 CS *	30 <sup>o</sup>	1'53"10	Honda Civic Type R
11 <sup>o</sup>	1'44"90	Audi R8 GT	31 <sup>o</sup>	1'53"19	Volkswagen Golf R 20 ans *
12 <sup>o</sup>	1'45"23	Porsche Taycan Turbo GT *	32 <sup>o</sup>	1'53"53	Ford Mustang Mach 1
13 <sup>o</sup>	1'46"66	Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+	33 <sup>o</sup>	1'53"60	Mercedes-AMG CLA 45 S SB
14 <sup>o</sup>	1'46"70	Porsche 911 GTS (Type 992)	34 <sup>o</sup>	1'54"10	Toyota GR Yaris (BVA, Ph. 2)
15 <sup>o</sup>	1'47"68	Mercedes-AMG GT 63 S E Perf.	35 <sup>o</sup>	1'55"05	Volkswagen Golf GTI Clubsport
16 <sup>o</sup>	1'47"80	BMW M2	36 <sup>o</sup>	1'55"70	BMW M240i
17 <sup>o</sup>	1'47"88	Alpine A110 R *	37 <sup>o</sup>	1'55"81	Toyota GR Yaris (BVM, Ph. 1)
18 <sup>o</sup>	1'47"90	Porsche 911 Carrera T	38 <sup>o</sup>	1'57"80	Hyundai i20 N
19 <sup>o</sup>	1'48"24	BMW M5	39 <sup>o</sup>	2'00"40	Toyota GR86
20 <sup>o</sup>	1'48"34	BMW M4 Competition	40 <sup>o</sup>	2'01"19	Ford Fiesta ST

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

## Hors classement

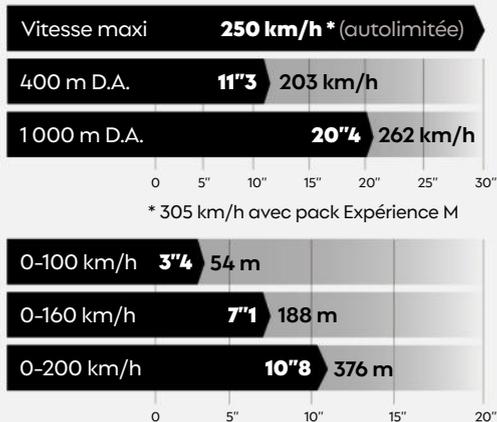
1'57"40 Lamborghini Huracán STO  
(temps réalisé sur piste humide)



# NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Mortefontaine (Ceram)

## EN PISTE



### REPRISES

100 à 140 km/h en Drive **2"3 (78 m)**

### FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h **140 m (5"2/1,1 g)**

### CONSUMMATION

En conduite sportive **env. 20 l/100 km**

En conduite extrême **env. 50 l/100 km**

Autonomie sportive **env. 300 km**

Autonomie extrême **env. 120 km**

WLTP (mixte) **1,6 l/100 km**

WLTP (batterie déchargée) **10,2 l/100 km**

Avec près de 5,10 m de long et 1,97 m de large, la M5 taille très grand pour une routière sportive et se montre fort encombrante. Sur la piste, ce n'est pas un problème, mais son poids trop élevé écourte dangereusement la durée de vie des consommables, malgré une efficacité probante.

## VITESSE MAXI

**1** A l'instar de nombreuses BMW, la M5 s'autolimité à 250 km/h. Il faut opter pour le pack Expérience M, facturé 2 500 €, pour avoir le droit à une journée de perfectionnement à la conduite et à une vitesse maximale portée à 305 km/h. Nous ne les avons pas atteints sur l'anneau de Mortefontaine.

## ACCÉLÉRATIONS

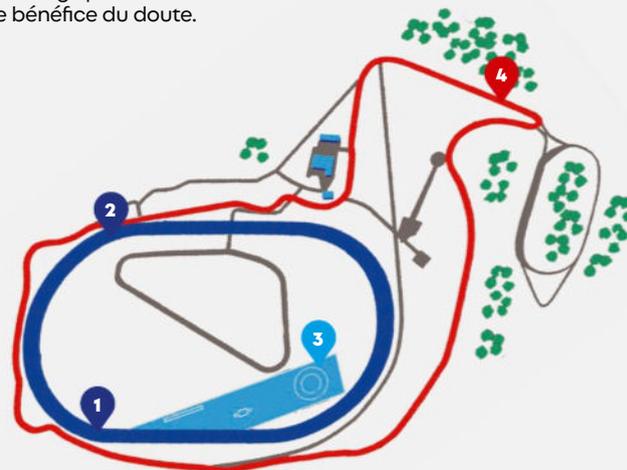
**2** Pour la première fois de son histoire, la M5 annonce des accélérations moins favorables que celles de sa devancière. Nous sommes toutefois parvenus à faire mieux que les valeurs constructeur sur le 0 à 100 km/h (3"4 contre 3"5). Ensuite, elle franchit le 400 m D.A. en 11"3 et l'épreuve reine du 1 000 m D.A. en 20"4. Cela marque effectivement une régression par rapport à la précédente M5 Competition de 625 ch et 1 941 kg qui la devance de quatre dixièmes sur les trois exercices précités.

## FREINAGES

**3** BMW aurait pu monter de série le système céramique facturé 10 000 € et doté de disques avant qui s'élargissent de 410 à 420 mm. Ainsi gréée, notre M5 passe de 200 km/h à l'arrêt complet en 140 m. Une valeur correcte pour une berline de 2 400 kg. Le ressenti à la pédale manque de franchise et la surassistance du système ne facilite pas le dosage. L'endurance a posé problème sur circuit, puisque le freinage s'est évanoui après un tour et demi. Le fait que BMW ait oublié de retirer les écopés avant pour un usage piste lui laisse le bénéfice du doute.

## COMPORTEMENT

**4** Le châssis de la BMW M5 compte sur sa technologie pour faire oublier son poids considérable. Quelques virages suffisent à comprendre que le contrat est rempli. La M5 n'a rien d'une berline paresseuse qui se couche au premier virage. Ses roues arrière directrices lui donnent de l'allant dans les passages lents et sa suspension pilotée lui confère de la précision. L'empattement long garantit une stabilité imperturbable et la transmission intégrale en fait une vraie BMW toujours aussi équilibrée.



- Anneau de vitesse : 3 000 m avec virages relevés à 43°
- Aire plane : 77 000 m<sup>2</sup>
- Circuit routier : 5 200 m



Par rapport à sa devancière, l'électrification gomme le précédent creux en dessous de 3 000 tr/mn. L'ensemble offre davantage de réactivité, mais apparaît bien moins démonstratif dans la seconde partie du compte-tours. L'écart constant de quatre dixièmes en faveur de l'ancienne M5 sur les trois mesures précitées prouve que les 453 kg de plus se ressentent surtout au démarrage. Ensuite, l'écart se stabilise : la puissance et le couple supérieurs l'autorisent à accélérer aussi fort (ou de manière très proche) une fois lancée. La boîte automatique déçoit plus encore que la mécanique trop feutrée. Les montées de rapport engendrent des à-coups quelle que soit la vitesse de passage choisie sur le Drivelogic. Elle y ajoute une gestion parfois inutilement sèche lorsque son conducteur la laisse faire. Heureusement, le mode manuel se montre plus inspiré.

### **Avare en sensations**

Avant de prendre la piste, les itinéraires secondaires rencontrés permettent de se faire un premier avis sur l'incidence du poids en virage. Contre toute attente, il ne se ressent pas trop au moment de hausser le rythme. Sans être une ballerine, la M5 ne se dérobe pas devant l'obstacle. L'action discrète des roues arrière directrices sert un train avant suffisamment costaud sous l'effort. Son amortissement piloté réussi limite les mouvements de caisse pour conserver de la précision en virage, tout en ménageant un confort supérieur à celui d'une Audi RS 6. A défaut d'être incisive en entrée, elle exploite sa transmission intégrale typée propulsion pour y ajouter une pointe d'agilité en sortie, surtout avec le mode 4WD Sport, disponible après une déconnexion partielle ou totale des bécquilles électroniques. Les effets

d'un freinage convenablement efficace et endurant sur route rassurent les esprits. Avec l'option carbone-céramique, facturée 10 000 €, montée sur notre version d'essai tout du moins ! Alors certes, la M5 efface une bonne partie de sa masse, mais elle n'incite guère à outrepasser les limites. C'est d'autant plus vrai qu'elle instaure trop de distance avec son conducteur. L'absence flagrante de sensations, la direction peu informative ainsi que le freinage trop assisté et difficile à doser peinent à mettre en confiance. Sans oublier un gabarit XXL qui n'arrange pas les choses. Un minimum de temps s'impose donc pour profiter pleinement de ses qualités. Cela ne l'empêche pas de se montrer particulièrement reposante sur longs trajets, même si je dois avouer ne jamais avoir trouvé une position de conduite parfaite, malgré les réglages tous azimuts, pour ménager mes fragiles lombaires.

Mais c'est sur la piste du Vigeant que cette M5 est attendue au tournant. Surtout quand on connaît les méfaits du poids en utilisation intensive ! Une fois dans les stands, l'auto impressionne autant nos fidèles lecteurs présents sur place que l'ami Christophe Tinseau, qui effectue un rapide tour du propriétaire : « *La voiture est franchement agressive, avec un style tout à fait dans l'esprit M, même si pour ma part, je préfère largement l'avant à l'arrière. La couleur noir mat fait résolument bad boy.* » Dernière vérification sur la pression des Michelin Pilot Sport 5 S qui risquent de passer un mauvais quart d'heure avant que notre pilote ne s'élançe. Le tank munichois à la livrée de Batmobile file dans un souffle devant la ligne droite des stands et les chronomètres se déclenchent. La plainte sonore des pneumatiques s'entend pratiquement ●●●

**SUR LE CIRCUIT, DE L'EXTÉRIEUR,  
LA COMPLAINTE SONORE DES  
PNEUMATIQUES S'ENTEND PRATIQUEMENT  
DAVANTAGE QUE LA MÉCANIQUE.**





Difficile hélas de trouver une position de conduite idéale sur longs trajets, malgré la multitude de réglages. Sur circuit, les baquets manquent un peu de maintien latéral pour caler suffisamment le pilote lors des gros appuis. L'habitacle déborde de technologie et demande un minimum de temps pour découvrir les multiples menus et sous-menus cachés dans l'écran central tactile de 14,9 pouces.



## TECHNIQUE

Moteur thermique : **V8, 32 S, biturbo** Cylindrée : **4 395 cm<sup>3</sup>**  
 Position : **AV, longitudinale** Alésage x course : **88,3 x 89 mm**  
 Rapport volumétrique : **10,5** Régime maxi : **7 200 tr/mn**  
 Moteur électrique : **synchrone à aimants permanents**  
 Puissance thermique maxi : **585 ch à 5 600 tr/mn**  
 Puissance au litre : **133 ch/l**  
 Couple thermique maxi : **76,5 mkg à 1 800 tr/mn**  
 Couple au litre : **17,4 mkg/l**  
 Puissance électrique : **197 ch** Couple électrique : **28,5 mkg**  
 Puissance cumulée : **727 ch** Couple cumulé : **101,9 mkg**  
 Transmission : **intégrale débrayable, 8 rapports auto**  
 Autobloquant : **central + arrière piloté**  
 Antipatinage : **de série + contrôle de trajectoire déconnectable**  
 Suspension AV/AR : **double triangulation, amortisseurs pilotés + barres antiroulis/essieu multibras, amortisseurs pilotés + barre antiroulis**  
 Direction : **crémaillère, assistance électrique**  
 Tours de volant/diamètre de braquage : **2,1 tours/12,6 m**  
 Freins AV/AR : **disques ventilés (410 mm, étriers 6 pistons/398 mm, étriers flottants) (disque AV 420 mm M carbone-céramique en option)**  
 Antiblocage : **de série**  
 Poids constructeur/contrôle : **2 435/2 394 kg**  
 Répartition AV/AR : **54/46 %** Rapport poids/puissance : **3,3 kg/ch**  
 L - I - h : **5 096 - 1 970 - 1 510 mm**  
 Empattement : **3 006 mm** Voies AV/AR : **1 684/1 660 mm**  
 Réservoir : **60 l** Autonomie électrique : **68 km**  
 Roues AV & AR : **10,5J 20 & 11J 21**  
 Pneumatiques AV & AR : **285/40 R 20 & 295/35 R 21**  
 Prix de base : **161 900 €**  
 Options/malus : **28 328/14 330 \* €**  
 Prix du modèle essayé : **204 558 €** (malus compris)

\* Malus CO<sub>2</sub> 2025 (applicable à partir du 1<sup>er</sup> mars) + malus masse.

## SUPERTEST BMW M5

davantage que la mécanique. Notre M5 repasse exactement au même endroit 1'48"24 plus tard dans une odeur de plaquettes prononcée, mais le rythme identique montre que notre pilote pense améliorer sa marque. Sauf qu'il n'y aura hélas pas de deuxième tour chrono. Une minute plus tard, un long hurlement de pneus immédiatement suivi d'un concert de gravier anéantissent tout espoir. Christophe sort du bac par ses propres moyens et revient avec une M5 intacte certes, mais avec quatre pneus « carrés » à la suite d'un long blocage des freins. Un débriefing s'impose : « Je tape dans la pédale de gauche au bout de la ligne droite. La consistance est alors aussi parfaite que la puissance de décélération. Une fois arrivé à la sortie du "S" du sanglier, le tableau de bord indique une avarie du système de freinage. Je me résous donc à les prendre bien plus tôt. Rien ne se passe et la pédale va au fond. Je me mets alors à pomper dessus et les roues arrière se bloquent, puis les roues avant. La poupe devenue incontrôlable se rapproche du rail de droite et je décide par conséquent de renvoyer la voiture dans l'autre sens en visant le bac. »

### Grosse frayeur

Plus de peur que de mal, mais notre pilote s'en tire avec une jolie frayeur et les pneus endommagés permettent tout juste de terminer les photos avant que la voiture ne reparte sur un plateau. Il faudra revenir pour profiter des bienfaits du mode propulsion. Encore faut-il louer son sang-froid pour avoir évité le pire quand les roues se sont bloquées à 197 km/h. Je vous laisse imaginer les conséquences quand on ne s'appelle pas Christophe Tinseau. Une faiblesse de freins sur circuit, cela peut arriver, surtout avec une berline de 2 400 kg, mais c'est surtout l'absence de tout signe avant-coureur qui inquiète. Sur ce point, l'apparition des systèmes anti-fading fait peut-être partie de ces fausses bonnes idées. En empêchant l'allongement progressif de la course de la pédale (qui incite à rentrer aux stands), il rend l'évanouissement du freinage impossible à anticiper. Malgré l'expérience écourtée, Christophe a le temps de se faire une opinion. Il regrette « le caractère aseptisé et trop feutré sur le circuit. L'esprit M est préservé en ce qui concerne la puissance et le style, mais pas les sensations ». Le caractère moteur le déçoit presque tout autant : « La voiture accélère et pousse plutôt fort, mais cela ne m'a pas sauté non plus au visage. » Vient le moment d'aborder le comportement : « On retrouve l'équilibre BMW, mais le sous-virage est plus marqué à l'inscription et dans le lent. Elle est en revanche bien mieux dans les virages moyens comme

le "S" du sanglier, qui passe pratiquement à fond. Elle finit toutefois par embarquer quand une M3 CS est plus survireuse et plus fine au même endroit. Le châssis est bon, même si les gommages avant finissent par surchauffer. C'est un travers typique sur une auto de plus de 2 tonnes. » Le chrono de 1'48"24 réalisé sur un seul tour montre néanmoins un potentiel certain à comparer avec le 1'47"68 signé par cette fameuse Mercedes-AMG GT 63 S E Performance, un peu moins bien chaussée (Michelin Pilot Sport 4 S rodés) mais plus puissante. L'issue de ce Supertest avorté pousse à investiguer sur cette avarie de freinage. Renseignements pris, BMW avait laissé des écopes avant (destinées sans doute à optimiser l'aérodynamisme sur route) qu'il est obligatoire de retirer sur piste pour améliorer le refroidissement des disques. Cela explique ce manque d'endurance, puisque d'autres M5 sont parvenues à enchaîner plusieurs sessions de deux tours intensifs sur des circuits plus exigeants sans le moindre problème. Reste à éclaircir ce blocage des roues à haute vitesse. Défaillance électronique en l'absence de connexion mécanique entre la pédale et le système de freinage, déclenchement du frein de parking après la surchauffe du système ou autre souci spécifique à notre modèle ? Difficile à dire... Le cas semble toutefois isolé, même si un poids de 2 400 kg n'arrange évidemment rien dans le cas d'une utilisation intensive sur circuit. ●



### L'avis de Jacques Warnery

Mettre une berline de 2 400 kg sur un circuit est forcément un exercice compliqué et il faut remercier BMW d'avoir joué le jeu. Les soucis de freinage qui ont mis prématurément fin à ce Supertest n'ont pas empêché cette M5 de nous dévoiler un potentiel prometteur. Châssis rigoureux, excellente transmission intégrale et ensemble moteur plein comme un œuf démontrent une vraie maîtrise de l'exercice, avec un chrono intéressant. Mais la piste n'est pas son terrain de jeu.





Les pneumatiques spécifiquement développés pour BMW sont marqués d'une étoile, ce qui permet aux clients de la firme bavaroise de retrouver précisément cette confection au moment de racheter un nouveau train de gommages.

# Les pneus poids lourd/haute vitesse de la BMW M5

Michelin a développé un Pilot Sport S 5 spécifique pour la nouvelle BMW M5. **Explications.**



## À QUOI ÇA SERT ?

La tâche des manufacturiers de pneumatiques n'a sans doute jamais été aussi ardue.

Ainsi, le pneu d'une voiture de sport doit combiner des propriétés antagonistes pour être à la fois efficace et endurant sur asphalté sec et abrasif, tout en continuant de garantir un comportement sûr et stable sur revêtement détrempé. Alors que celui d'une berline hybride rechargeable comme la dernière génération de BMW M5 doit composer avec une masse énorme (2 435 kg annoncés !) et un couple cumulé en forte augmentation (102 mkg). Et parce qu'un tel modèle doit aussi être capable de rouler en mode 100 % électrique sur la distance la plus longue possible, ses pneumatiques doivent de surcroît présenter

une résistance au roulement réduite, mais également un niveau sonore suffisamment limité pour ne pas se montrer trop envahissant lorsque le bruit du moteur thermique n'est plus là pour le couvrir.



## COMMENT ÇA MARCHE ?

Les concepteurs du Pilot Sport S 5 ne se sont pas contentés d'adopter un dessin de bande de roulement asymétrique constitué de pains de gomme massifs et rigides à l'extérieur pour accepter de forts appuis, et de sculptures à larges rainures longitudinales à l'intérieur pour retarder l'apparition du phénomène d'aquaplaning.

Ils ont aussi développé de nouveaux mélanges de

gomme, chargés en noir de carbone sur les bords pour augmenter le grip en conduite sportive, à forte teneur en silice en zone centrale pour préserver un bon niveau d'adhérence sur chaussée froide et humide, tout en réduisant la résistance au roulement en ligne droite.

L'autre innovation réside à l'intérieur des flancs, rigidifiés non pas comme c'est généralement le cas par un renfort métallique ou textile, mais ici par un nouveau type de gomme breveté. Cette technologie, qui améliore la précision de conduite, mais surtout accroît la capacité de charge verticale de ce Pilot Sport S 5 spécifique siglé pour cela « HL » (pour « High Load »), permet en outre à BMW de conserver des largeurs d'enveloppes raisonnables (285 mm à l'avant, 295 à l'arrière), et donc des niveaux de bruit et de résistance au roulement réduits malgré la masse importante de la M5.

Marqué d'une étoile sur son flanc extérieur indiquant qu'il a été développé spécialement pour une BMW, le Pilot Sport S 5 de la M5 est fabriqué à Roanne sur une machine à impression 3D baptisée « C3M » (pour « Confection sur mandrin monofil Michelin ») conçue en interne pour optimiser la production en petite série, comme celle des pneumatiques haut de gamme ou destinés à la course. ●



## NOTRE AVIS

Si le Pilot Sport S 5 de la M5 reste rond et noir, son cahier des charges s'apparente à l'impossible : supporter une berline surpuissante de 2,5 tonnes tout en lui garantissant un comportement sûr et efficace en toutes circonstances, jusqu'à affronter les circuits les plus exigeants. La quadrature du cercle !

Sport  
**auto**

LE · CLUB

# Vivez votre passion!

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

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

**Rejoignez-nous !**

## ÉVÈNEMENTS À VENIR

### I ♥ VERDON

9-11 mai 25

La beauté des routes des Gorges  
du Verdon, le lac de Sainte Croix,  
des repas gastronomiques  
à base de truffe.

Trois jours de pur bonheur.

**What Else !**



### NÜRBÜRING VIP #2

9-11 mai 25

Profiter d'un week-end de la NLS  
(Nürburgring Langstrecken Serie)  
pour vivre la course au sein d'une  
écurie, se faire un «Race Lap»  
pendant les essais sur le Très Grand  
circuit (F1 + Nordschleife), puis  
tourner avec sa voiture en prenant  
un ticket, comme au Manège.



### VIRÉE DES GRANDS DUCS

5-8 juin 25

Un gros délire épicurien hors  
norme avec en toile de fond  
La Bourgogne, le Grand Prix  
de l'Âge d'Or by Peter Auto,  
Les Hospices de Beaune, et  
des dégustations de Grands Crus.



Inscription et infos  
[leclub@sportauto.club](mailto:leclub@sportauto.club) ou  
[www.sportauto.club](http://www.sportauto.club)





**ESSAI** Mercedes-AMG CLE 53 4Matic+ Cabriolet

# Dans le vent

**Si l'âme d'une voiture provient souvent de son moteur, ce n'est pas qu'une question de puissance ou de cylindrée. Mais plutôt d'agrément général... ce dont regorge ce 6 en ligne AMG.**

**Par** Laurent Chevalier **Photos** Miloš Matović/Mercedes

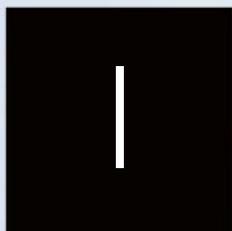




Le pack Dynamic Plus (2 400 €) de notre modèle d'essai comprend des silentblocs actifs et un mode de conduite baptisé Race. En revanche, l'AMG Ride Control avec amortissement adaptatif est livré de série. Par ailleurs, le pack AMG Driver rehausse la limitation de la vitesse maxi de 250 à 270 km/h pour 2 300 €.



## ESSAI Mercedes-AMG CLE 53 4Matic+ Cabriolet



Il est pris en sandwich entre un V8 surpuissant et un 4 cylindres qui vocifère. Le fameux syndrome du cadet, coincé entre un aîné multi-récompensé et un benjamin remuant à qui l'on cède tout. Ce serait pourtant une erreur de l'ignorer. Tout simplement parce que ce 6 en ligne, au turbo assisté par l'électricité, est l'un des meilleurs moteurs actuellement disponibles sur le marché. Vous vous souvenez

de la grande époque des 6 en ligne de BMW ? Avec leur allonge légendaire, leur souplesse, leur musique, et leur brio au-dessus du lot ? C'est exactement pareil, mais avec une étoile sur le capot. Ce 3 litres est à Stuttgart ce que celui des 330i (les anciennes, les vraies) était à Munich pendant l'âge d'or du sans-plomb. Dans le cas du CLE 53, rien à voir avec l'hybridation d'une C63 qui divise le nombre de cylindres et multiplie les kilos. Et en ce qui concerne le nombre de chevaux, il y a ce qu'il faut : 449 exactement, soit 75 de plus qu'une BMW 440i (374 ch) et 95 de plus qu'une Audi S5 Cabriolet (354 ch). Il faut rappeler que le 6 en ligne de Mercedes a bien évolué depuis son apparition en 2017 sous des capots divers et variés (Classe E, S, CLS, AMG GT, etc., et même dans l'Aston Martin DBX en Chine). C'est une bonne pâte, revisitée pour l'occasion avec des culasses remaniées, une injection repensée, de nouveaux segments de piston, un turbo plus gros et dont l'inertie est donc gommée par l'électricité.

### Comme un œuf

Le premier bénéficiaire est le couple, avec une crête de 57 mkg à 2 200 tr/mn, voire 61 mkg pendant dix secondes, grâce à l'alternateur 48 V. Quant à la puissance maxi, elle est disponible entre 5 800 et 6 100 tr/mn. En clair, ce 3 litres est plein comme un œuf entre 2 200 et 6 100 tours. Cela se traduit par une impression non pas de force tranquille, mais de force tout court. Rien de brutal ni de violent, ●●●



CE 6 CYLINDRES EN LIGNE EST MÉCONNU  
MAIS REMARQUABLE. **SON ALLONGE, SA SOUPLESSE ET SON BRIO  
SONT CLAIREMENT AU-DESSUS DU LOT.**



Au volant, l'agrément moteur est tout simplement exceptionnel. Il en découle un vrai plaisir de conduite, même si l'on aurait aimé pouvoir en bénéficier avec une masse totale plus contenue.



## TECHNIQUE

Moteur : **6 en ligne, turbo, 24 S, à hybridation légère**  
 Cylindrée : **2 999 cm<sup>3</sup>** Puissance maxi : **449 ch à 5 800 tr/mn (+ 23 ch électriques)**  
 Couple maxi : **57 mkg à 2 200 tr/mn (+ 20,9 mkg électriques)**  
 Transmission : **intégrale, 9 rapports auto** Autobloquant : **non + contrôle de trajectoires**  
 Poids annoncé : **2 035 kg** Rapport poids/puissance : **4,5 kg/ch**  
 L - l - h : **4 853 - 1 935 - 1 435 mm** Empattement : **2 875 mm**  
 Roues AV & AR : **9.5 & 11 x 19** Pneus AV & AR : **265/40 & 295/35 ZR19**  
 Réservoir : **65 l** Prix de base : **100 200 €** Prix des options/malus : **16 400/70 000 € \***  
 Prix du modèle essayé : **186 600 €** (malus compris)

\* Barème 2025, applicable à partir du 1<sup>er</sup> mars.

## PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **250 km/h (270 km/h en option)** 0 à 100 km/h : **4"4**



## ESSAI Mercedes-AMG CLE 53 4Matic+ Cabriolet

mais un caractère volontaire persistant, quelle que soit la pression sur l'accélérateur. Qu'il s'agisse de relance sur un filet de gaz en sortie de virage, de décollage énergétique pour un dépassement ou d'envie d'aller chercher les derniers tours, juste pour le plaisir. En comparaison, le 6 en ligne de la BMW 440i est moins élastique et le V6 de l'Audi S5 est moins énergétique. Cela transparaît au niveau des performances revendiquées, puisque Mercedes annonce 4"4 pour passer de 0 à 100 km/h contre 4"9 pour couvrir le même exercice au volant de l'Audi comme à celui de la BMW. Chacune disposant d'une transmission aux quatre roues. Celle de Mercedes est entièrement variable, entre propulsion et intégrale. Lorsque ce n'est pas nécessaire, en effet, l'essieu avant est découplé. Même principe à des degrés divers sur la position ESP Sport où la répartition du couple est davantage axée vers l'arrière. Jusqu'au mode dérive, qui fonctionne en propulsion.

### Massif

Côté suspension, l'AMG Ride Control repose sur des ressorts en acier et des amortisseurs adaptatifs à trois modes (Confort, Sport et Sport+) qui jonglent entre le filtrage et des mouvements de caisse correctement maîtrisés. Les roues arrière directrices permettent par ailleurs de gagner en agilité à basse vitesse et en stabilité à haute vitesse. Pour mémoire, elles peuvent braquer de 2,5° dans le sens inverse des roues avant, en dessous de 100 km/h, et de 0,7° dans le même sens que les roues avant au-delà. Le pack Dynamic Plus, qui comprend notamment le mode Drift et des supports moteur actifs pour générer plus de sensations, est reconduit en option. Suffisamment pour faire illusion dans un rond-point et impressionner votre beau-frère, mais pas de quoi donner l'envie de prolonger un rythme sportif. Même avec le pack qui comprend les silentbloks dynamiques et le programme de conduite

« RACE ». La faute aux kilos, qui se rappellent constamment à votre bon souvenir. Avec 2 035 kg avoués (!), la Mercedes-AMG CLE 53 Cabriolet pèse le poids d'une enclume. Une belle enclume, certes, mais une enclume quand même. A titre de comparaison, la BMW 440i X Drive, qui n'a rien d'une ballerine, avoue 1 980 kg et l'Audi S5 Cabriolet annonce 1 860 kg. En pulvérisant la barre des 2 tonnes, la CLE 53 Cabriolet a beau rester digne dans les successions de virages, elle n'y fait pas de miracles. D'autant qu'une bonne partie de cet embonpoint repose sur le train avant, et cela se ressent. On préfère donc l'apprécier à rythme coulé voire raisonnablement rapide, cadencé par quelques filets de gaz ponctuels, où son agrément remarquable fait merveille. ●



### L'avis de Laurent Chevalier

Ce 6 en ligne est tout simplement l'un des meilleurs moteurs actuellement disponibles sur le marché. Pas le plus tonitruant ni le plus spectaculaire, mais son agrément n'a rien à envier aux plus grands. Les quatre roues motrices offrent, par ailleurs, un niveau de sécurité active remarquable. Le poids total trop élevé, en revanche, cantonne la CLE 53 au rythme de la balade musclée, mais pas effrénée.



**LE SEUL HIC CONCERNE LE POIDS, QUI PASSE LA BARRE DES 2 TONNES. D'AUTANT QU'UNE BONNE PARTIE DE CET EMBONPOINT REPOSE SUR LE TRAIN AVANT.**





**ESSAI** Porsche 911 GT3 (type 992, phase 2)

# The Rock

Il y a plusieurs façons de considérer la nouvelle mouture de la 911 GT3. La première consiste à déplorer le statu quo en matière de puissance et de poids. Mais derrière les chiffres qui stagnent, il y a un travail de fourmi destiné à aiguiser l'outil. **Autant de nuances qui font la différence.**

Par Laurent Chevalier Photos Rossen Gargolov/Porsche

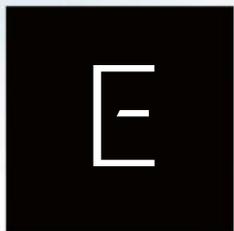




LA PRÉCISION DE L'ANCIENNE  
VERSION ÉTAIT AU MILLIMÈTRE...  
**LA NOUVELLE EST AU MICRON.**

Porsche laisse le choix entre la boîte à double embrayage 7 rapports et la commande manuelle à 6 vitesses. Même pour les amateurs de transmission mécanique, il faut reconnaître l'intérêt de pouvoir garder les mains sur le volant en continu. C'est loin d'être négligeable, étant donné la vitesse à laquelle les virages sont projetés dans le pare-brise sur circuit.





nchaîner des tours de circuit au volant d'une 911 GT3 ? Evidemment que j'ai levé le doigt ! Le rendez-vous est pris sur la piste Ricardo-Tormo de Valence, en Espagne, pour un jeu des 7 erreurs grandeur nature, en long et en large mais pas en travers, puisqu'il est formellement interdit de couper l'ESP. Snif. 6 tours de 4 km, en liberté surveillée, derrière un poisson-pilote en GT3 RS type 992 phase 1. Otez le premier

tour de reconnaissance et le dernier pour refroidir... il n'en reste que 4 pour évaluer les nuances entre la GT3 type 992.2 et son aînée, la 992.1. Blanc bonnet et bonnet blanc : 510 ch dans les deux cas, on y reviendra, et 2 malheureux kilos d'écart, on en reparlera aussi. Mais pour l'instant, direction le nouveau baquet. Tiens, pratique ce coussinet d'appui-tête qui se retire d'un simple clic pour laisser davantage de recul à la nuque, une fois casqué.

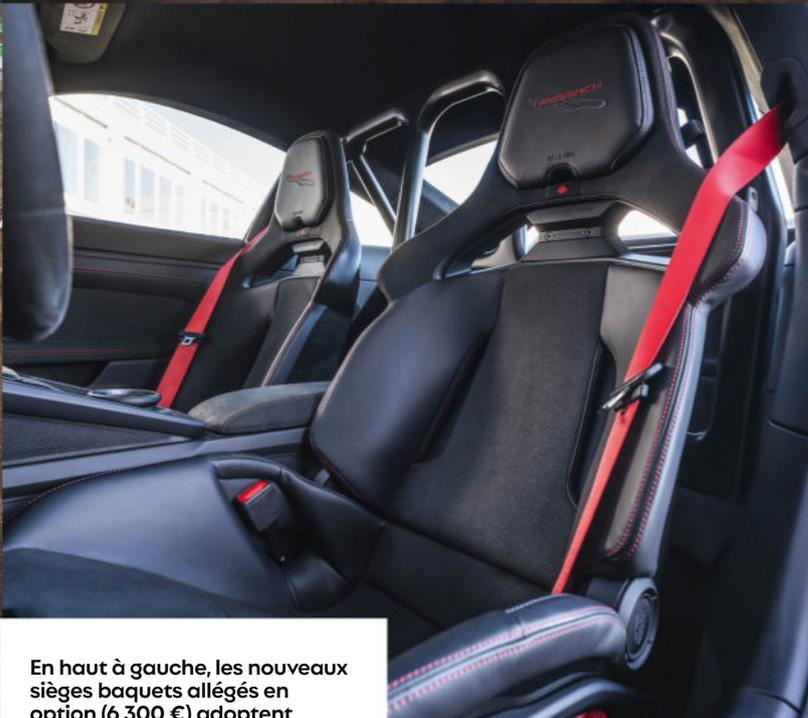
### **Bonheur à la clé**

La première bonne surprise concerne la procédure de démarrage du flat 6, c'est-à-dire avec une mollette dont le mouvement rappelle celui des anciennes clés, à l'heure où les dernières Carrera, Carrera S et GTS ont toutes cédé au bouton Start Engine interchangeable et monotone. « *C'est une volonté de notre part* », précise Jörg Bergmeister, pilote et ambassadeur de Porsche, qui a participé à la mise au point.

Le genre de petit détail qui laisse penser que les ingénieurs responsables de cette auto sont bel et bien les plus picoués de la bande de Weissach. L'autre bonne nouvelle se rapporte à la sonorité du flat 6 au démarrage, qui ne semble pas aussi étouffée qu'on aurait pu le craindre, en l'imaginant croulant sous la pile sans cesse grandissante de filtres imposés par la réglementation.

En remontant la pit lane sur un filet de gaz, les yeux rivés sur le compteur pour ne pas dépasser les 30 km/h autorisés, la GT3 ronge son frein. Ils sont en carbone-céramique optionnel sur notre premier modèle d'essai pour mieux plonger dans le grand bain, puis en acier sur la deuxième version testée, ce qui nous permettra d'évaluer les différences entre les deux systèmes. On verra ça plus tard. Pour le moment, place à l'accélération. Le feu vert du bout des stands donne le signal, et la boîte rétrograde en extirpant du flat 6 des soubresauts qui font froid dans le dos. Des sortes d'aboiements en cascade, infiniment plus aériens que ceux de la dernière 911 Carrera GTS. Le 4 litres hennit et projette l'aiguille du compte-tours vers la zone rouge, en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire. La deuxième vitesse varappe à 100 km/h dans une plainte qui vous transperce les tripes, et la boîte PDK passe la troisième avec l'impassibilité d'un métronome et la vitesse d'un uppercut. La GT3 plonge dans le gauche d'Aspar avec une rapidité sidérante et une précision, ●●●





En haut à gauche, les nouveaux sièges baquets allégés en option (6 300 €) adoptent un système astucieux de coussin déclinable d'un simple geste, pour laisser davantage de recul au casque. En parlant d'allègement, il n'est pas vraiment donné. Le pack Weissach (-12 kg par rapport au pack Club Sport) est facturé 22 824 € et les jantes en magnésium (-9 kg pour le set complet) coûtent 16 080 €. Par ailleurs, le Chrono Sport Porsche Design (à gauche) est facturé 1 992 €.



non plus au millimètre, mais cette fois, au micron. Je ne résiste pas à l'envie de remettre une pièce dans la machine pour avaler le bout droit qui suit. L'aiguille grimpe à 8 500 tr/mn, puis chute d'à peine 1 500 tr/mn en quatrième, en repartant de plus belle sans que l'accélération faiblisse. La GT3 crawl au cœur de sa plage de régime, tout en haut du compte-tours. A partir de 6 000 tr/mn, c'est un poisson dans l'eau et vous, un chat sur un radiateur. Le bonheur. D'autant que les rapports ont l'air de tirer plus court que ceux de la version précédente, et d'être encore plus prompts à la relance. La motricité ? C'est mouillé ! Pas détrempe, mais assez pour s'écarter volontairement de la trajectoire, en quête de grip sur les portions sèches. La GT3 repart pleine balle dans la sortie de virage encore humide, qui provoque une brève ruade du train arrière, aussitôt rattrapé par l'ESP en mode Track, dont il faut avouer qu'il vous fiche globalement la paix. A la réaccélération, le flat 6 réagit comme à un coup de fouet. Il rugit et déguerpit vers la zone rouge avec une rage qui fait plaisir à voir et à entendre. Malgré ses catalyseurs et ses filtres à particules, le 4 litres respire à pleins poumons. Il paraît même moins étouffé que celui de la précédente version. Autant dire qu'il ne fait qu'une bouchée des deux portions rectilignes qui séparent le gauche de Doohan du droite de Nico Terol. La GT3 y plonge en mordant sur le vibreur, qui provoque un tressaillement caractéristique dans le train avant. Mais le châssis donne l'impression d'être en béton armé, et la direction retransmet juste ce qu'il faut des trépidations. Assez pour en être informé, mais pas au point d'en être gêné.

### Pur jus

Le flat 6 repart de plus belle, 7 000, 7 500, 8 000, en vous lavant les tympans et en transmettant ses vibrations à travers la carlingue. Il est reconnaissable entre mille. C'est un concentré d'extrait d'essence de Porsche. Ce moteur est infiniment plus aérien que les grondements rauques d'une Mercedes-AMG GT 63 Pro ou d'une Aston Martin Vantage, et beaucoup plus volontaire que les relances d'une Maserati MC20. En clair, son agrément vaut largement celui des moteurs de 100 ch de plus. Sans compter son tempérament, qui ne fait aucun doute sur sa provenance : c'est un véritable moteur de course. Quant au choix

de la transmission pour le déguster, à savoir manuelle à 6 rapports ou double embrayage à 7 rapports, j'aurais personnellement tendance à préférer la PDK, qui permet de ne pas en perdre une miette. Et surtout de se concentrer sur tout le reste. Autant une boîte manuelle s'avère souvent parfaite pour se faire plaisir sur la route, autant une PDK (aussi réussie) s'impose d'elle-même sur circuit. D'autant que les virages surgissent dans le pare-brise à la vitesse grand V. C'était déjà le cas au volant de la précédente version, c'est un fait, mais ça devient encore plus criant de vérité. Cela provient notamment de la direction, qui a évolué. On le ressent au point milieu, qui réussit le tour de force d'être à la fois plus précis et plus neutre. En clair, plus efficace mais plus accessible. Les différences avec la précédente mouture sont également perceptibles en matière de stabilité à haute vitesse. En appui, la 992.2 donne le sentiment d'être plus ancrée dans le sol et plus stable lors des changements de cap. Je garde en mémoire une micro-frayeur que je m'étais faite au volant de la GT3 992.1 à haute vitesse, et qui ne réapparaît pas, dans les mêmes conditions, sur la 992.2. C'est probablement dû à la plongée au freinage, réduite pour l'occasion. Les ingénieurs de Porsche disent que ce meilleur contrôle permet également de mieux maîtriser la stabilité aérodynamique lors des gros freinages à haute vitesse.

A ce propos, la force des décélérations est une autre carte maîtresse de la 992.2. Il suffit de sauter sur les freins avant d'entrer dans le virage d'Angel Nieto pour s'en rendre compte. La GT3 casse alors sa vitesse avec une puissance à vous projeter en avant, tout en restant insensible à la plongée. En clair, elle se plante dans le bitume, mais demeure droite comme un « i ». Idem pour la stabilité en appui dans la longue courbe de la Afición où elle semble rivetée au sol malgré la vitesse. Le grand gauche qui suit fait retomber les rapports en martelant l'aiguille du compte-tours contre la zone rouge. Décidément... quel bonheur ! Puis le long gauche-droite qui mène au grand droite de Jaume Masià s'avale sans lever. Quel pied ! La GT3 encaisse, sans broncher, et communique tout, en vous transmettant ses bonnes vibrations dans le baquet. Non pas à la manière d'une coque carbone, mais avec juste ce qu'il faut de filtre pour rester utilisable, tout en vous permettant d'être parfaitement connecté. ●●●

LES AMÉLIORATIONS S'ADRESSENT À UN PUBLIC AVERTI :  
UN POIL MOINS DE PLONGÉE AU FREINAGE ET UNE DIRECTION UN CHOUÏA  
PLUS NEUTRE ET PLUS PRÉCISE. **LA COPIE EST PLUS QUE PARFAITE.**





En parallèle de cette version à l'imposant aileron, la déclinaison GT3 Touring offre une définition plus discrète. Elle se tourne davantage vers une utilisation routière (quoique tout aussi ferme en suspension) et présente la particularité de pouvoir conserver les deux places arrière, en option gratuite.



### TECHNIQUE

Moteur : **flat 6, atmo, 32 S** Cylindrée : **3 996 cm<sup>3</sup>**  
 Régime maxi : **9 000 tr/mn**  
 Puissance maxi : **510 ch à 8 400 tr/mn**  
 Couple maxi : **47,9 mkg à 6 100 tr/mn**  
 Transmission : **roues AR, 7 rapports PDK en option**  
 Antipatinage : **de série** Autobloquant : **de série, avec blocage électronique (PTV+)**  
 Poids annoncé : **1 479 kg (1 462 kg avec BYM 6)**  
 L - l - h : **4 570 - 1 852 - 1 279 mm** Empattement : **2 457 mm**  
 Pneus AV & AR : **255/35 ZR 20 & 315/30 ZR 21** Réservoir : **64 l**  
 Prix de base : **212 200 €**  
 Prix des options/malus : **67 026/70 000 € \***  
 Prix du modèle essayé : **349 226 €** (malus compris)

\* Barème 2025, applicable à partir du 1<sup>er</sup> mars.

### PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **311 km/h (BYM : 313 km/h)**  
 0 à 100 km/h : **3"4 (BYM : 3"9)** 0 à 160 km/h : **7"0 (BYM : 7"9)**  
 0 à 200 km/h : **10"8 (BYM : 11"9)**





**LE FLAT 6 RESPIRE TOUJOURS À PLEINS POUMONS ET LE PONT RACCOURCI L'EXPÉDIE PLUS VITE DANS SA PLAGE D'UTILISATION. A 4 000 TOURS, IL A LES COULÉES DE LÉON MARCHAND ET À 6 000 TOURS, IL PASSE EN DOS CRAWLÉ.**

En ce qui concerne le choix du freinage, classique ou PCCB, il y a débat. En sachant que Porsche recommande évidemment la céramique optionnelle pour le circuit, mais que bon nombre de porschistes eux-mêmes préfèrent le système classique pour des raisons de coût d'entretien (en cas de sortie dans un bac à gravier notamment). Comme je ne regarde pas à la dépense, surtout quand ce n'est pas moi qui paie, je vous donne mes impressions plutôt qu'un conseil. A savoir que le contact à la pédale est bien meilleur, et le dosage beaucoup plus fin, avec les freins en céramique. Au point d'apporter un tout autre agrément. Par rapport au freinage en acier livré de série, le toucher est plus franc, plus direct et la sensation est infiniment plus agréable. Sans parler de la résistance à l'échauffement en cas de fortes sollicitations répétitives. En clair, la céramique lui va comme un gant.

**Ça balance pas mal**

Les esprits chafouins regrettent le niveau d'accélération en statu quo par rapport à l'ancienne version (0 à 100 km/h en 3"4 et 0 à 200 km/h en 10"8) mais il faut préciser que, primo, la GT3 ne s'évalue pas au dixième à l'accélération. Et deuxio, le rapport poids/puissance est identique à celui de la précédente mouture. A ce propos, Porsche annonce 1 462 kg avec la boîte manuelle. Les ingénieurs indiquent : « *Nous avons dû ajouter des renforts dans les portières, ce qui a augmenté le poids. Nous avons aussi épaissi les disques de frein avant, mais nous avons trouvé de petits ajustements, comme un tapis plus léger et une batterie optimisée, qui ont permis de gagner quelques kilos. Ensuite, grâce au pack allégé en option, nous avons réduit de 15 kg supplémentaires. Le résultat, c'est que la 992.2 pèse pratiquement le même poids que la 992.1, malgré toutes les nouvelles réglementations.* »

La question subsidiaire concerne le temps sur la boucle nord du Nürburgring. C'est non seulement un juge de paix en général mais également un bon marqueur pour la GT3 en particulier, puisqu'elle a commencé sa carrière (996 phase 1) juste en dessous des 8 minutes en 1999 et qu'elle l'a bouclée en 6'55"2 en 2021 (992 phase 1). Pour savoir où se situe la 992.2 dans l'Enfer vert, il faudra être patient. Ce n'est pas l'envie d'en découdre sur la Nordschleife qui

manque en interne, apparemment, mais on évoque le coût d'une telle entreprise : 70 000 € de location de la piste, sans compter les moyens humains et matériels, pour l'enregistrement officiel, la vidéo, etc. Ce qui dépasse largement les 100 000 € pour tenter d'établir un chrono à la merci d'une ondée de pluie.

Pour rester sur le thème de la question pécuniaire, on ne peut pas dire qu'elle s'allège en ce qui concerne le coût d'achat. Comptez 212 200 € en tarif de base, auquel il convient d'ajouter 60 000 € d'options sans trop se lâcher, pour pouvoir bénéficier de la panoplie complète permettant d'en tirer la quintessence : pack Weissach et options allégées, freins céramique, etc. Pas donné donc, mais c'est malheureusement la tendance du marché. Quoi qu'il en soit, vous ne retrouverez pas un tel niveau d'agrément ailleurs. La copie n'était déjà pas loin d'être exemplaire avec la 992.1, elle remporte désormais les félicitations du jury. Cette nouvelle mouture est à la fois plus précise, plus efficace et moins pointue à haute vitesse. Pour résumer, plus rapide et plus facile, tout en restant ultra-communicative. Surtout ne changez rien. ●



**L'avis de Laurent Chevalier**

**Avec une puissance et un poids qui stagne, je ne comprenais pas pourquoi Porsche en faisait tout un plat. Mais il suffit de conduire la nouvelle GT3 pour s'en rendre compte. Non pas qu'il y ait de grosses différences par rapport au modèle précédent, mais les petits détails qui pouvaient encore être améliorés l'ont été. Le résultat est limpide : non seulement la 992.2 ne perd rien en caractère, mais elle devient à la fois plus efficace et plus facile.**





# Persiste et signe

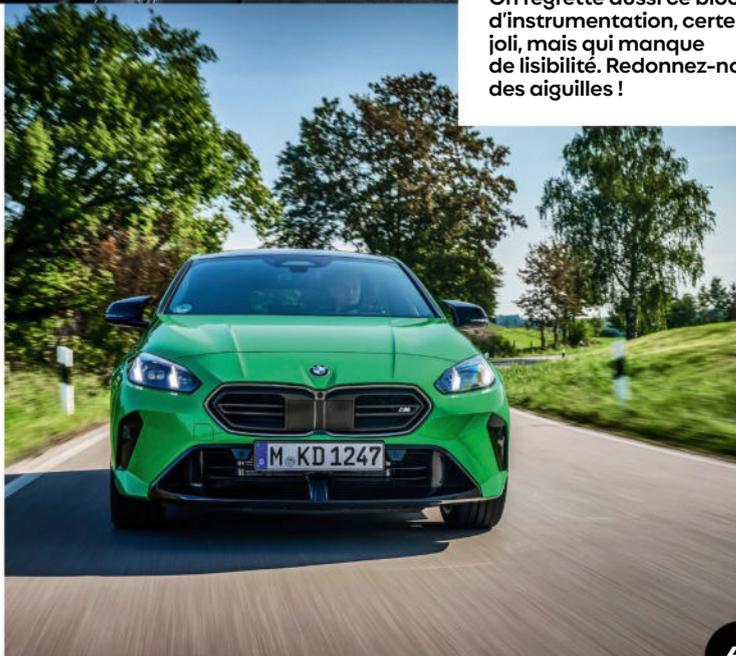
Les compactes performantes n'ont plus la cote, la faute à un malus dévastateur. Pourtant, BMW persiste et signe avec une nouvelle M135. **Le "i" disparaît – pour éviter la confusion avec les modèles électriques –, la transmission intégrale est imposée, mais la "Une" distille toujours des sensations que l'on croyait prohibées.**



Par Sylvain Vétaux  
Photos Tom Kirkpatrick/BMW



La finition ne prête guère le flanc à la critique, mais l'ambiance de cette "Une" pseudo-sportive est trop austère à notre goût. On regrette aussi ce bloc d'instrumentation, certes joli, mais qui manque de lisibilité. Redonnez-nous des aiguilles !



F

ut une époque, pas si lointaine, où la 135 était une berline de taille modeste animée par un 6 cylindres. Et surtout, avec des roues arrière qui patinent. Une architecture qui, sur le marché insipide des compactes « bourgeoiso-sportives », lui offrait une carte maîtresse à abattre. Désormais, la M135 n'est plus « i » (badgé réservé aux BMW électriques), carbure au 4 cylindres turbo et fait plus confiance à la transmission xDrive

qu'aux talents de son conducteur pour ne pas terminer dans le décor. Pour résumer : la M135 est devenue une S3 made in Munich. En vert. Cet opus, en dépit des apparences, est une véritable nouvelle génération – la quatrième en l'occurrence –, même si esthétiquement (et mécaniquement), nous sommes plus proches du restylage. La calandre s'offre des barrettes horizontales à la place du maillage nid-d'abeilles, le bouclier frontal rappelle celui de la M5, la jupe arrière se perce de quatre oléoducs (il n'y avait que deux sorties avant), et les rétros sont plus profilés. Les entrailles évoluent peu également. L'empattement (2 670 mm) est identique au modèle antérieur, mais les voies sont retouchées : +2 cm à l'avant, -1 cm derrière. Sur le papier, cela devrait favoriser le pouvoir directionnel et alléger l'arrière dans les changements d'appui. Nous allons voir ça. Le poids forcit un peu : 25 kg. L'une des principales déceptions concerne le moteur. Admission, injection, levée des soupapes et refroidissement auraient été optimisés. « Auraient », car la puissance chute de 306 à 300 ch (pression de suralimentation à 1,4 bar) et le couple dégringole de 5 mkg, avec une plage d'utilisation moindre (valeur maxi de 2 000 à 4 500 tr/mn contre 1 750 à 5 000 tr/mn sur la précédente M135i) ! Les normes antipollution ont sévi. Le 0 à 100 km/h est, fort logiquement, légèrement moins bon : 4"9 au lieu de 4"8.

MacPherson et essieu multibras sont reconduits (avec une refonte de l'essieu arrière et une chasse avant augmentée), et l'amortissement adaptatif est de série. Il réduit la garde au sol de 8 mm par rapport à une 120 et les supports des barres antirollis sont durcis.

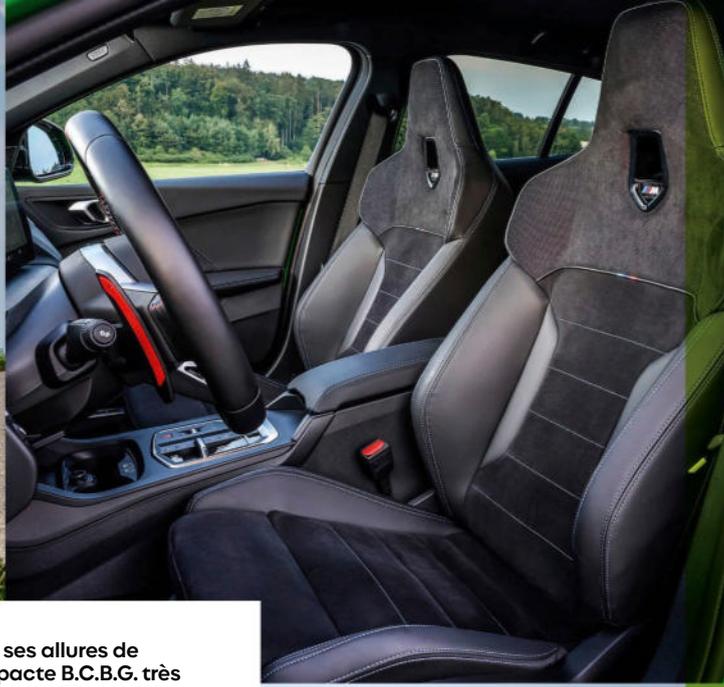
Paradoxalement, le taux de démultiplication de la direction grimpe : de 14 à 15,3. En option, un pack M Technology (3 750 €) raidit les amortisseurs avant et les barres antirollis (plus légères aussi), et ajoute des renforts sous la carlingue pour gagner davantage en précision. Des disques de 385 mm (avec bol séparé pour une meilleure dissipation de la chaleur) font également partie de ce package. Cap sur l'Autriche et le parc national de Kalkalpen pour voir si cette M135 penche plus du côté Audi que du côté Béhème.

### Du pareil au... mieux

Sur le plan mécanique, ce 2 litres sait tout faire, y compris nous abreuver d'une mélodie entêtante qu'exhalent les haut-parleurs. A l'instar du moteur de la M3, le couple est instantané, mais à l'inverse de la grande sœur qui aime les hauts régimes, il ne sert à rien de tutoyer la zone rouge (à 6 500 tr/mn) pour en tirer toute sa quintessence. L'allonge n'est pas spectaculaire, la faute à une transmission qui lisse les sensations. Le remplacement de la boîte automatique ZF par une ●●●

**CET OPUS, MALGRÉ LES APPARENCES, CONSTITUE UNE VÉRITABLE NOUVELLE GÉNÉRATION, LA QUATRIÈME EN L'OCCURRENCE.**





Sous ses allures de compacte B.C.B.G. très verte, la M135 est plus attachante qu'escompté. On reprochait à la précédente mouture un tempérament trop lisse, défaut gommé sur cette version à la tenue de route agile. Le moteur manque de caractère mais garantit des performances suffisantes.



## ESSAI BMW M135 xDrive

double embrayage est sur le papier louable, mais en pratique, elle n'est pas franchement plus rapide et elle est tout aussi douce. Nous aurions voulu davantage de tempérament au moment du passage des rapports, surtout en mode Sport. Sur le plan des sensations, cette M135 manque le coche. Jusqu'au moment où l'on regarde le tachymètre, pour s'apercevoir que la vitesse autorisée est déjà dépassée par sa propre valeur. BMW a eu l'intelligence de nous faire essayer les deux versions : avec ou sans pack M Technology. Privée des suspensions raidies et des renforts, la M135 se montre déjà convaincante. Son amortissement travaille mieux à rythme de zinzin que sur autoroute coincée derrière un camion. Pourvue d'un autobloquant mécanique sur l'avant et de 4 roues motrices (maxi 50 % du couple renvoyé derrière), la bavaroise est d'un caractère sous-vireur. Avant qu'on la repousse dans ses retranchements. La poupe devient alors plus mobile au transfert de charges, au point, sur route pas tout à fait sèche, de devoir contrebraquer. Dans ce secteur, le millésime 2025 fait oublier le précédent, bien trop sage pour qu'on ait des barres de rire à son volant. Mais n'escomptez pas non plus sortir des épingles en virgule avec des panaches blancs à l'arrière : la M135 est née traction et le fait sentir. Sur route partiellement humide, les Goodyear Eagle F1 SuperSport équipant notre modèle offrent une accroche correcte mais le sous-virage n'est pas simple à anticiper. Est-ce dû aux gommages ou à l'assistance de la direction ? Un peu des deux.

### Copie bonifiée

Avec le pack M Technology, l'essieu avant est renforcé. Les changements de cap ne sont pas transfigurés mais bonifiés. On apprécie aussi que BMW n'ait pas, après avoir durci les suspensions, transformé sa M135 en planche de bois. Les débattements sont conservés, mais une fois encore, l'amortissement est plus probant à allure rapide sur petite route sinueuse que sur les grands axes, où la détente manque de retenue et génère des soubresauts. Précisons d'ailleurs que si la suspension de la M135 est adaptative, le conducteur ne peut pas, comme par le passé, choisir entre les modes. L'amortissement fonctionne sous deux lois, en fonction de la fréquence du rebond. Les freins (les plaquettes proviennent de la M3)

sont mordants, mais les conditions météo difficiles, nous obligeant à anticiper exagérément les décélérations, ne nous auront pas permis de vérifier leur endurance. Avec son avant plus efficace, la petite Béhème se laisse aller à de francs déhanchés lorsqu'on la place sur les freins. Il y a un côté Mégane R.S. dans cette M135, ce qui est loin de nous déplaire. On remercie la transmission intégrale, plus d'ailleurs que le Torsen, dont le blocage (26 % à l'accélération) paraît un peu juste pour resserrer la trajectoire. La copie rendue est meilleure. Ronchon par nature, même lorsque l'on m'explique que j'ai tort, j'aurais aimé un moteur à la fois plus volubile et performant dans cette M135 qui, de toute façon, succombe déjà à un malus assasin. Sur le plan du plaisir de conduite, cette mouture en offre plus que sa devancière, trop sage. D'un naturel prévenant et rassurant, son comportement se montre taquin quand on la brusque. Dommage que la boîte DKG manque de tempérament et de vélocité. ●



### L'avis de Sylvain Vétaux

C'est une Béhème et elle se prive de 6 en ligne. C'est une Béhème et elle fait l'impasse sur les roues arrière motrices. C'est une Béhème et elle freine bien. C'est donc vrai : tout fout le camp ! Sauf le plaisir de conduire qu'arrive à distiller cette marque, même sur une compacte trop sage à notre goût. Efficace mais ludique, performante sans être brutale, confortable et bien maintenue, la M135 pourrait être la référence du segment.



LA POUPE EST MOBILE LORSQU'ON POUSSE  
LA VOITURE DANS SES RETRANCHEMENTS.  
AU POINT DE PARFOIS DEVOIR CONTREBRAQUER...



### TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S** Cylindrée : **1 998 cm<sup>3</sup>** Puissance maxi : **300 ch à 5 750 tr/mn** Couple maxi : **40,8 mlkg à 2 000 tr/mn**  
Transmission : **intégrale, 7 rapports à double embrayage** Antipatinage : **de série, déconnectable** Autobloquant : **avant mécanique de série**  
Poids annoncé : **1 550 kg** L - l - h : **4 361 - 1 800 - 1 459 mm** Empattement : **2 670 mm** Pneus : **225/45 R 18 (235/40 R 19 sur modèle essayé)**  
Réservoir : **49 l** Prix de base : **57 250 €** Prix des options/malus : **10 770/43 179 € \*** Prix du modèle essayé : **111 199 €** (malus compris)

\* Barème 2025, applicable à partir du 1<sup>er</sup> mars.

### PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **250 km/h** 0 à 100 km/h : **4"9**

## 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.

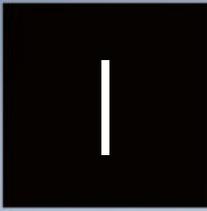


RETOUR AUX SOURCES Ferrari F430 (2004)

# LE PETIT TRUC EN PLUS

Ses contemporaines avaient beau avancer des arguments chiffrés, **la F430 n'a toujours su répondre qu'avec émotion. Et deux décennies plus tard, celle-ci est encore palpable.**

Par Walid Bouarab  
Photos Yann Lefebvre



Il y a quelque chose de très actuel quand on la regarde, de presque moderne. Du haut de ses 20 ans, la F430 conserve une fraîche allure. Elle fait partie de celles qui vieillissent avec grâce, de celles qui n'en faisaient pas trop du temps de leur fringante jeunesse, et qui continuent de charmer des années après. Proportions compactes et équilibrées, pureté des lignes, détails intégrés avec soin... Le studio Pininfarina et la tête

du design Ferrari de l'époque ont fait les choses bien. Ils ont tout de même pris le temps d'y incorporer des évocations. Comme les entrées d'air à l'avant, généreuses mais dociles, qui sont un hommage à la 156 de Phil Hill, champion du monde de Formule 1 en 1961. Idem pour les discrètes ouvertures situées sur les ailes arrière, chapardées à la 250 LM des années 60. Ou encore la poupe, râblée et gaillarde, qui rappelle tout de suite le lien de parenté avec la fantastique Enzo, née deux ans plus tôt. Difficile de la qualifier de gravure de mode – l'histoire de Ferrari en est jonchée –, mais la F430 conserve ce charme singulier.

Sa sportivité sans réel compromis n'a jamais empêché la F430 d'être une charmante compagne de route. On est assis très bas, sans surprise, mais avec un certain niveau de confort. L'architecture à moteur central arrière n'oblige pas les grands gabarits à conduire les genoux dans le menton et le degré de filtration est étonnant. La présentation est en revanche basique, et si la mauvaise réputation de Ferrari en matière de finition n'est pas toujours justifiée, c'est ici le cas... Qu'importe. Après deux décennies, ce n'est plus ce que l'on regarde, encore moins sur ●●●

**Sa sportivité  
sans réel  
compromis  
n'a jamais empêché  
la F430 d'être  
une routière.**





**Un grondement rocailleux,  
un rugissement effrayant  
puis une note presque  
stridente dont les divas  
italiennes ont le secret.**

Il fut une époque où Ferrari n'accordait pas une importance primordiale à la finition de ses modèles. Et l'habitacle de cette F430 n'échappe pas à cette règle. Rien d'indigent, mais une fabrication basique. Les ingénieurs avaient d'autres préoccupations : ergonomie et efficacité. A ce niveau, c'est plutôt réussi, avec une position de conduite idéale, des commandes qui tombent parfaitement sous la main et un environnement sportif propice à la concentration.



## RETOUR AUX SOURCES **Ferrari F430** (2004)

un engin frappé du cheval cabré. Il suffit de se glisser dedans, d'apprécier le charme un poil désuet de l'ambiance à bord, et d'enclencher la mise à feu du V8. Les frissons ! Ça vocifère fort à l'allumage, ça grogne méchamment avant de doucement retomber sur un ronron chaud et presque réconfortant. Ce bloc ne reprend rien à celui du prédécesseur 360 Modena. En partant d'une feuille blanche, les ingénieurs de Maranello n'avaient qu'une seule obsession : donner un coup de fouet aux performances tout en limitant la crise de croissance. Mission réussie, car même s'il passe de 3.5 à 4.3, le moteur de la nouvelle berlinette ne pèse que 4 kg de plus. Et il s'offre tout l'attirail devenu cher à Ferrari : vilebrequin plat, double arbre à cames en tête, distribution variable à l'admission et à l'échappement... La Gestione Sportiva, la division sportive de la marque, a dicté ses lois. Et que c'est bon !

### Inspirée par la F1

La mélodie vous accompagne au quotidien. Si on reste dans les registres graves dans le flot de la circulation, la complexité de la partition est déjà un bonheur pour les oreilles. Et puis la voie se libère, sur une ligne droite qui incite à tirer la palette de gauche tout en faisant pression sur la pédale de droite... La superbe symphonie se mue en un déchaînement philharmonique dantesque. L'ascension du compte-tours est un programme à elle toute seule. Le grondement rocailleux laisse place à un rugissement effrayant avant de finir par une note presque stridente dont les divas italiennes ont le secret. C'est beau, c'est puissant, ça vous prend aux tripes et ça vous fait regretter une période où le talent de chanteuses des sportives ne tombait pas sous le joug des régulations.

Côté performances, malgré un très joli 4<sup>o</sup>0 pour atteindre les 100 km/h, elles n'ont jeté aucun pavé dans la mare à l'époque, et sont



### TECHNIQUE

Années de production : **2004-2010** Exemplaires produits : **non communiqué**  
Moteur : **V8 à 90°, 32 S** Cylindrée : **4 308 cm<sup>3</sup>** Puissance maxi : **490 ch à 8 500 tr/mn**  
Couple maxi : **47,4 mkg à 5 250 tr/mn** Transmission : **roues AR, 6 rapports robotisés (boîte F1)**  
Suspension AV/AR : **triangles superposés, amortissement piloté, barre stabilisatrice**  
Freins AV & AR : **disques ventilés percés (360/350 mm) (disques carbone-céramique en option)**  
Poids annoncé : **1 450 kg** Rapport poids/puissance : **3 kg/ch** L - l - h : **4 512 - 1 923 - 1 214 mm**  
Empattement : **2 600 mm** Pneus AV & AR : **225/35 & 285/35 ZR 19** Réservoir : **95 l**  
Prix à l'époque : **152 000 €** Cote actuelle : **environ 120 000 €**

### PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **315 km/h** 0 à 100 km/h : **4<sup>o</sup>0** 1 000 m D.A. : **21<sup>o</sup>6**



## Ce qu'en disait Sport Auto

**Sport Auto n° 514. Novembre 2004**

Par Laurent Chevalier

**L**a F430 survole littéralement la concurrence en matière de cordes vocales. Elle vous enivre, vous remue les tripes et vous soulève le cœur en moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire. Et il suffit d'un coup de palette de boîte F1 pour enclencher la fonction Replay. Sans compter que la F430 élargit les domaines de compétence de la 360 Modena en se montrant plus accessible en conduite quotidienne et plus radicale en conduite extrême. Enfin et surtout, l'intervention de l'électronique n'est pas envahissante, loin de là. Tout semble fonctionner dans la plus grande progressivité et la plus grande discrétion. C'est ici que réside, à notre sens, l'un de ses véritables tours de force. »

## Ce qu'en dit Sport Auto

**Mars 2025**

**S**i elle reprend une recette semblable à celle de la 360 Modena, la F430 s'est autorisée quelques libertés sur les ingrédients. Et le tout a quand même une sacrée saveur ! Passons sur la boîte robotisée F1, efficace pour l'époque mais pas révolutionnaire pour autant. En revanche, tout le reste mérite d'être délicieusement savouré. C'est fort en caractère mais pas caractériel, rigoureux sans jamais tomber dans l'autoritarisme. Efficace à mener, très communicative, agile sans surprendre, l'italienne saurait aussi donner des leçons aujourd'hui sur certains points. Et ce V8 a encore de quoi hanter vos nuits.

Si les performances pures et l'efficacité de la fameuse boîte F1 n'impressionnent plus aujourd'hui, le reste conserve en revanche une saveur unique. Cette berlinette à l'architecture et aux proportions idéales renvoie à une période où la conduite était plus instinctive, plus primaire. Il faut savoir raison garder au volant d'une telle machine, mais l'exploitation de son potentiel est nettement plus aisée que les sportives modernes.



actuellement à la portée d'une bonne petite sportive. La F430 ne s'est jamais vantée d'être un dragster et trouve ses arguments ailleurs. Elle a notamment été celle qui a réconcilié les réfractaires de la boîte automatique avec une première innovation, la boîte F1. En réalité, les F355 et 360 Modena prônaient déjà cette bascule vers une transmission automatique, mais sans jamais convaincre par leur agrément. Ici, les ingénieurs ont sérieusement revu le produit. Pas encore de double embrayage, mais les rapports sont enfin passés avec douceur et la fiabilité y aurait gagné. Faut-il aujourd'hui donner son avis sur cette fameuse transmission F1 ? Evidemment ! Les ruptures sont marquées même en conduite souple, et l'inertie est sensible. Nous dirons donc que c'était une belle innovation pour l'époque et que le chemin parcouru depuis impressionne.

### Sensations oubliées

Les innovations ont été nombreuses sur la F430. A commencer par le fameux Manettino. Un petit bouton à bascule qui introduit une nouvelle manière d'exploiter sa monture. Tout y est, et là aussi la F1 est à l'œuvre derrière. Certains lui préfèrent un simple bouton, mais ce petit bout de métal anodisé a quelque chose de spécial au toucher, et renvoie à ce qui se fait de mieux en compétition. Le principe s'est depuis très largement démocratisé, mais la F430 fut la première Ferrari à proposer des configurations différentes pour les divers organes, de la transmission au différentiel en passant par le son de l'échappement ou le contrôle de motricité, par le biais de cette simple molette. Du mode Wet, pour calmer la cavalerie, au mode « complètement off », la belle gagne en agressivité et se montre de plus en plus communicative. Les performances ne dévissent pas les cervicales, mais la F430 récompense différemment celui qui en manie le volant. Outre le son démoniaque de son V8, sa conduite rappelle les meilleures productions de l'époque. Les commandes sont à portée de main, et le sentiment de faire corps avec la voiture est saisissant. Encore plus que sur de

nombreux modèles actuels gavés de puces électroniques et de boost survolté. Vibrante, vivante et enjouée, la F430 a cette manière instinctive de vous susurrer des mots doux à l'oreille. Reprendre aujourd'hui le volant d'un modèle aussi bien né nous remémore des sensations oubliées. La direction n'est pas aussi tranchante que les sportives contemporaines, mais sa précision et surtout le niveau d'information qu'elle recèle sont fantastiques. Et la rigueur du train avant met en confiance. Le rythme augmente, le Manettino bascule sur le mode Race, et cette transmission que l'on trouvait un poil faiblarde au quotidien retrouve de sa superbe. Il faut bien évidemment la replacer dans le contexte de l'époque, mais la cadence qu'elle impose permet d'exploiter pleinement les capacités du V8. La prudence reste de mise avec cet exemplaire magnifique, maintenu dans un état collection par son propriétaire Jean-Louis. Mais quel pied ! Facile à prendre en main, dotée d'une motricité efficace (elle fut la première à embarquer un différentiel à glissement limité électronique), agile et communicative, la F430 a décidément tout du bon vin.

Cette rubrique porte vraiment bien son nom. Après une balade au volant d'une F430, on en vient à se demander : mais comment en est-on arrivé là ? Alors oui, sa lointaine descendante (296 GTB) est devenue un véritable missile sol-sol et serait presque capable de piloter à la place de son conducteur. Mais les performances d'un autre monde empêchent une exploitation réelle du potentiel en dehors des circuits. Et encore, pas n'importe lequel. Malgré l'excellente exécution de cette dernière, difficile de ne pas tomber sous le charme de ce que le Cavallino rampante savait déjà nous procurer à l'époque. Une vision plus simple de la voiture plaisir, perfusée au savoir-faire en compétition de la marque, et qui garde, vingt ans plus tard, un petit truc en plus. ●

*Un immense merci à Jean-Louis Federico, heureux propriétaire et fou amoureux de sa belle italienne. Sa F430 est dans un état « sortie d'usine », un exemplaire exceptionnel qu'il n'a pas hésité à nous prêter pour la réalisation de ce reportage.*

**Vibrante, vivante et enjouée, la F430 a  
cette manière instinctive de vous susurrer  
des mots doux à l'oreille.**



# LE DESTIN D'UNE ICÔNE FRANÇAISE

**AutoClassiques**  
**Plus** HORS-SÉRIE

Découvrez, au fil de 176 pages, les histoires et les anecdotes qui sont associées à la carrière de la DS dans les domaines les plus variés. Symbole de la France d'après-guerre, elle a marqué son temps dans d'autres disciplines que la seule industrie automobile.

Cet ouvrage unique, agrémenté de plus de 200 photographies, images publicitaires et documentaires, illustre l'épopée de cette icône du style. Laissez-vous emporter !

**EN VENTE  
ACTUELLEMENT**

SERGE BELLU

DS 70 ANS DE LEGENDE

**AutoClassiques**  
**Plus** HORS-SÉRIE

**AutoClassiques**  
**Plus** HORS-SÉRIE



## 70 ANS DE LEGENDE

SERGE BELLU

# EN VRAI

92

## PETITES ANNONCES

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

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

Greg



80 C'EST LA MIENNE...

## Alpine A110 Tour de Corse



**82 À VOTRE AVIS**  
Le courrier du mois, vos photos



**84 ACHETER UNE OCCASION**  
Audi TT RS



**88 GUIDE D'ACHAT**  
Notre sélection de sportives

Thomas Rioud

# C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal  
Photos Greg



Christian avait déjà possédé une A110. Au moment de craquer une nouvelle fois, la rareté a pesé dans la balance pour cette **Alpine A110 Tour de Corse**.



Merci à The Motors Gallery pour la mise en relation.

P

## Pourquoi j'ai craqué

Pour un passionné d'automobiles comme moi, c'est tout un symbole.

En 2022, quand les précommandes ont été mises en ligne, les 150 exemplaires de cette série limitée ont trouvé preneur en quelques minutes. Je trouve l'esthétique très réussie. Elle me rappelle l'exemplaire qui a fini deuxième au Tour de Corse 1975, et cette livrée va comme un gant à l'Alpine moderne. Le numéro 7 de la version originelle est discrètement dissimulé dans les motifs ornant la carrosserie. Il y a aussi des jantes blanches avec des étriers orange et des baquets Sabelt brodés spécialement. Le rappel de jaune sur les portes égaye l'habitacle, qui est plutôt sombre... comme celui de l'Alpine de 1975, d'ailleurs.

## Le jour où je l'ai vue

Je n'ai pas pu obtenir cette série limitée quand elle a été commercialisée. Ce n'est que l'année dernière que j'ai eu l'opportunité d'acquérir cet exemplaire d'occasion,

presque neuf, chez un professionnel où j'achète toutes mes voitures. C'est un ami qui l'a vue en premier et qui m'en a parlé. Sachant l'engouement autour de ce modèle, et attiré par la rareté de cette série, je n'ai pas réfléchi longtemps. J'ai prévenu le vendeur par téléphone et me suis rapidement déplacé. En la voyant « en vrai », j'ai tout de suite craqué. Et je suis reparti avec...

## Si c'était à refaire

J'avais déjà eu une Alpine A110, il y a quelques années. C'était une Légende GT avec 252 ch, qui était parfaite pour une utilisation routière. Cette Tour de Corse reprend presque la même recette avec la dernière déclinaison du 1.8 turbo affichant 300 ch et toujours un réglage souple, prévenant, et la rendant particulièrement à l'aise sur les chaussées mal pavées, et surtout suffisamment confortable pour les road trips, mon activité favorite autorisée par mon statut de retraité. C'est toujours un plaisir de prendre le volant de cette voiture légère (1 116 kg annoncés) qui profite à plein de sa structure composée à 96 % d'aluminium. Une fierté française !

## Et si je la remplaçais...

Cette voiture rare ne devrait pas quitter ma collection. Facile à conduire et agréable en balade, elle me convient à tous points de vue. J'ai eu quelques anciennes et beaucoup de youngtimers ; aujourd'hui, je me suis recentré sur des voitures de caractère mais plus modernes. Une 991.2 cabriolet vient de faire son apparition dans mon garage. Je ne compte pas faire un virage vers le 100 % électrique, mais la Renault 5 Turbo 3E, présentée dans une livrée semblable à celle de mon Alpine, m'a vraiment tapé dans l'œil. Et ses 500 ch et ses 3"5 au 0 à 100 km/h devraient la rendre extraordinaire. Reste à patienter pour en savoir plus et surtout connaître le nombre d'exemplaires prévus, un gage évident d'exclusivité. ●

## NOTRE AVIS

L'Alpine A110 Tour de Corse, c'est d'abord une série limitée à seulement 150 exemplaires en hommage au Rallye aux 10 000 virages. C'est ensuite la sportive moderne parfaite pour la route avec son châssis très prévenant, mais aussi la version la plus performante du 4 cylindres turbo, qui avec 300 ch lui va vraiment comme un gant.

**"Le 1.8 turbo est porté à 300 ch et la suspension est réglée souple, ce qui convient à mon activité favorite : les road trips."**



## Alpine A110 Tour de Corse

Année : 2022 Kilométrage : 1 500 km

### TECHNIQUE & PERFS

Moteur : 4 cyl., turbo, 16 S  
Cylindrée : 1798 cm<sup>3</sup>  
Puissance maxi : 300 ch à 6 300 tr/mn  
Couple maxi : 34,7 mkg de 2 400 à 6 000 tr/mn  
Transmission : propulsion,  
7 rapports à double embrayage  
Poids : 1 116 kg V. max. : 250 km/h 0 à 100 km/h : 4"2

### BUDGET

Prix du neuf à l'époque : 80 000 €  
(hors options, hors accessoires & carte grise)  
Prix de la voiture actuellement : 107 000 €  
Prix le plus bas pour ce modèle : 100 000 €  
Coût d'une révision annuelle :  
500 € (tous les 20 000 km ou tous les ans)  
Coût de 4 pneus : 660 € (Michelin Pilot Sport 4 DT1)



### POUR NOUS CONTACTER...

E-mail [sportauto@reworldmedia.com](mailto:sportauto@reworldmedia.com) Web [www.sportauto.fr](http://www.sportauto.fr)

Courrier **Sport Auto (rédaction), 40, avenue Aristide-Briand. CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex**

Facebook [www.facebook.com/sportautomag](http://www.facebook.com/sportautomag)



Sport et vous êtes restés en 1<sup>er</sup> tout le temps du test ? Mes parcours mêlent ville et voie rapide, en mixant les modes Normal et Sport suivant les moments, et je parcours entre 700 et 800 km avec ce réservoir « riquiqui ». Je pense que vous avez eu le pied rudement lourd...  
**Jérémy**

Voilà un courrier qui nous rassurerait presque. Car, il y a quelques temps, nous avions reçu un mail presque outré d'un lecteur qui s'alarmait que les consommations annoncées soient si raisonnables, en nous accusant de conduire beaucoup trop « pépère » ! Comme souvent, la vérité se trouve au milieu. Nous nous réjouissons que vous réussissiez à consommer raisonnablement lors de vos trajets. Nos indications de consommation, et donc d'autonomie, qui ne prétendent pas correspondre à un protocole d'une rigueur infaillible (à l'inverse de nos tests de performances ou de poids), sont juste une indication de ce à quoi vous pouvez vous attendre en conduite sportive. Car oui, lorsque nous essayons les voitures, notre pied droit est plutôt lourd. C'est pour la bonne cause...



### Délit d'opinion

Que se passe-t-il à la rédaction de *Sport Auto* ? Lors de l'élection de Joe Biden aux Etats-Unis, Laurent Chevalier avait bizarrement exprimé son contentement en relation avec cet événement. Et maintenant, Sylvain Vétaux s'en prend à Elon Musk. D'abord, mon abonnement est destiné à lire des

### Pied lourd

Je suis abonné depuis un long moment mais c'est la première fois que je vous écris. Quand je reçois mon *Sport Auto*, je commence par le feuilleter rapidement pour choisir mon ordre de lecture. Cette fois, j'ai commencé par l'article sur la 911 Carrera S, puis j'ai enchaîné avec votre comparatif Alpine

A290 contre Mini Cooper. J'avais peur d'une victoire française par principe, pour favoriser une voiture française. Mais non. Je possède une Mini Cooper S JCW de 2023. Certes, ce n'est pas le même modèle que celui essayé, mais ses caractéristiques sont sensiblement comparables et je métonne fortement de vous voir annoncer une autonomie de 511 km ! Vous avez utilisé uniquement le mode



[sportauto@reworldmedia.com](mailto: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.



### Aston Martin Valkyrie

J'ai vu un des 85 exemplaires d'Aston Martin Valkyrie Spider garée dans ce petit village suisse au nom imprononçable de Gstaad...  
**Bijan V. (10 ans)**



articles liés à l'automobile. Ensuite, Sylvain Vétaux devrait être justement rassuré du manque flagrant de réussite de la marque Tesla, puisque cela conforte son enchantement modeste vis-à-vis des véhicules électrifiés. Alors, bénéficiez-vous d'une aide de la part de US A.I.D. ou êtes-vous écartés au Parti démocrate US ? Je m'énerve, c'est vrai, mais j'ai de la peine à comprendre ces interventions. Chacun ses opinions. Mais, me semble-t-il, elles n'ont pas lieu de paraître dans ce magazine !

**D. Baubert**

Les opinions auxquelles vous faites allusion ont été exprimées dans une petite rubrique de fin de magazine, le Blog des essayeurs, qui est précisément un lieu d'expression libre (dans les limites de la bienséance et de la légalité), qui n'engage pas le magazine mais seulement ses auteurs. Dit autrement, rien n'oblige personne à lire cette rubrique, et encore moins à approuver les propos qui y sont tenus, et elle est clairement identifiée pour ce qu'elle est. Nous comprenons parfaitement que, dans un magazine automobile, espace de plaisir et de détente, lié à notre passion partagée, nous

préférons rester pour un moment un peu à l'écart des déchirements et des débats du monde. Il suffit pour cela d'éviter la moitié de la dernière page...

## 📍 Règlement respecté

**Grand amateur de F1, que je regarde avec gourmandise depuis 1981, j'ai été assez surpris par votre article Hamilton-Mercedes du numéro de février 2025, où vous affirmez qu'Hamilton a été dépossédé de son titre suite à une erreur du directeur de course (ici Michael Masi). Le règlement et son article 48.12 stipule pourtant que des voitures à qui le leader a pris un tour sont autorisées à dépasser la voiture de sécurité pour reprendre leur place dans la course. Seul le terme « des voitures » était flou, je vous l'accorde, et il est désormais remplacé par « toute voiture ». En conséquence, que les cinq voitures entre Hamilton et Verstappen ou que toutes les autres dépassent n'aurait rien changé à l'issue de la course. Mercedes a en fait perdu en adoptant une stratégie trop conservatrice.**

Un arrêt leur aurait permis de se couvrir et de remporter la victoire. La chance souriant aux audacieux, Red Bull, qui n'avait plus rien à perdre, a tenté un pari qui s'est avéré au bout du compte gagnant.

**Philippe Detollenaere**

Factuellement, vous avez raison. Toute la polémique concerne le choix par Michael Masi de relancer la course à un tour de la fin, alors qu'en toute logique, du fait du retard pris dans le dégagement des débris de la Williams, elle aurait dû se terminer sous voiture de sécurité. Faisant cela, il savait pertinemment qu'il donnait la victoire à Verstappen, qui n'avait pourtant pas pu la prendre « à la régulière » sur la piste et, partant, le titre à l'issue d'un des championnats les plus serrés de toute l'histoire de la discipline. Le débat sur la question durera certainement aussi longtemps que l'on continuera à parler de F1 !

## 📍 Deux frères chez Ferrari

**Vous écrivez dans le compte rendu du Grand Prix Abu Dhabi que pour**

la première fois Ferrari fait courir deux frères. Et Pedro et Ricardo Rodriguez n'étaient-ils pas frères ?

**Charles Ballerini**

Certes. Mais malheureusement les deux frères Rodriguez n'ont pas pu piloter simultanément chez Ferrari. Ricardo s'est en effet tué en 1962 lors des essais du G.P. du Mexique, tandis que Pedro ne deviendra pilote de F1 qu'en 1963, avec Lotus dans un premier temps.

## 📍 Malus

**Votre Guide d'achat ne semble pas actualisé à la réglementation.** En effet tous les bolides que vous citez prennent un malus de 60 000 € au maximum. En fait, c'est 70 000 € depuis cette année, non ?

**Antoine Juziers**

Nous ne pouvions pas aller plus vite que la musique parlementaire : dans notre n° 757 daté février, le budget 2025 du pays, et donc le barème du malus écologique, n'avait pas encore été adopté. C'est maintenant chose faite et nous l'avons reporté. Il s'applique aux voitures immatriculées à partir du 1<sup>er</sup> mars.



### Ariel Atom 3

Voici une très belle découverte que j'ai faite non loin de Fovesnant, en Bretagne : quelle surprise de découvrir ce coléoptère britannique, une Ariel Atom 3. En voilà du radical !

**Laurent M.**



### Ferrari 12 Cilindri

Lors d'une balade dans la capitale, je suis tombé sur cette Ferrari 12 Cilindri garée au Fouquet's. Etant sceptique quant au design à sa sortie, j'avoue avoir été agréablement surpris par sa beauté et son élégance. Et le son du V12 6.5 est absolument sublime.

**Hugo Amadieu**

# ACHETER UNE OCCASION

Texte & Photos  
Thomas Riaud

# Audi TT RS

De 2016 à 2023 A partir de 39 000 €

Grâce au TT, Audi est parvenu à rajeunir son image, et même à séduire les amateurs de sportivité à travers sa variante RS, dotée d'un formidable 5 cylindres turbo. Zoom sur l'ultime génération, qui a déjà tout d'un collector...

**L**e TT RS est un rival sérieux des Porsche Boxster et Cayman, les références du segment. Son fantastique 5 cylindres 2,5 litres turbo reprend une tradition Audi qui date des années 80. Au comportement dynamique des propulsions, il oppose efficacité diabolique et comportement rassurant grâce à sa transmission intégrale Quattro. Ces qualités sont sublimes sur la 3<sup>e</sup> et ultime mouture qui nous intéresse, lancée en 2014. Si le design reste fidèle aux grandes lignes de ses prédécesseurs, l'ensemble gagne en agressivité. Un style affûté, encore plus marqué sur la version RS apparue fin 2016, déclinée en coupé 2 + 2 ou en roadster 2 places. Le fameux 5 cylindres Audi est revu pour les circonstances et voit sa puissance faire un bond significatif à 400 ch, tout en conservant sa sonorité caractéristique rauque et caverneuse. Ce TT signé Audi Sport, qui délivre des performances proches

d'une R8 V10 de 540 ch, a toujours droit à la transmission intégrale Quattro et à une boîte S-tronic double embrayage à 7 rapports livrée d'office. En 2019, Audi le peaufine timidement en lui offrant un léger facelift. Malheureusement, le durcissement des normes antipollution, imposant l'intégration d'un filtre à particules dans les échappements, étouffe le son du 5 cylindres, et ce, malgré la présence de clapets actifs. En 2023, Audi se fend d'une série limitée Iconic Edition réservée au coupé RS. Limitée à 100 exemplaires, cette version collector dotée d'un look exclusif s'affiche alors à 119 225 € en neuf (hors malus...) et parfois plus encore aujourd'hui en occasion. Fort heureusement, un TT RS classique, datant d'avant le restylage de 2019, avec environ 80 000 km au compteur, se déniche en moyenne à 50 000 €.

## LES 7 POINTS À SURVEILLER

### 01. CARROSSERIE & STRUCTURE

Le poids est contenu à 1 480 kg (en coupé) grâce à l'alliance d'acier et d'aluminium. Pour ce dernier matériau réputé aussi léger que rigide, il faudra consulter un spécialiste. D'origine, ce TT offre des ajustages millimétrés entre les éléments, et des peintures parfaitement appliquées. Un aspect imparfait indique que vous avez affaire à un exemplaire mal réparé. Faites attention aux parties basses, assez vulnérables. La face et les flancs sont très exposés. Le TT RS dispose souvent d'un gros aileron fixe que les lavages au rouleau peuvent endommager. Enfin, les optiques de dernière génération sont des éléments chers à remplacer en cas de casse. Un simple phare Matrix LED coûte 4 700 €... sans la pose !

### 02. TRANSMISSION

Ce TT RS reçoit une boîte S-tronic à 7 rapports et à double embrayage qui, sans égaler la rapidité et la fluidité d'une PDK Porsche, se révèle très convaincante. Et fiable, bien que certaines divergences de calculateur aient pu affecter quelques exemplaires. En cas d'usage intensif régulier – en ville ou sur circuit –, mieux vaut effectuer une vidange tous les 30 000 km. A cette même fréquence, faites pareillement avec le système Haldex qui gère la transmission intégrale Quattro. Ce dernier est équipé d'un capteur intégré à l'essieu arrière qui peut tomber en panne en cas d'utilisation sportive, du moins si l'on oublie d'assurer son entretien, la voiture se transformant alors en traction. Pour la boîte comme pour l'Haldex, comptez 300 € environ par poste.

### 03. IDENTIFICATION

Au-delà des nombreuses spécificités propres à cette version RS, le numéro de série visible sur la carte grise figure sur une petite plaque constructeur en métal, fixée à la base du pare-brise.

### 04. ENTRETIEN

Rapporté à son niveau de puissance et à ses performances, ce TT RS n'est pas si cher en entretien... à condition d'éviter les concessions situées aux abords des grandes villes, où le taux horaire atteint des prix indécents. Pour parcourir 10 000 km, comptez 1 000 € environ.

### 05. INTÉRIEUR

Si certaines Audi récentes marquent un recul sur le plan de la finition, ce n'est pas le cas de cette génération de TT. Plastiques généreusement mousés, pièces en aluminium véritable et assemblages impeccables sont de rigueur. Même si cette génération fut la première à recevoir de série le cockpit virtuel (affichage numérique paramétrable), l'électronique embarquée ne pose, à ce jour, aucun problème. Les soucis rencontrés sont liés à un manque de soin, avec un marquage possible des plastiques situés au niveau des boucles de ceintures de sécurité. De même, le cuir assez fin peut être altéré sur les bourrelets latéraux. Outre les personnalisations suggérées par Audi Exclusive qui peuvent apporter une plus-value, quelques options sont recherchées, comme les baquets avec une coque en carbone, ou le pack RS, proposant de superbes sièges avec des surpiqures en losange.

#### Les essais de Sport Auto

- |                |  |
|----------------|--|
| N° 657 (10/16) | Contact TT RS  |
| N° 662 (03/17) | Comparatif TT RS vs BMW M2 Competition vs Porsche Cayman S |
| N° 665 (06/17) | Match TT RS Roadster vs Porsche Boxster S                  |
| N° 668 (09/17) | Supertest TT RS  |
| N° 673 (02/18) | Match TT RS vs Chevrolet Corvette                          |
| N° 697 (02/20) | Comparatif TT RS vs BMW M2 Competition vs Porsche Cayman T |
| N° 735 (04/23) | Contact TT RS Iconic Edition                               |
| N° 740 (09/23) | Match TT RS Iconic Edition vs BMW M2                       |



ATTENTION AUX OPTIQUES DERNIÈRE GÉNÉRATION. **UN SIMPLE PHARE MATRIX LED COÛTE 4 700 € SANS LA POSE !**



LE 5 CYLINDRES TFSI ÉMET UNE SONORITÉ TRÈS CARACTÉRISTIQUE QUI A DE QUOI VOUS RENDRE ACCRO ! IL S'AVÈRE D'UNE REMARQUABLE FIABILITÉ.

## 06.

### MOTEUR

On pourrait n'acheter ce TT que pour son moteur, vraiment à part. Outre sa remarquable fiabilité, ce 2.5 TFSI compact à distribution par chaîne placé transversalement – largement éprouvé sur la RS 3 – émet une sonorité très caractéristique et enthousiasmante. Attention à une possible fuite du liquide de refroidissement à cause d'un joint défectueux sur son régulateur. Ce problème épars, qui n'a affecté que les premiers modèles, a été corrigé en atelier. Ce moteur exige de bien respecter les temps de chauffe, mais aussi de refroidissement après un usage intensif, pour laisser le temps au turbo de se lubrifier. Pour l'entretien courant, mieux vaut le réaliser chez Audi qui dispose de techniciens RS. Il faut faire une révision une fois par an dans la limite de 30 000 km, ce qui coûte environ 600 € en concession, à condition de rester en dehors des grandes villes.

## 07.

### TRAINS ROULANTS

Comparé aux autres TT, le RS bénéficie de trains roulants renforcés, très robustes dans le temps. Mais l'essentiel des soucis potentiels concerne ce poste, si l'auto est utilisée de façon intensive et que son entretien est peu suivi. Les disques ventilés percés de 370 mm à étriers flottants réclament d'être inspectés à chaque révision. Pour bien les nettoyer, il faut dégager soigneusement les trous en retirant les dépôts. Il conviendra néanmoins de les changer tous les 60 000 km environ, ce qui coûte 1212 € en pièces pour le train avant, et 785 € pour un jeu de plaquettes. L'autre problème possible peut venir de l'amortissement piloté Magnetic Ride, à cause de fuites en cas, là encore, d'usage intensif. Ces éléments, spécifiques au TT RS, sont chers, les amortisseurs avant étant facturés hors main-d'œuvre 1 818 € et 1 520 € pour l'arrière. Par ailleurs, en cas de choc contre un trottoir ou un nid-de-poule, les roulements peuvent s'abîmer. Enfin, ce TT chaussé en 19 voire en 20 pouces est très exposé au moindre contact contre un trottoir. Des éléments à inspecter de près avant d'acheter.



## LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« Cette génération de TT RS, vraiment bien née, brille pour sa remarquable fiabilité, en adoptant un moteur déjà largement éprouvé sur les RS 3 et RS Q3. Les rares soucis de jeunesse ont été pris en charge par Audi, si l'auto est restée d'origine et a été suivie par le réseau selon les préconisations du constructeur. Mon conseil est plutôt de viser un exemplaire produit avant le restylage, pour ne pas se voir imposer le filtre à particules qui étouffe la sonorité pourtant magique de 5 cylindres. »

**David-Alexandre Schwartz**  
Responsable Audi Sport de Lemauviel Exclusive.  
Tél. : 02.31.59.25.75 – 06.78.74.33.95



## OÙ LA TROUVER ?

### Le réseau

Le réseau, qui dispose de points spécialisés Audi Sport, est la piste à considérer pour un achat serein. Chaque voiture proposée à la vente bénéficie d'une traçabilité claire, mais aussi de plus d'une centaine de points de contrôle et d'une révision totale. Cette caractéristique vous sera facturée au prix fort.

### Les spécialistes du haut de gamme

Ce TT RS coche toutes les cases pour figurer à la vente chez ces pros. D'autant que ce modèle profite d'une bonne réputation en matière de fiabilité. Quitte à payer cher, limitez votre achat auprès d'un professionnel reconnu, proposant une auto impeccable, révisée avec le carnet d'entretien à jour, disposant d'une garantie totale.

### Les particuliers

Chez les particuliers, le pire côtoie parfois le meilleur. Visez un exemplaire d'origine, ayant toujours bénéficié d'un suivi par le réseau. Et vérifiez bien l'état des consommables pour négocier le prix à la baisse.

### Le club

Le très actif **Clan TT**, entièrement consacré depuis 2003 à ce modèle, paraît tout indiqué pour glaner auprès de ses membres des conseils avant d'acheter et, pourquoi pas, être mis en rapport avec un vendeur. [www.clan-tt.com](http://www.clan-tt.com)

**Merci à l'expert Philippe Sana** pour ses précieux conseils (01.48.52.10.58), ainsi qu'à Audi France pour les prix communiqués. Merci à **Jean-Philippe T.** pour le prêt de son TT RS.

Aidez-nous par votre témoignage à enrichir cette rubrique. Adressez votre contribution à [thomasriaud72@gmail.com](mailto:thomasriaud72@gmail.com). Les prochains dossiers seront consacrés à la **BMW M5 Y10 E60** (témoignages à nous adresser avant le 20 février) puis à la **Venturi Atlantique** (témoignages à nous adresser avant le 20 mars).

## BUDGET

### Prix : environ 60 000 €

Sans surprise, les modèles les plus anciens et les plus kilométrés sont les moins chers. Ils s'affichent dès 39 000 € en coupé, le roadster étant environ 5 000 € plus cher. En moyenne, il faudra consacrer 60 000 € pour repartir avec une première main de 70 000 km, les derniers exemplaires à peine rodés dépassant encore les 100 000 €.

### Coût des pièces

Pneus AV/AR :  
**1 050 € la paire (Pirelli 19 pouces) vers 30 000 km.**  
Amortisseurs AV/AR :  
**1 818/1 520 € vers 200 000 km.**  
Disques AV/AR :  
**1 212/330 € vers 60 000 km.**  
Plaquettes AV :  
**785 € le jeu vers 30 000 km.**  
Echappement (silencieux) :  
**2 178 € vers 200 000 km.**  
Révision (vidange avec filtres) :  
**600 € tous les 30 000 km/1 an.**

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise.

### Coût de l'assurance

Cas d'une Audi TT RS Coupé de 88 000 km, année 2018, valeur 53 000 €.

#### ■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Versailles.  
**Cotisation annuelle : 1 824 € T.T.C.** (franchise vol/incendie de 1 119 €).

#### ■ CONDUCTEUR B

Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Versailles.  
**Cotisation annuelle : 1 182 € T.T.C.** (franchise vol/incendie de 1 119 €).

Tarifs : cabinet Parisseaux.  
Tél. : 02.43.23.45.40.

## LE CHOIX DE SPORT AUTO

Idéalement, choisissez une « phase 1 » (avant restylage), plus abordable, mais aussi pour bénéficier du 5 cylindres sans filtre à particules. Avec une préférence pour le coupé, plus léger, plus pratique et un peu moins cher que le roadster. L'important est de sélectionner un exemplaire resté dans un bel état d'origine, comportant quelques options exclusives, pourquoi pas.



### La version

#### TT RS 2016 à 2023

Moteur : 5 en ligne, turbo, 20 S, 2 480 cm<sup>3</sup>, 400 ch de 5 850 à 7 000 tr/mn Transmission : boîte de vitesses à double embrayage à 7 rapports Poids : 1 450 kg V. max. : 250 km/h

## VERDICT

On pourrait acheter ce TT RS pour sa ligne. Ou pour son comportement sécurisant et rigoureux. Ou bien encore pour sa qualité de fabrication et ses performances. Mais son moteur, fiable et communicatif, reste son plus bel atout. En coupé comme en roadster, ce TT fait un sans-faute et mérite ses 5 étoiles.

#### LES ATOUTS

- Moteur ■ Disponible en coupé ou en roadster
- Fiabilité générale

#### LES FAIBLESSES

- Comportement peu joueur
- Autonomie



# 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.w

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. CO<sub>2</sub> : émissions de gaz carbonique en grammes par kilomètre (g/km). Malus : majoration du prix du véhicule à l'achat en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>, maximum et de la masse en ordre de marche. Nouveau barème, applicable à partir du 1<sup>er</sup> mars. Bonus : si véhicule éligible, aide financière de 2 000, 3 000 ou 4 000 € selon le revenu fiscal de l'acheteur. Prix : tarif de base hors options et malus/bonus écologique. NC : non communiqué. \* Donnée constructeur. \*\* Véhicules disponibles sur stock.



## LE COUP DE CŒUR DU MOIS

### McLaren 750S

- V8 biturbo ■ 3 994 cm<sup>3</sup> ■ 750 ch ■ Poids : 1 329 kg \* ■ V. max. : 332 km/h
- 0 à 100 km/h : 2"8 \* ■ CO<sub>2</sub> : 276 g/km ■ Prix de base : 282 400 €
- Malus : 70 000 € ■ SA n° 743/757

Une entente parfaite entre l'homme et la machine. C'est dans les gènes de McLaren, et cela prend tout son sens à un degré jamais atteint au volant de la 750 S. Celle-ci se montre cependant plus facile à appréhender que la 720 S, qu'elle remplace, sans édulcorer le

propos. L'équilibre général, la précision de conduite et le ressenti sortent, de fait, cette McLaren du lot. Sur la route. Sur la piste, 750 S a quelque chose d'une bête de circuit. La voilà qui se hisse, dans le cadre de nos supertests, à la seconde place de nos temps de référence. Respect.

#### MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO <sub>2</sub> MAXI (g/km)	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>Alfa Romeo</b> <a href="http://www.alfaromeo.fr">www.alfaromeo.fr</a>											
GIULIA QUADRIFOGLIO	520 ch	1 743 kg	V6 turbo	2 891 cm <sup>3</sup>	308 km/h *	3"9 *	-	237	94 900 €	70 000 €	★★★★★ 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.											
<b>Alpine</b> <a href="http://www.alpinecars.com">www.alpinecars.com</a>											
A290 GTS	220 ch	1 505 kg	1 électrique	-	170 km/h *	6"4 *	27"7	0	44 700 €	Bonus 2 000 €	★★★★☆ N° 755/757
Une voiture électrique que l'on prend plaisir à conduire, en raison, notamment, de son guidage rigoureux. Et de son poids contenu, ce qui veut dire petite batterie. Et donc petite autonomie.											
A110	252 ch	1 110 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm <sup>3</sup>	250 km/h	4"7	23"4	154	65 000 €	4 026 €	★★★★★ N° 677/681/695/733/736
Puissance limitée, certes, mais poids contenu et comportement joueur pour l'A110 d'entrée de gamme. Une voiture dont on a du mal à lâcher le volant, malusée dans des proportions supportables.											
A110 S	300 ch	1 135 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm <sup>3</sup>	275 km/h *	4"3	22"9	157	77 500 €	4 818 €	★★★★★ N° 722/731
Point d'artifices pilotés pour l'A110 S... La suspension est calibrée dans les règles de l'art, et au résultat, le conducteur fait communion avec une voiture aussi à l'aise sur route que sur piste.											
A110 R	300 ch	1 101 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm <sup>3</sup>	285 km/h *	4"1	22"2	155	106 000 €	4 279 €	★★★★★ 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.											
<b>Aston Martin</b> <a href="http://www.astonmartin.com">www.astonmartin.com</a>											
VANTAGE	665 ch	1 605 kg *	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	325 km/h *	3"5 *	-	274	199 700 €	70 000 €	★★★★★ N° 749
Entièrement refaite, la Vantage passe de 510 à 665 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 VOLANTE	680 ch	1 796 kg *	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	325 km/h *	3"7 *	-	276	244 538 €	70 000 €	★★★★☆ 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.											



**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
<b>VANQUISH</b>	835 ch	1744 kg *	V12 biturbo	5 200 cm <sup>3</sup>	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.

<b>VANTAGE</b> Un beau moteur sous une belle forme, mais pas que. Entièrement refaite, la Vantage progresse partout, en efficacité, rigueur et stabilité. Les 665 ch libérés par le V8 sont sûrs de leur force.	665 ch	1 605 kg *	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	325 km/h *	3"5 *	-	274	199 700 €	70 000 €	★★★★★	N° 749/757
<b>DBX 707</b> 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.	707 ch	2 245 kg *	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	330 km/h *	3"3 *	-	323	252 100 €	70 000 €	★★★★☆	N° 727/750
<b>VALKYRIE</b> 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.	1 155 ch	1 270 kg *	V12 + 1 élec.	6 505 cm <sup>3</sup>	355 km/h *	3"0 *	-	543	2 700 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 735

**Audi** [www.audi.fr](http://www.audi.fr)

<b>S3</b> Un bloc d'une rare efficacité mécanique, en accélération notamment, direction et liaisons au sol revues dans le bon sens : bon plan. La nouvelle S3 ne verse pas dans l'esbroufe pour autant.	333 ch	1 554 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"7	23"7	193	63 000 €	70 000 €	★★★★☆	N° 753
<b>RS 3 SPORTBACK</b> La RS 3 renouvelée garde son 5 cylindres 2.5 en l'état. Qu'importe. L'élasticité inépuisable de ce bloc et le comportement peaufiné rangent cette intégrale parmi les compactes d'exception.	400 ch	1 565 kg *	5 en ligne turbo	2 480 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"8 *	-	213	75 600 €	70 000 €	★★★★★	N° 755
<b>RS 4 AVANT EDITION 25 YEARS</b> 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.	470 ch	1 745 kg *	V6 turbo	2 894 cm <sup>3</sup>	300 km/h *	3"7 *	-	229	218 000 €	70 000 €	★★★★☆	N° 754
<b>RS 6 AVANT GT</b> 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.	630 ch	2 075 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	305 km/h *	3"3 *	-	289	230 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 756

**Bentley** [www.bentleymotors.com](http://www.bentleymotors.com)

<b>CONTINENTAL GT V8</b> Une automobile de luxe de la meilleure espèce, mais pas que... Son agilité aidant, aussi inespérée qu'ébouriffante, la Continental GT en fin de carrière compte parmi les GT les plus recommandables.	550 ch	2 165 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	318 km/h *	4"0 *	-	275	233 781 €	70 000 €	★★★★★	N° 715/750
<b>CONTINENTAL GT SPEED</b> La Continental GT se convertit à l'hybridation rechargeable. Et première leçon : malgré une prise de poids affolante, la greffe est probante. A vérifier jusqu'à quel point lors d'un essai plus complet.	782 ch	2 500 kg	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm <sup>3</sup>	335 km/h *	3"3 *	-	50	NC	0 €	★★★★☆	N° 750

**BMW** [www.bmw.fr](http://www.bmw.fr)

<b>M4 CS</b> « 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.	550 ch	1 748 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	302 km/h *	3"3	20"5	231	162 000 €	70 000 €	★★★★☆	N° 754
<b>M5</b> La M5 passe à l'hybridation rechargeable, avec à la clé un poids éléphanterque présumé préjudiciable. Et pourtant, ça le fait, les reprises affolantes et les liaisons au sol fabuleuses aidant.	727 ch	2 435 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	4 395 cm <sup>3</sup>	305 km/h *	3"5 *	-	43	161 900 €	0 €	★★★★☆	N° 754
<b>Z4 M40i</b> 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.	340 ch	1 588 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm <sup>3</sup>	260 km/h	4"6	23"4	179	71 750 €	30 624 €	★★★★☆	N° 689/692

**Bugatti** [www.bugatti.com/fr](http://www.bugatti.com/fr)

<b>CHIRON SUPER SPORT **</b> Sa poupe « longue queue » en témoigne, la Super Sport fait de l'aérodynamisme son atout majeur. Une conduite qui ne ressemble à rien de connu, mâtinée d'une polyvalence insoupçonnée.	1 600 ch	1 972 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm <sup>3</sup>	440 km/h *	2"4 *	-	516	3 840 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 719
<b>DIVO **</b> Bugatti puise dans son histoire pour cette version spéciale de la Chiron : une carrosserie inédite spectaculaire et une forte appétence pour les virages. 40 exemplaires à 5 millions d'euros l'unité.	1 500 ch	1 960 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm <sup>3</sup>	380 km/h *	2"4 *	-	505	5 000 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 705

**Caterham** [www.caterham.co.uk](http://www.caterham.co.uk)

<b>SEVEN 340 R</b> La 340 R est faite pour la piste, où elle régale par la grâce de sa direction ultra-directe et de son châssis taillé au poinçon. Le bloc Ford manque de pep, mais qu'importe, l'ivresse est là.	168 ch	579 kg	4 en ligne	1 999 cm <sup>3</sup>	198 km/h	4"9	25"8	148	59 214 €	2 726 €	★★★★★	N° 732/744
---	--------	--------	------------	-----------------------	----------	-----	------	-----	----------	---------	-------	------------

**Chevrolet** [www.chevrolet.fr](http://www.chevrolet.fr)

<b>CORVETTE STINGRAY CABRIOLET</b> Le V8 6.2 atmo perd une poignée de chevaux en traversant l'Atlantique. On le sent un peu moins hargneux, mais il reste extraordinaire avec des saveurs sans artifices. Châssis pointu de série.	482 ch	1 717 kg	V8	6 162 cm <sup>3</sup>	296 km/h *	3"8	21"9	277	106 200 €	70 000 €	★★★★★	N° 718/725
<b>CORVETTE Z06</b> 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.	645 ch	1 679 kg	V8	5 460 cm <sup>3</sup>	+ de 300 km/h *	3"1	20"1	NC	env. 200 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 736/756

**Dallara** [www.dallara.it](http://www.dallara.it)

<b>STRADALE IR8 TRIBUTE</b> Une série limitée et, à la clé, une pistarde de la meilleure espèce. L'extrême rigidité du châssis, la réactivité induite, l'explosivité du « 4 pattes », tout est là. Sur la route, l'extase guette.	400 ch	1 028 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm <sup>3</sup>	280 km/h *	3"8	21"6	216	255 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 745
--	--------	----------	------------------	-----------------------	------------	-----	------	-----	-----------	----------	-------	--------

**Devalliet** [www.devalliet.fr](http://www.devalliet.fr)

<b>MUGELLO 375F</b> C'est aussi léger qu'une Lotus d'antan et cela porte le nom d'un circuit italien. C'est français, avec sous le capot un bloc estampillé Peugeot. Une négociatrice en virages bourrée de talent.	225 ch	680 kg *	4 en ligne	1 598 cm <sup>3</sup>	+ de 200 km/h *	4"6 *	-	127	88 400 €	360 €	★★★★☆	N° 738
--	--------	----------	------------	-----------------------	-----------------	-------	---	-----	----------	-------	-------	--------

**Donkervoort** [www.donkervoort.com](http://www.donkervoort.com)

<b>F22</b> 5 cylindres d'origine Audi reformaté, boîte « méca 5 », châssis en partie en carbone, intérieur minimaliste : la F22 va à l'essentiel. Du brutal. Une auto qui se mérite, produite à 100 exemplaires.	500 ch	803 kg *	5 en ligne turbo	2 480 cm <sup>3</sup>	290 km/h *	2"5 *	-	195	312 062 €	70 000 €	★★★★★	N° 741
---	--------	----------	------------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	-----------	----------	-------	--------

**Ferrari** [www.ferrari.com](http://www.ferrari.com)

<b>ROMA SPIDER</b> 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.	620 ch	1 556 kg *	V8 biturbo	3 855 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	3"4 *	-	258	246 524 €	70 000 €	★★★★★	N° 741
--	--------	------------	------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	-----------	----------	-------	--------


**MARQUES/MODÈLES**

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>296 GTB</b> 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.	830 ch	1 470 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm <sup>3</sup>	330 km/h *	2"9 *	-	149	287 740 €	2 918 €	★★★★★	N° 723
<b>296 GTS</b> 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.	830 ch	1 651 kg	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm <sup>3</sup>	330 km/h	2"7	18"0	153	315 380 €	3 784 €	★★★★★	N° 731/739
<b>SF90 XX STRADALE</b> 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...	1 030 ch	1 560 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	2"3 *	-	178	770 000 €	28 413 €	★★★★★	N° 743
<b>SF90 SPIDER</b> 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.	1 000 ch	1 670 kg	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm <sup>3</sup>	340 km/h *	2"5 *	-	162	465 720 €	6 637 €	★★★★★	N° 725
<b>12CILINDRI</b>	830 ch	1 560 kg *	V12	6 496 cm <sup>3</sup>	340 km/h *	2"9 *	-	NC	395 000 €	70 000 €	★★★★★	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.

<b>PUROSANGUE</b> 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.	725 ch	2 033 kg *	V12	6 496 cm <sup>3</sup>	310 km/h *	3"3 *	-	393	390 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 735/738
--	--------	------------	-----	-----------------------	------------	-------	---	-----	-----------	----------	-------	------------

**Ford** [www.ford.fr](http://www.ford.fr)

<b>FOCUS ST</b> Performances dans la norme, et alors ? La Focus ST fournit son pesant de sensations à flux tendu, grâce, notamment, à un train avant très incisif. Boîte mécanique de rigueur. Malus démoralisant.	280 ch	1 461 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm <sup>3</sup>	250 km/h	6"9	26"5	183	40 200 €	40 468 €	★★★★☆	N° 737
<b>MUSTANG DARK HORSE</b> 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.	435 ch	1 837 kg *	V8	5 038 cm <sup>3</sup>	263 km/h *	5"3 *	-	279	71 300 €	70 000 €	★★★★★	N° 750
<b>RANGER RAPTOR</b> Du sport, certes, mais dans les ornières, où ce pick-up excelle à l'aide, notamment, de ses modes de conduite destinés à la pratique tout-terrain extrême. Tranquille sur le goudron.	292 ch	2 454 kg *	V6 biturbo	2 956 cm <sup>3</sup>	180 km/h	7"9 *	-	315	65 856 €	70 000 €	★★★★☆	N° 745

**Honda** [www.honda.fr](http://www.honda.fr)

<b>CIVIC TYPE R</b> Une auto de caractère, qui détonne quand les électriques surpuissantes et sans saveur débarquent en force. Très bon train avant, guidé dans les règles de l'art. Le malus, on en parle ? Vaut mieux pas.	329 ch	1 430 kg	4 en ligne turbo	1 996 cm <sup>3</sup>	275 km/h *	6"4	25"5	186	57 220 €	48 901 €	★★★★★	N° 733/743/747
---	--------	----------	------------------	-----------------------	------------	-----	------	-----	----------	----------	-------	----------------

**Hyundai** [www.hyundai.com](http://www.hyundai.com)

<b>IONIQ 5 N</b> Grisante à mener grâce à son train arrière très mobile et efficace face au chrono, cette « 100 % électrique » ne démerite pas sur la piste. Elle coche, de fait, toutes les cases de la GTI bien née.	650 ch	2 247 kg	2 électriques	-	260 km/h *	3"5	21"3	0	78 000 €	0 €	★★★★☆	N° 749/752
---	--------	----------	---------------	---	------------	-----	------	---	----------	-----	-------	------------

**Lamborghini** [www.lamborghini.com](http://www.lamborghini.com)

<b>REVUELTO</b> Poussées spectaculaires comme attendu, motricité sans faille, maintien de la caisse rigoureux, boîte robotisée dans le ton pour ne rien gâcher : la Lambo hybridée ne ternit pas son blason.	1 015 ch	1 772 kg	V12 + 3 élec.	6 498 cm <sup>3</sup>	350 km/h *	2"5 *	-	328	506 808 €	70 000 €	★★★★★	N° 742/752
<b>URUS SE</b> 2,5 tonnes pour l'Urus converti à l'hybridation rechargeable, cela devrait plomber l'ambiance. Eh bien non ! Revu et corrigé, ce SUV fait preuve d'une agilité remarquable. Les 800 ch répondent présents.	800 ch	2 505 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm <sup>3</sup>	350 km/h *	3"4 *	-	51	264 000 €	0 €	★★★★☆	N° 756

**Land Rover** [www.landrover.fr](http://www.landrover.fr)

<b>DEFENDER 90 V8</b> 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.	525 ch	2 471 kg	V8 compresseur	5 000 cm <sup>3</sup>	240 km/h *	5"2	-	320	141 800 €	70 000 €	★★★★☆	N° 729
--	--------	----------	----------------	-----------------------	------------	-----	---	-----	-----------	----------	-------	--------

**Lexus** [www.lexus.fr](http://www.lexus.fr)

<b>LBX MORIZO RR</b> Viendra-t-elle en France, cette version sous anabolisants du paisible SUV LBX ? C'est à souhaiter, car la greffe du bloc de la GR Yaris, plein de ressources, se porte à merveille. Rivé au sol.	304 ch	1 440 kg *	3 en ligne turbo	1 618 cm <sup>3</sup>	230 km/h	5"2	-	NC	NC	NC	★★★★☆	N° 757
--	--------	------------	------------------	-----------------------	----------	-----	---	----	----	----	-------	--------

**Lotus** [www.lotuscars.com](http://www.lotuscars.com)

<b>EMIRA i4</b> 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. Mérite Emira.	360 ch	1 446 kg *	4 en ligne turbo	1 991 cm <sup>3</sup>	275 km/h *	4"4 *	-	208	96 815 €	70 000 €	★★★★☆	N° 740
<b>EMEYA R</b> Avec la berline wattée Emeya R, 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.	918 ch	2 575 kg *	2 électriques	-	256 km/h *	2"8 *	-	0	154 090 €	0 €	★★★★☆	N° 751
<b>ELETRE R</b> 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.	905 ch	2 640 kg *	2 électromoteurs	-	265 km/h *	2"9 *	-	0	153 090 €	0 €	★★★★☆	N° 742

**Maserati** [www.maserati.fr](http://www.maserati.fr)

<b>GRANTURISMO TROFEO</b> 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.	550 ch	1 795 kg *	V6 biturbo	2 992 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	3"5 *	-	230	225 650 €	70 000 €	★★★★★	N° 734/743
<b>GRANTURISMO FOLGORE</b> 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.	761 ch	2 342 kg	3 électriques	-	325 km/h *	2"7 *	-	0	199 950 €	0 €	★★★★☆	N° 754
<b>GRANCABRIO TROFEO</b> Un cabriolet «non violent», emmené par un V6 encensé pour son allonge. La suspension typée confort est au diapason. Quoique... Le GranCabrio n'a rien à envier au GranTurismo dans le sinueux.	550 ch	1 895 kg *	V6 biturbo	2 992 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	3"6 *	-	238	234 550 €	70 000 €	★★★★☆	N° 752
<b>MC20</b> 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.	630 ch	1 495 kg *	V6 biturbo	3 000 cm <sup>3</sup>	326 km/h *	2"9 *	-	261	251 950 €	70 000 €	★★★★☆	N° 713/723

**McLaren** [cars.mclaren.com](http://cars.mclaren.com)

<b>ARTURA</b> 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.	680 ch	1 498 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 993 cm <sup>3</sup>	330 km/h *	3"0 *	-	104	247 000 €	0 €	★★★★★	N° 726/742
--	--------	------------	----------------------	-----------------------	------------	-------	---	-----	-----------	-----	-------	------------

# Performance et Endurance

Pneumatiques tourisme du 13" au 19"

EROL SAS FRANCE



**PLATIN**  
★★★ TYRES

01.44.78.10.10

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO2 MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>ARTURA SPIDER</b>	700 ch	1 560 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 993 cm <sup>3</sup>	330 km/h *	3"0 *	-	108	272 250 €	0 €	★★★★★	N° 751
Un cabriolet en partie watté, c'est bon pour le farniente, croyez-vous ? L'Artura Spider dément cela, suite à la refonte de la copie d'origine, en partant du coupé. Sportivité livrée à flux tendu au résultat.												
<b>765LT SPIDER</b>	765 ch	1 393 kg *	V8 biturbo	3 994 cm <sup>3</sup>	330 km/h *	2"8	-	280	372 500 €	70 000 €	★★★★★	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](http://www.mercedes-benz.fr)

<b>A 45 S AMG 4MATIC+</b>	421 ch	1 680 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm <sup>3</sup>	270 km/h *	3"9	-	206	79 200 €	70 000 €	★★★★★	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.												
<b>C 63 S AMG E PERFORMANCE</b>	680 ch	2 175 kg	4 en ligne turbo + 1 élec.	1 991 cm <sup>3</sup>	280 km/h *	3"4	21"5	167	135 600 €	18 092 €	★★★★☆	N° 732/748/749
Un concentré de technologie, source d'une énergie effarante avec à la clé une voiture aussi véloce qu'efficace par la grâce de ses roues arrière directrices. Trop clinique à notre goût, toutefois.												
<b>AMG GT 63 4MATIC+</b>	585 ch	1 950 kg	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	3"2	20"8	319	201 500 €	70 000 €	★★★★★	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.												
<b>AMG GT 63 PRO</b>	612 ch	1 950 kg *	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	317 km/h *	3"2	-	319	230 800 €	70 000 €	★★★★★	N° 756
Moins bestiale que feu l'AMG GT R, agrémentée de sa transmission intégrale et de ses réglages point trop radicaux, cette « Pro » n'en fait pas moins d'agilité vertu. Les 612 ch sont à la parade.												
<b>AMG GT 63 S E PERFORMANCE</b>	816 ch	2 195 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 982 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	2"8 *	-	188	230 800 €	70 000 €	★★★★★	N° 752
Une hybride pas bridée, en dépit du surpoids induit. L'engin fait preuve d'autant de rigueur qu'une Porsche, c'est dire, et ne saurait donc se réduire à son seul côté catapulte. Impressionnant.												
<b>SL 63 AMG 4MATIC+</b>	585 ch	1 945 kg	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	315 km/h *	3"6 *	-	293	203 100 €	70 000 €	★★★★☆	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.												
<b>GLC 63 S AMG E PERFORMANCE</b>	680 ch	2 379 kg	4 en ligne turbo + 1 élec.	1 991 cm <sup>3</sup>	275 km/h *	3"5 *	-	170	139 400 €	42 050 €	★★★★☆	N° 757
Un 4 cylindres sous perfusion électrique pour remplacer un V8 de 510 ch, ça le fait moyen. La harde mirobolante et la rigidité bien meilleure qu'auparavant ne font pas oublier le caractère du V8.												

## MG [www.mgmotor.fr](http://www.mgmotor.fr)

<b>CYBERSTER</b>	510 ch	1 993 kg	2 électriques	-	209 km/h	3"4 *	22"2	0	67 990 €	0 €	★★★★☆	N° 757
Un ratio prix/puissance imbattable, une finition de qualité et un comportement dynamique loin d'être ridicule : que manque-t-il au Cyberster tout électrique ? Une mécanique qui tient le rythme.												

## Mini [www.mini.fr](http://www.mini.fr)

<b>COOPER S JCW</b>	204 ch	1 346 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm <sup>3</sup>	242 km/h *	6"6 *	-	154	39 850 €	4 026 €	★★★★☆	N° 757
Un moteur vivant fidèle aux pistons, la chose se fait rare dans le segment des petites teignes. C'est le premier mérite de cette Cooper S, moins typée kart que dans le temps mais restée plaisante.												

## Morgan [www.morgan-motor.co.uk](http://www.morgan-motor.co.uk)

<b>SUPER 3</b>	118 ch	635 kg *	3 en ligne	1 487 cm <sup>3</sup>	209 km/h *	7"0 *	-	130	58 788 €	540 €	★★★★☆	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.												
<b>PLUS SIX</b>	335 ch	1 075 kg *	6 en ligne biturbo	2 998 cm <sup>3</sup>	267 km/h *	4"2 *	-	180	115 182 €	32 935 €	★★★★★	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](http://www.pagani.com)

<b>UTOPIA</b>	864 ch	1 280 kg *	V12 biturbo	5 980 cm <sup>3</sup>	350 km/h *	-	-	343	2 580 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 751
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... L'Utopia est seule sur sa planète. Une oeuvre d'art.												
<b>HUAYRA R</b>	850 ch	1 050 kg *	V12	6 000 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	-	-	NC	3 120 000 €	70 000 €	★★★★★	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.												

## Porsche [www.porsche.com/france](http://www.porsche.com/france)

<b>718 CAYMAN GT4 RS</b>	500 ch	1 491 kg	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	315 km/h	3"8	21"0	295	162 500 €	70 000 €	★★★★★	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...												
<b>718 SPYDER RS</b>	500 ch	1 410 kg *	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	308 km/h *	3"4 *	-	288	162 500 €	70 000 €	★★★★★	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.												
<b>911 CARRERA 4 GTS CABRIOLET</b>	541 ch	1 595 kg *	6 à plat turbo + 1 élec.	3 598 cm <sup>3</sup>	300 km/h *	3"1 *	-	295	197 400 €	70 000 €	★★★★★	N° 751
La Carrera GTS restylée est la première 911 à subir la greffe d'un électromoteur. Equilibre inné et ça pulse fort, rien à redire sur le fond. Les 911 « tradi » restent plus plaisantes à conduire.												
<b>911 S/T</b>	525 ch	1 434 kg	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	300 km/h *	3"7 *	-	313	308 976 €	70 000 €	★★★★★	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.												
<b>911 GT3 RS</b>	525 ch	1 503 kg	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	296 km/h *	3"4	20"8	305	253 454 €	70 000 €	★★★★★	N° 730/738/747
Coup de foudre immédiat pour une pistarde qui pourrait revendiquer une harde plus importante tant elle est verrouillée au sol. Une sangsue indéboulonnable et un bel écran pour le flat 6 4.0 atmo.												
<b>TAYCAN TURBO GT</b>	1 035 ch	2 321 kg	2 électriques	-	290 km/h	2"2	17"7	0	246 538 €	0 €	★★★★☆	N° 755
Nourrie aux watts, la Taycan GT Turbo présente cela dit tous les traits de la sportive bien née, des liaisons au sol bien réglées à la direction informative. Poussées possiblement violentes.												
<b>PANAMERA TURBO S E-HYBRID</b>	782 ch	2 365 kg	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm <sup>3</sup>	325 km/h	2"9	-	36	232 397 €	0 €	★★★★★	N° 757
Précision, maniabilité et agilité servies à un haut degré d'excellence... C'est comme si les 2,3 tonnes à vide de cette Panamera au V8 hybride rechargeable n'existaient pas. Performances ahurissantes.												
<b>CAYENNE COUPÉ TURBO E-HYBRID</b>	739 ch	2 670 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm <sup>3</sup>	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.												

## Tesla [www.tesla.com](http://www.tesla.com)

<b>MODEL S PLAID</b>	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](http://www.toyota.fr)

<b>GR YARIS BVA</b>	280 ch	1 318 kg	3 en ligne turbo	1 618 cm <sup>3</sup>	230 km/h	5"0	24"5	215	51 100 €	70 000 €	★★★★☆	N° 751/756
Plus puissante et plus rapide depuis son restylage, notre chouchoute, même en boîte auto (pas mal du tout) ! La boîte méca est toujours à la vente. Une fête sur les petites routes. Hélas super-malussée.												

## Volkswagen [www.volkswagen.fr](http://www.volkswagen.fr)

<b>GOLF GTI CLUBSPORT</b>	300 ch	1 478 kg	4 en ligne turbo	1 478 cm <sup>3</sup>	250 km/h	5"5	24"5	176	54 530 €	24 291 €	★★★★☆	N° 757
Un châssis sérieux, propre, net et sans bavure. C'est signé Golf et cela ne change pas, ou si peu, au fil des générations. Retravaillé, le bloc garde ses 300 ch et son efficacité permanente.												



© Fabrice Gauvin

## Sport | Luxe | Compétition | Collection

**CONTACT**  
Fabrice Gauvin  
© 06 69 94 49 16  
fgauvin@reworldmedia.com

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.

### CALENDRIER TINSEAU TEST DAYS 2025 🏁 13 DATES 🏁 6 CIRCUITS

LE MANS BUGATTI.....	9 MARS
SPA-FRANCORCHAMPS F1.....	7 AVRIL
MAGNY-COURS F1.....	21 AVRIL
LE VIGEANT.....	17 MAI
LE MANS 24H.....	12 JUIN
MAS DU CLOS.....	22 JUIN
DIJON.....	9 JUILLET
LE MANS BUGATTI.....	27 JUILLET
LE VIGEANT.....	30 AOÛT
SPA-FRANCORCHAMPS F1.....	6 OCTOBRE
LE MANS BUGATTI.....	18 OCTOBRE
LE MANS BUGATTI.....	1 <sup>er</sup> NOVEMBRE
MAGNY-COURS F1.....	21 NOVEMBRE

Inscriptions sur [TINSEAU.com](https://www.tinseau.com)

Tinseau c'est aussi l'entretien et la réparation ( moteur + boîte ) de véhicules modernes, historiques et de compétition.

L'assistance course et la vente de voitures d'occasion.

Location voitures et stages de pilotage sur circuit :  
Porsche Cayman GT4 ClubSport et Audi R8 GT3 LMS.

Tinseau Assistance | [tinseau@gmail.com](mailto:tinseau@gmail.com)  
264 rue Laennec 41350 Vineuil



© Fabrice Gauvin



Consommations (l/100km) : 12,9 L. Emissions de CO2 combinées : 51,25 g/km (WLTP), Puissance maximale ICE + EE : 800 CV / 588 kW.



## LAMBORGHINI BORDEAUX

### Concessionnaire Officiel

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

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



## BENCHMARK. BEATEN.

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

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

### McLaren Lyon

2 Bd Lucien Sampaix 69190 Saint-Fons

04 81 09 17 75

lyon.mclaren.com

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

**McLaren**

# MASERATI GRECALE FOLGORE

L'EXCEPTIONNEL AU QUOTIDIEN



LE TOUT PREMIER SUV MASERATI ENTIÈREMENT ÉLECTRIQUE



SC BY DELORME

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

Maserati Grecale Folgore. Consommation électrique (cycle combiné) : 22,1 kWh/100 km. Émissions de CO<sub>2</sub> (cycle combiné) : 0 g/km  
Pour les trajets courts, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



**Aston Martin DB11 V12**  
01/17 – 20.000 km – 139.000 €



**Aston Martin DB11 V8 Volante**  
10/20 – 47.700 km – 149.000 €



**Aston Martin DB12 V8**  
01/24 – 3.700 km – 255.000 €



**Aston Martin DBS V12 Coupé**  
01/23 – 12.800 km – 275.000 €



**Aston Martin DBX V8**  
01/23 – 28.700 km – 215.000 €



**Aston Martin DBX V8**  
03/23 – 15.000 km – 219.000 €



**Aston Martin V8 Vantage**  
07/19 – 20.000 km – 129.000 €



**Aston Martin V8 Vantage Roadster**  
10/21 – 1.000 km – 155.000 €



**Bentley Bentayga W12**  
12/17 – 62.000 km – 114.000 €



**Bentley Bentayga Diesel**  
05/17 – 48.000 km – 134.000 €



**Bentley Bentayga V8 S**  
06/23 – 6.900 km – 239.000 €



**Bentley Bentayga V8 S**  
08/22 – 850 km – 244.000 €



**Bentley Continental GT W12**  
04/19 – 19.600 km – 184.000 €



**Bentley Continental GT V8**  
03/22 – 22.900 km – 199.000 €



**Bentley Continental GT V8 Azure**  
01/24 – 260 km – 270.000 €



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



**Bentley Continental GTC V8**  
04/14 – 88.500 km – 89.000 €



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



**Bentley Flying Spur W12**  
09/20 – 30.400 km – 190.000 €



**Bentley Bacalar W12**  
10/21 – 900 km – 2.250.000 €





Ferrari 296 GTS  
08/23 - 3.900 km - 378.000 €



Ferrari 296 GTS  
11/22 - 18.810 km - 394.000 €



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



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



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



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



Ferrari Roma  
08/22 - 13.420 km - 233.000 €



Ferrari SF90 Spider  
04/22 - 7.750 km - 540.000 €



McLaren Artura V6  
06/23 - 18.600 km - 237.800 €



McLaren 675LT Spider  
09/16 - 31.300 km - 259.000 €



McLaren 720S Luxury  
05/19 - 6.800 km - 229.000 €



McLaren GT V8  
06/24 - 1.500 km - 197.800 €



Rolls-Royce Ghost  
06/23 - 2.100 km - 349.000 €



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



Maserati GranTurismo Trofeo  
03/24 - 400 km - 189.000 €



Maserati Levante Trofeo  
04/22 - 40.000 km - 115.000 €



Porsche 911 Coupé Turbo S  
01/17 - 56.400 km - 159.000 €



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



Porsche 911 Cabriolet Turbo S  
03/2023 - 6.600 km - 259 800 €



Porsche Panamera Sport Turismo 4  
E-Hybrid  
03/21 - 27.000 km - 89.800 €

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



OFFICIAL  
FERRARI DEALER  
SCUDERIA MONTE-CARLO





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



**Range Rover Velar P400e PHEV AWD**  
10/23 - 6.600 km - 85.900 €



**Range Rover Sport P460e PHEV LWB**  
02/24 - 8.500 km - 132.500 €



**Land-Rover Defender 90 P525 V8**  
05/23 - 7.650 km - 118.000 €



**Audi RS6 Avant V8 TFSI**  
08/20 - 38.220 km - 118.000 €



**Audi S8 V8 TFSI**  
08/20 - 26.000 km - 94.000 €



**Lamborghini Urus**  
07/20 - 52.600 km - 224.000 €



**Lexus LC 500h Hybrid**  
12/20 - 18.900 km - 74.900 €



**Mercedes-Benz CLE 300 Coupé AMG Line**  
12/23 - 5.100 km - 72.900 €



**Mercedes-Benz GLB 35 AMG 4Matic**  
01/22 - 41.900 km - 52.900 €



**Mercedes-Benz C63 Break AMG E Performance**  
04/24 - 17.400 km - 122.000 €



**Mercedes-Benz C43 Cabriolet AMG 4Matic**  
04/19 - 61.100 km - 52.000 €



**Mercedes-Benz E63 AMG S 4Matic**  
04/18 - 54.000 km - 74.900 €



**Mercedes-Benz AMG GT S**  
10/17 - 8.800 km - 109.000 €



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



**Mercedes-Benz G63 AMG**  
08/19 - 72.000 km - 153.000 €



**Mercedes-Benz S63 Coupé AMG 4Matic**  
01/17 - 37.800 km - 79.900 €



**Mercedes-Benz S400d AMG Line**  
03/21 - 87.700 km - 74.000 €



**Mercedes-Benz S580e AMG Line Limousine**  
02/22 - 13.100 km - 99.500 €



**Mercedes-Benz S63 AMG S E Performance L 4matic**  
08/23 - 16.000 km - 226.500 €

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



# CATERHAM MOTORSPORT FRANCE

## JOIN THE CATERHAM ACADEMY

### APPRENDRE À PILOTER AVEC NOUS EN 2025

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

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

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

**Marcassus Sport – BPM Exclusive**

26 avenue du Louron

31770 Colomiers

+33 5 62 12 29 00

[www.marcassus-sport.com](http://www.marcassus-sport.com)

[contact@marcassus-sport.com](mailto:contact@marcassus-sport.com)

**BPM Exclusive**



VIVEZ VOTRE PASSION BMW



**BMW M2 Coupé**  
12/07/2024  
1742km  
119 990 €



**BMW M3 Touring**  
12/04/2024  
6 380km  
137 880 €



**BMW M5 Berline**  
30/05/2023  
31 683km  
133 900 €



**BMW M8 Gran Coupé**  
29/11/2024  
74 580km  
93 800 €



**BMW X5 M**  
22/10/2020  
31 226km  
104 890 €



**BMW XM Label Red**  
31/10/2023  
11 417km  
184 990 €

**CHARRIER BMW & MINI.**

53 rue de la Jomininière - 49300 CHOLET  
02 41 71 05 84 - contact@charrier.net.bmw.fr - partenaire.bmw.fr/charrier



**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.ferrari dealers.com

ferrariapproved.com



**OFFICIAL  
FERRARI DEALER  
MODENA SPORT**

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

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



**Ferrari 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 458 Italia**

Année : 2010  
Km : 46 912  
Couleur extérieure : Nero Daytona  
194 900 €



**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.ferraridealers.com

ferrariapproved.com



## 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<sup>ème</sup> 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

#### FRANCE

**06 - Chopard Luxury Cars**  
(showroom temporaire)  
06110 - Le Cannet  
04 93 33 26 33

**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

**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 - Épagny Metz-Tessy  
04 50 22 88 55

**85 - Trident**  
85000 - Mouilleron le Captif  
02 51 24 43 85

**92 - Schumacher Paris**  
92210 - Saint-Cloud  
01 83 77 32 72

**98 - BPM Exclusive Monaco**  
98000 - Monaco  
+377 6 43 91 66 60

#### BELGIQUE

**ACG Bruxelles**  
1140 - Evere  
+32 26 69 66 70

**Maserati Centre Antwerp**  
2160 - Wommelgem  
+32 32 02 42 32

**ACG Gand**  
9050 - Gand  
+32 92 10 11 22

#### LUXEMBOURG

**Garage Intini**  
L-8080 - Bertrange  
(+352) 45 00 47-1

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

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



LOTUS ELETRE 450 S - 11 436 km - 111 990€



**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  
139 990€



CATERHAM

**CATERHAM 340 SV R**  
Année : 2024  
Kilométrage : 5 000  
69 990€



CATERHAM

**CATERHAM 275 SV S**  
Année : 2016  
Kilométrage : 30 000  
44 990€



CATERHAM

**CATERHAM 165 S**  
Année : 2018  
Kilométrage : 3 000  
33 990€



**VERBAERE MOTORSPORT LILLE**  
5 RUE LAVOISIER - 59160 LOMME  
[www.verbaereauto.com](http://www.verbaereauto.com) 03.20.90.52.52

## Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



**992 Turbo S Cabriolet**  
06/23, 2.775 km, Noir Intense, Tout Cuir Noir & Coutures Craie, 289.900 €



**992 GT3 « Touring »**  
06/22, 5.640 km, Brewster Green, Tout Cuir Noir, 244.900 €



**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, 159.900 €



**992 Carrera S**  
05/19, 31.750 km, Vert Aventurine, Tout Cuir Noir & Coutures Craies, 139.900 €



**991 Turbo Cabriolet**  
05/16, 61.268 km, Gris Quartz, Tout Cuir Bicolore en Noir & Rouge, 153.900 €



**991 GT3**  
04/18, 61.523 km, Argenté GT, Tout Cuir Noir & Coutures Rouges, 149.900 €

**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, 119.900 €

**Taycan GTS**  
08/23, 4.900 km, Noir Intense, Alcantara & Cuir Noir, 119.900 €

**Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé**  
06/22, 46.300 km, Gris Quartzite, Tout Cuir Noir, 134.900 €

**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](http://www.centreporsche.fr/toulouse) et [www.centreporsche.fr/perpignan](http://www.centreporsche.fr/perpignan)



PORSCHE

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

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

**CT-CAR** Premium Classics

Achat | Vente | Dépôt | Reprise | Transport

☎ 352 55 95 91 - [www.ct-car.lu](http://www.ct-car.lu) - [info@ct-car.com](mailto:info@ct-car.com)

95, rue des Bruyères - 1274 Howald, Luxembourg



**Ferrari SF 90 Spider**  
10/23, 999 ch, 295 km, carnet, 1<sup>ère</sup> main, **470.000 €** (TVA 17% Récup)



**Bentley Continental GT V8 S Mulliner**  
04/17, 528 ch, 92.000 km, garantie, **79.900 €**



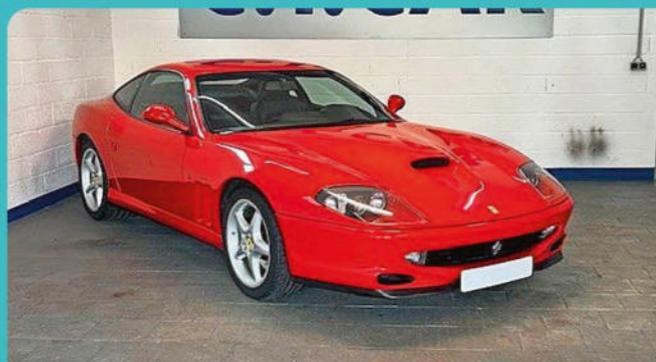
**Porsche 911 (992) Turbo S**  
07/23, 650 ch, 18.200 km, carnet, 1<sup>ère</sup> main, **219.900 €** (TVA 17 % Récup)



**Ferrari 458 Speciale Aperta 1 / 499 EX**  
04/15, 600 ch, 2.400 km, 1<sup>ère</sup> main, **999.999 €**



**Lamborghini Huracan Spyder LP 610-4**  
08/19, 610 ch, 19.900 km, Akrapovic, **225.000 €** (TVA 17 % Récup)



**Ferrari 550 Maranello**  
02/00, 485 ch, 58.200 km, carnet, 1<sup>ère</sup> main, **150.000 €**



# Eleven Cars



**Porsche 996 GT3 Clubsport usine**  
85.000 km - Française



**Porsche 997 Targa 4 S**  
34.000 km - Française



**BMW M3 Berline**  
75.000 km - française



**Ferrari 458 Italia**  
33.000 km - Pack carbone usine



**Porsche 911 2.4 S**  
Restaурée - toit ouvrant



**Porsche 911 2.4 S Targa**  
Restaурée



**Ferrari 456 M GT Edition Schumacher**  
44.000 km - 1 des 3 en boîte mécanique



**Ferrari 550 Maranello**  
79.000 km - Française



**Ferrari 360 Modena**  
44.000 km - boîte F1



**Bentley continental R Mulliner**  
61.000 km - 33 ex. produits en LHD



**Ferrari 575 M F1**  
10.500 km



**Morgan Plus Four**  
7.000 km

Eleven Cars - Showroom: 24 rue Tournefort - 75005 Paris • ☎ 01 56 79 84 11 • [contact@eleven-cars.com](mailto:contact@eleven-cars.com)

[www.eleven-cars.com](http://www.eleven-cars.com)  [@eleven-cars](https://www.instagram.com/eleven-cars)

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

Suivez-nous !



@moteuretsens

# Moteur & SENS®

 NOTRE  
SHOWROOM  
À 30 MIN  
DE PARIS

[WWW.MOTEURETSENS.COM](http://WWW.MOTEURETSENS.COM)


**McLaren 765 LT**  
06/21 – 6.900 km – 459.900 €  
Smoked white, baquets carbone super light-weight noir / bleu, Bowers Wilkins, Lift



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



**McLaren 720 S Spider Performance**  
02/19 – 36.050 km – 254.900 €  
Supernova Silver, alcantara noir, Pk Int / Ext carbone, soft close doors, Bowers Wilkins, Lift



**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



**Porsche 911 (992) GT3**  
07/21 – 3.700 km – 229.900 €  
Cuir noir et Race-Tex, Pk Clubsport, Pk Rangement, Pk Sport Chrono, Bose



**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**


## Beaumont

 Automobile Paris

## PADDOCK

 PARIS

**Achat | Vente | Dépôt Vente | Véhicules Sport & Collection**
**PADDOCK PARIS**, conciergerie de véhicules de luxe et de prestige, votre nouvelle conciergerie idéalement située à Paris 15


@beaumont\_automobile

**Beaumont Automobile**  
contact@beaumontautomobile.com  
Steven ☎ 06 12 69 25 61  
[www.beaumontautomobile.com](http://www.beaumontautomobile.com)


@paddock.paris

**Paddock Paris**  
contact@paddock33-paris.fr  
Frank ☎ 07 75 79 58 98  
[www.paddock33-paris.fr](http://www.paddock33-paris.fr)



**Ferrari California T 3.9 L V8 T 560 cv**  
07/14, 40.742 km, Grigio Silverstone, cuir Cartier, écussons d'aile, JA 20, française (Pozzi)  
**147.990 €**



**Porsche 911 (992) 3.0 L 480 cv GTS**  
« Le Mans » PDK  
12/23, 303 km, gris métal, cuir noir, pack Int Race-  
Tex noir, Bose, étriers rouges - **399.990 €**



**Porsche 911 (991) S 3.8 L 400 cv PDK**  
12/11, 63.000 km, gris foncé métal, cuir noir,  
sièges électriques chauffants, Bose, Apple Car Play,  
T.O électrique - **89.990 €**



**BMW M3 (G80) 3.0 510 X-Drive**  
Competition BVA8  
12/22, 63.100 km, bleu Frozen Portimao, cuir  
"Merino" noir, Harman Kardon, TVA - **89.990 €**



**Bentley Continental GT Phase 2 528 cv**  
02/16, 49.998 km, blanc métal, cuir noir / blanc,  
Hi-Fi Naim, étriers rouges, JA 21 noires, full  
entretien Bentley - **106.990 €**



**Mercedes AMG GT Roadster 4.0 L V8 c**  
Speedshift 7 557 cv  
07/17, 50.179 km, gris métal, cuir noir, Bluetooth,  
étriers rouges, JA 19 / 20 - **126.990 €**



**Mercedes SL 63 AMG 585 cv**  
04/17, 12.523 km, gris métal mat, cuir noir,  
Pack Conduite +, Toit Magic Sky Control, Bang &  
Olufsen, Apple Car Play, JA 19 / 20 - **129.990 €**



**Audi S1 Sportback 231 cv**  
11/14, 667 km, noir, cuir noir, packs esthétique Int  
/ Ext quattro, Audi Sound System  
**45.000 €**



**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

RENNES



**Lamborghini Urus BVA8**  
03/19 | 44.900 km | 249.900 €  
Cuir noir, surpiques jaunes, Pack Style, T.O Pano

RENNES



**Donkervoort D8 GTO-JD70**  
06/22 | 4.900 km | 219.900 €  
Alcantara noir, surpiques vertes, JA carbone

RENNES



**Mercedes G700 Brabus 4 X 4²**  
10/17 | 42.900 km | 174.900 €  
Cuir noir / rouge, Pack Designo, Prépa Letech

LYON



**Ferrari California T BVA 7**  
07/14 | 34.900 km | 149.900 €  
Cuir nero Daytona, surpiques Grigio Sciaro, carbone

RENNES



**BMW M3 Competition X-Drive (G80)**  
09/21 | 21.900 km | 119.900 €  
Cuir orange / noir, Pk M Race Track, Echapp. Evox Perf.

LYON



**Porsche 911 (991.2) Carrera S PDK**  
10/15 | 57.100 km | 105.900 €  
Cuir gris Quartz, S.E Sport 18 P, T.O, Lift

LYON



**Aston Martin V8 Vantage Roadster 4.7 L**  
03/17 | 15.700 km | 97.900 €  
Cuir noir, S.E.C mémoire, Echapp. Sport

RENNES



**Porsche 911 (997.2) GTS Cabriolet PDK**  
05/12 | 60.500 km | 99.900 €  
Cuir / alcantara noir, Pack Sport Chrono +, Echapp. Sport

LYON



**Porsche 911 (997.2) GTS BVM**  
02/11 | 67.200 km | 96.900 €  
Cuir / alcantara noir, Pack Sport Chrono +, T.O

RENNES



**Porsche 911 (997) Turbo 480 ch**  
02/07 | 103.900 km | 68.900 €  
Cuir beige, Pack Sport Chrono +, T.O

LYON



**Mercedes E 53 AMG Coupé 4Matic+**  
07/20 | 37.900 km | 64.900 €  
Cuir / alcantara noir, Packs Conduite et mémoire

LYON



**Maserati GranTurismo 4.7 L S**  
07/08 | 63.500 km | 47.900 €  
Cuir nero, Skyhook, étriers rouges

contact@francesupercars.com www.francesupercars.com \_france\_supercars\_

# L'ART DE L'AUTOMOBILE



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



**Ferrari 599 GTO (599 ex.) - 875 000 €, 12/10, 23 300 km, 2<sup>ème</sup> 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<sup>er</sup> m., caméra recul, tél., nav., full carbone**



**Mercedes AMG GT Black Series Track Pack - 429 900 €, 12/21, 3 100 km, 1<sup>er</sup> 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**



**Porsche 997.1 GT3 RS - PSD, 03/07, 295 km, Pack Clubsport / carbone, Chrono, suivi Porsche**



**McLaren Mercedes SLR - 329.000 €, 06/06, 24.500 km, baquets carbone, cuir chocolat, Bose**



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



**Ferrari 812 GTS Tailor Made Agnelli One of One - 549.000 €, 12/23, 1.450 km, exposé au musée Ferrari, 125.000 € d'options**



**Ferrari Purosangue - 799.900 €, 12/24, 480 km, cuir Cioccolato, full carbone Int. / Ext., PPF.**



**Ferrari 296 GTS - 359.000 € (TVA), 09/23, 1.850 km, cuir Daytona, Led, 45.000 € d'options**



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

RECHERCHES PERSONNALISÉES - [lartdelautomobile.fr](http://lartdelautomobile.fr) - INSTAGRAM : @lartdelautomobile  
SHOWROOM SUR RDV UNIQUEMENT +33 1 42 18 48 97 - EMAIL : CONTACT@LARTDELAUTOMOBILE.FR



**COLOMBO**  
CHALLENGE



**KTM**  
X-BOW



**Colombo Challenge**  
devient partenaire officiel

**mp-rezeau**



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

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



**Ferrari 458 Italia**  
03/2011, 22.730 km, 570 ch  
Grigio Silverstone, cuir Cartier  
Prix sur demande



**Ferrari 458 Italia**  
12/2010, 36.000 km, 570 ch  
Rosso Corsa, cuir noir  
Prix sur demande



**Ferrari FF**  
10/2011, 60.500 km, 660 ch,  
Grigio Silverstone, cuir noir  
Prix sur demande



**BMW M3 (E90) V8 BVM**  
01/2011, 83.730 km, 420 ch  
Blanc, cuir Terracotta, Française  
Prix sur demande



**Toyota Yaris GR « Track Edition »**  
02/2024, 5.900 km,  
rouge, alcantara noir, Française  
Prix sur demande



**Maserati GranSport (4200)**  
12/2006, 86.900 km, 400 ch  
Metallic Grigio Touring, cuir/tissu noir/gris  
Prix sur demande

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

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

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

SPÉCIALISTES

**PLATIN**  
★★★ TYRES

**PLATIN RP 430 SUMMER**  
Pneu tourisme haute performance

[www.platin-tyres.com](http://www.platin-tyres.com)



**Ferrari F8 Spider**  
09/20, 20.084 km, Rosso Corsa, cuir noir, sièges racing, full carbone Int / Ext, Lift, Gtie 24 mois • **368.900 €**

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



**Ferrari Portofino**  
10/18, 12.763 km, grigio titanio, cuir nero, full carbone, display passage, caméra • **226.900 €**

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



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

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



**Ferrari California T**  
12/15, 22.785 km, bleu California, cuir cuoio, full carbone, camera, JA 20 • **145.900 €**

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



**Ferrari GT4 Lusso**  
04/17, 19.627 km, nero Daytona, cuir nero, Apple CarPlay, caméra • **259.900 €**

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 488 Spider**  
04/17, 37.941 km, bianco Avus, sièges racing, cuir nero, full carbone Int/Ext, Lift • **259.900 €**

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



**Ferrari California T**  
07/15, 23.891 km, Rosso Corsa, cuir nero, surpiques rouges, étriers jaune, écussons d'ailes, JA 20 • **149.900 €**

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

**DAMY**  
**CARROSSERIE**

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](http://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

# 31<sup>e</sup> SPORT & COLLECTION

29 MAI - 1 JUIN 2025

# 500

# FERRARI

## CONTRE LE CANCER

& TOUTES GT, LE MANS, F1



GROUPETIT COMMUNICATION



SPORT &  COLLECTION

## CIRCUIT DU VAL DE VIENNE

[www.sportetcollection.org](http://www.sportetcollection.org)



aramco





**Caterham 340 S**  
Neuve, Vintage green, châssis SV, plancher bas, volant Momo cuir avec quick release, Pack full decal, JA Apollo black 13» • **63.900 €**  
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52  
www.verbaereauto.com



**Caterham 340 S**  
Neuve, Polar White, châssis SV, plancher bas, volant Momo cuir avec quick release, peinture Premium, JA Apollo black 13» • **65.490 €**  
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52  
www.verbaereauto.com



**Caterham 340 S**  
Neuve, Ballistic Orange, châssis SV, plancher bas, volant Momo cuir avec quick release, peinture Premium, JA Apollo black 13» • **64.990 €**  
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 Suédine + QR, châssis S3, plancher bas • **66.490 €**  
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52  
www.verbaereauto.com



**Caterham 340 S**  
Neuve, Volcano Red, châssis SV, plancher bas, volant Momo cuir avec quick release, peinture Exclusive, JA Apollo black 13» • **65.990 €**  
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52  
www.verbaereauto.com



**Caterham 340 S**  
Neuve, Hyper Green, châssis S3, plancher bas, volant Momo cuir avec quick release, peinture Premium, JA Apollo black 13» • **62.490 €**  
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52  
www.verbaereauto.com



**Ferrari California 4.3 L V8 460 cv BVA 7**  
05/11, 68.500 km, noir, cuir complet beige, carnet, options, factures révision Ferrari • **94.900 €**  
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



**Corvette C7 Targa GrandSport 6.2 L V8 466 cv**  
04/19 14.000 km, blanc, cuir noir, Châssis Z06, SEC ventilés, état neuf • **91.900 €** (Malus compris)  
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01  
nbreux mod sur www.first-automobile.com



**Mercedes AMG GT Coupé 4.0 L 462 cv V8 Speedshift**  
09/17, 22.000 km, argent Iridium, cuir complet noir / anthracite, Toit Pano, Pack Burmester, opts, Française • **86.900 €**  
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 beige / noir, révisé • **53.900 €**  
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01  
nbreux mod sur www.first-automobile.com



**Porsche Macan GTS 3.0 L V6 360 cv PDK**  
2017, 83.000 km, rouge Carmin, cuir / alcantara noir, TOE, PASM, Bose, Pack GTS, options • **53.900 €**  
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01  
nbreux mod sur www.first-automobile.com



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



**CAPOTES**



**WINDSCHOTT**



**BAGAGERIE**



**PORTE-BAGAGES**

Votre Spécialiste **Capotes**  
et Équipements pour Cabriolets !

[www.ComptoirduCabriolet.com](http://www.ComptoirduCabriolet.com)



04 68 41 56 01



**FIORANO RACING**

**UNE PASSION COMMUNE**  
Notre savoir faire à votre service



Toute notre actualité sur  
[www.fioranoracing.fr](http://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](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:arouze@modena-sport.fr)



**Ferrari F355 BVM**  
07/97, 76.180 km, Rosso Corsa, cuir noir, gros entretien à jour, Française • **139.900 €**  
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
[arouze@modena-sport.fr](mailto:arouze@modena-sport.fr)



**Ferrari 575**  
07/02, 35.924 km, grigio Titanio, cuir noir, 2<sup>ème</sup> 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](mailto: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](mailto: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](mailto:arouze@modena-sport.fr)

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

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

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
[arouze@modena-sport.fr](mailto: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](http://carrosserieherve.com)

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



**TESLA APPROVED BODY SHOP**  
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

# 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 €

ORIAS : 07012543

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



**Lamborghini Huracan EVO Spyder V10 640 cv**  
2019, 11.500 km, Verde Selvans, Int. cuir, sièges chauffants et électriques, Finition Q-Citura, Radar, Xpel avant  
• **320.000 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74  
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



**Lamborghini Aventador SVJ V12 770 cv**  
2020, 7 200 km, Nero Helene, sièges sport, lift, sono SensoNUM, pack Ext. carbone mat, Xpel Av., Lamborghini Bordeaux • **630.000 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74  
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



**Lamborghini Urus V8 650 cv**  
2020, 41.700 km, Nero Helene, sièges massants / chauffants / ventilés, config. 4 places, Xpel Av., 1<sup>ère</sup> main, Française • **245.000 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74  
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



**Lamborghini Huracan Tecnica V10 640 cv**  
2023, 80 km, grigio Nimbus, Int. Grigio Octans, sièges sport, JA Narvi noires brillantes, étriers gris clair, Lift, 1<sup>ère</sup> main • **360.000 € TVA**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74  
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



**Lamborghini Urus Performante V8 666 cv**  
2023, 16.550 Km, Blu Astraeus, Int. alcantara, sièges chauffants / massants / ventilés, Pack Ext. carbone brillant, B&O 3D, Lamborghini Bordeaux • **379.000 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74  
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



**Mercedes AMG GT Black Series V8 730 cv**  
2022, 4.500 km, sièges baquets, Pack carbone Int. / Ext., Xpel intégral, caméra, arceau, Française, carnet Mercedes • **439.900 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74  
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



**Mercedes SL63 AMG V8 585 cv**  
2022, 18.000 km, cuir Nappa, sièges massants / chauffants / ventilés, Burmester, inserts carbone, freins carbone / céramique, Pack sport black • **169.900 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74  
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



**Mercedes Benz GLE 63 S Coupé AMG**  
2023, 12.550 km, gris, cuir Nappa, sièges ventilés / chauffants, toit Pano, Burmester, JA AMG noires, étriers rouges, attelage, carnet Mercedes, Fr. • **189.900 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74  
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr

## PAINT SHIELD France

**FILM DE PROTECTION\* POUR VEHICULES DE PRESTIGE...**

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



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

**CONTACT**  
**01 69 41 88 92**  
[www.paintshield-france.fr](http://www.paintshield-france.fr)

ADRESSE: info@paintshieldfrance.fr  
75 Zone artisanale de Montvoisin, 91400 Gometz la Ville. FRANCE



**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



**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



**Lotus Exige 350 Sport « 50<sup>ème</sup> anniversaire origine »**

2017, 27.000 km, bleu, alcantara noir • **80.000 €**

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



**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 €**

00 33 (0)7 56 93 36 79 - 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)

# 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.



## 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](http://www.patrimOne.com)

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

**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](http://www.atomix-r.fr) - Freinage compétition et hautes performances  
04.94.26.09.36 - Distribution en France - [info@atomix-r.fr](mailto:info@atomix-r.fr)

**ATOMIX-R**

# 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 événements :

Rétromobile Paris, Salon Champenois, 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](http://WWW.LOFFICIELDESCLASSICS.COM)

40,00 €





★★★★★  
4.7/5  
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS\*

# Nous assurons ce qui compte le + pour vous



*Ma première moto !*

*Toujours plus de liberté !*

*Maison de famille !*

*Tarif Collection à partir de 9 ans !*

*Plus belle la vie !*

*Sans hésitation on y va !*

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



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

[www.retro.fr](http://www.retro.fr)

Rétro+ est un nom commercial de Courtage. ©Assurances Transeuropéennes S.A.S. - Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Ilyse - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350948456. N°ORIAS : 070700782 (www.orias.fr) - Création : design.fr - Au 19/09/2023



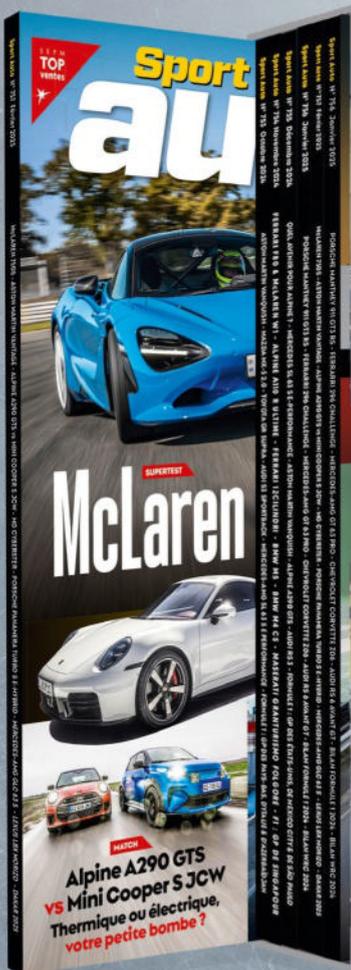
**NOUVEAU**

# COLLECTIONNEZ & PROTÉGEZ votre magazine préféré !

Suite à une forte demande de nos lecteurs, nous vous proposons de magnifiques coffrets de rangement pour vos magazines !

Ils sont spécialement conçus pour contenir et préserver vos magazines Sport Auto, et afin d'optimiser leur classement. Chaque coffret permet de ranger 1 an de magazine (12 n<sup>os</sup>).

**Gardez vos magazines sans les abîmer et conservez-les longtemps pour en profiter à loisir !**



**OFFRE SPECIALE**

Le lot de 2 coffrets

**26€50** au lieu de 31,80€

Soit -15% de réduction



- Caractéristiques :**
- > Coffret en carton rigide vernis. Livré vide.
  - > Dimensions : 22,7 x 29,5 x 7,5 cm.
  - > Prix unitaire : 15,90€



Pour profiter de l'offre **SCANNEZ-MOI**

Visuels non contractuels

En vente sur [www.kiosquemag.com/boutique](http://www.kiosquemag.com/boutique) **ou** par téléphone 01 46 48 48 03 **ou** en renvoyant le coupon ci-dessous. ✂

**BON DE COMMANDE** À RETOURNER SOUS ENVELOPPE AFFRANCHIE A LA BOUTIQUE SPORT AUTO - 59898 LILLE CEDEX 9

OUI JE COMMANDE	Réf.	Qté	Prix	Total
LOT 2 COFFRETS DE RANGEMENT Sport Auto	432 534		26,50 €	
COFFRET DE RANGEMENT Sport Auto	432 336		15,90 €	
FRAIS DE PORT POUR UN COFFRET				+ 4,00 €
FRAIS DE PORT À PARTIR DE 2 COFFRETS				+ 6,90 €
<b>MONTANT TOTAL DE MA COMMANDE</b>				<b>€</b>

**MES COORDONNÉES** (\* A remplir obligatoirement) # M091 # V1659481

Nom\* \_\_\_\_\_

Prénom\* \_\_\_\_\_

Adresse\* \_\_\_\_\_

CP\* \_\_\_\_\_ Ville\* \_\_\_\_\_

Email \_\_\_\_\_

Tél. (mobile de préf.) \_\_\_\_\_ (en cas de problème de livraison)

Date de naissance \_\_\_\_\_ (pour vous souhaiter votre anniversaire)

- Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège de Sport Auto et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste et e-mail. Dommage!
- Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales soient communiquées à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage!

Je règle par chèque ci-joint libellé à l'ordre du magazine Sport Auto



Vous souhaitez régler par carte bancaire ? Rendez-vous sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com), c'est rapide, simple et 100% sécurisé !

Offre valable en France Métropolitaine jusqu'au 31/12/2025. Conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre commande et vous pouvez nous retourner votre colis dans son emballage d'origine complet. Les frais d'envoi et de retour restent à votre charge. Responsable de traitement des données personnelles : Reworld Media Magazines SAS. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement, portabilité, limitation à l'utilisation de vos données ou donner vos directives sur le sort de vos données après décès en écrivant à Reworld Media-DPD, c/o service juridique, 40 Avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@reworldmedia.com](mailto:dpd@reworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://www.cnil.fr). Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](http://kiosquemag.com). Visuels non contractuels.



# SPORT

134

## LES COULISSES F1 DE L'INTERSAISON

La soufflerie de Red Bull obsolète ; la FIA alourdit les sanctions contre les pilotes ; des complications pour les moteurs 2026 ; une antenne Audi F1 en Angleterre...

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

Aston Martin Media



140

WEC 2025

## La Valkyrie entame sa chevauchée

L'Hypercar Aston Martin engagée par The Heart of Racing, la seule de la catégorie issue directement d'une voiture de route, est la grande vedette de cette saison 2025. Autre nouveauté : le retour de Mercedes en LMGT3 avec Iron Lynx. Tour d'horizon.



122

### STUDIO

Lexus RC F LMGT3 (WEC, 2024-2025)



128

### REPORTAGE F1

Avec Oscar Piastri avant Melbourne



136

### ENQUÊTE F1

Ferrari : pas besoin de victoires ?

Ferrari F1 Media



# UNE TOUCHE D'EXOTISME

**Au milieu des Ferrari, Aston Martin, Porsche, McLaren ou encore Corvette flambant neuves du plateau LMGT3, la Lexus RC F assume une vraie singularité avec son look bodybuildé semblant sortir tout droit d'un manga.**

**Par** Alain Pernot **Photos** Laurent Villaron



Le lancement de la réglementation LMGT3 – au début de l’année dernière – a marqué une date importante dans l’histoire de l’Endurance.

Après une formidable décennie, les LMGTE ont en effet laissé place à des GT plus civilisées et abordables, déclinées de la catégorie GT3, dont le succès est éclatant dans les championnats gérés par Stéphane Ratel Organisation.

De nombreux constructeurs ont manifesté leur intérêt pour le LMGT3 et l’Automobile Club de l’Ouest en a alors sélectionné neuf. La plupart avaient déjà couru au Mans, à part Lamborghini (déjà reparti après une unique saison de compétition !) et Lexus. Pour la marque premium du groupe Toyota, cet engagement en championnat du monde d’Endurance et aux 24 Heures du Mans constitue une étape majeure. Jusque-là, Lexus se limitait en effet au championnat Super GT japonais et à divers championnats employant la réglementation GT3. Avec cette incursion en WEC, la marque passe clairement la vitesse supérieure, en partenariat avec l’équipe française Akkodis ASP. Basée près de Toulouse, l’équipe ASP compte parmi les références de la catégorie GT3, dans laquelle elle a accumulé de multiples succès avec Mercedes-AMG. Ancien pilote

de Formule 3000, son créateur Jérôme Policand tenait absolument à revenir au Mans : « Nous y avons couru en 2014, par le biais de notre engagement en ELMS, et j’avais une vraie volonté d’y retourner. Lorsqu’il a été annoncé il y a trois ans que le LMGT3 allait remplacer le LMGTE, j’ai tout de suite pris la décision d’axer notre stratégie sur une entrée en WEC en 2024. J’étais conscient que si on ne montait pas dans le train, on pouvait le rater pour dix ans... »

### Un oiseau rare

A ce moment-là, un tel projet ne figurait pas dans les priorités de Mercedes-AMG et le patron de l’équipe française n’a pas hésité à se tourner vers un autre constructeur. « Il y a eu un premier contact avec Toyota/Lexus, et je leur ai exposé ce qu’on souhaitait faire. Nous étions alignés. Ils m’ont appris à cette occasion qu’ils étaient en train de développer une nouvelle GT3 pour 2026 avec l’intention de la voir participer aux 24 Heures du Mans et en WEC. Il a juste fallu trouver une solution pour la période intermédiaire 2024 et 2025. » Et la solution s’est vite présentée sous la forme de la RC F. Apparue en 2015 pour courir au Japon dans le championnat Super GT 300, elle a déjà connu une deuxième vie en GT3 à partir de 2017. La voilà donc qui attaque une troisième vie avec une version LMGT3 ! Il a bien



**“On est quasi sur une conception de proto. C’est un énorme avantage, car l’auto est très rigide et très saine. Elle est bien équilibrée pour un gentleman driver comme moi.”**

**Arnold Robin, pilote**

sûr été nécessaire, pour cela, de procéder à quelques aménagements exigés par les spécificités de la réglementation concoctée par l’Automobile Club de l’Ouest et la FIA. « Les ingénieurs de Toyota Gazoo Racing de Cologne ont réalisé un gros travail de développement afin que la voiture soit éligible au LMGT3, explique Adrien Cera, le directeur technique d’Akkodis ASP. La configuration aérodynamique a dû être revue. Ils ont été obligés de refaire des calculs, des simulations et des passages en soufflerie en un temps record pour qu’elle entre dans la fenêtre de performance aérodynamique imposée par le règlement LMGT3. »

La validation de cette nouvelle configuration aéro a donné lieu à une course contre la montre avant même le début de saison 2024 : test de pièces aéro en septembre, approbation du package global dans la foulée et homologation par le législateur dans la soufflerie Sauber en janvier. Sachant que le prologue commençait fin février au Qatar, il n’y avait pas la moindre marge de manœuvre. « D’ailleurs, les voitures n’étaient pas encore complètes lorsqu’elles sont arrivées au Qatar, reconnaît Jérôme Policand. Certaines pièces de la voiture d’homologation ont dû être démontées et envoyées au Qatar pour être installées sur une des voitures de course. Nous n’avions à ce moment-là que très peu de pièces disponibles ! » Il faut préciser que cette RC F est un oiseau aussi rare qu’exotique. Alors que certaines GT3 sont produites à plusieurs centaines d’exemplaires, seules 18 Lexus ont été fabriquées en dix ans ! « C’est une auto très atypique et intéressante, poursuit Jérôme Policand. Pour une GT, elle présente quelques caractéristiques assez orientées “proto”, que ce soit dans sa définition technique ou dans le nombre d’unités produites. » Adrien Cera confirme : « Concernant les trains roulants comme le moteur, elle reprend très peu d’éléments de la série, en comparaison avec l’AMG. Elle est d’une conception plus complexe. »

Pilote de la Lexus n° 78 l’an passé et cette année encore, le Manceau Arnold Robin ressent clairement ce caractère de la RC F au volant : « On est quasi sur une conception de proto. C’est un énorme avantage, car l’auto est très rigide et très saine. Elle est bien équilibrée pour



un gentleman driver comme moi. Avec son empattement un petit peu plus long, elle a notamment une très bonne stabilité dans les virages rapides et moyens. En revanche, si on doit intervenir sur la voiture, ça prend beaucoup plus de temps que sur les autres GT modernes. Ça se sent qu'elle a été conçue à l'origine pour des courses sprint. Par exemple, changer des éléments de carrosserie est bien plus long. Nous avons d'ailleurs interdiction d'y toucher car cela peut nécessiter une opération de dix ou quinze minutes pour remplacer un bloc, alors que sur une Ferrari ça se fait sur le temps d'un ravitaillement. » Cette consigne d'éviter les contacts est d'autant plus stricte que la carrosserie de la RC F est particulièrement fine et a tendance à se casser au moindre choc... « Grâce aux Américains qui courent en IMSA, nous espérons avoir résolu la majorité de ces soucis », rassure le directeur technique.

### L'art de dompter sa singularité

Son âge avancé vaut à la RC F un léger déficit de performance, dû en partie à une électronique pas vraiment adaptée aux contraintes du LMGT3. « Il est vrai que c'est un petit handicap pour nous, admet le patron de l'équipe. Au fil des années, l'utilisation de nouveaux capteurs est devenue nécessaire, mais notre système électronique n'a pas du tout été prévu pour ça au départ. Par exemple, en WEC, la régulation des moteurs est assurée non plus par des brides, mais par des capteurs de couple sur les transmissions. Il y a donc des calculs permanents pour ajuster la puissance en fonction du couple. Cela demande beaucoup plus de puissance de calcul... Notre système nous restreint un peu pour être très proche de la limite de puissance à la roue. Il est aussi légèrement en surcharge, ce qui se traduit parfois par quelques problèmes de fiabilité. » Heureusement, quelques améliorations ont pu être apportées pour la saison 2025, comme l'explique Adrien Cera : « Grâce à de nouveaux systèmes qui sont employés sur le programme IMSA, nous sommes capables d'augmenter le nombre de données qu'on peut lire et transmettre. C'est sympa de pouvoir bénéficier de retours d'expérience des Américains, même si tout n'est pas transposable dans le cadre du règlement WEC. »

Au-delà de son look, la RC F cultive sa singularité jusque dans ses pneus. Comme ses concurrentes, elle est équipée de gommes Goodyear, mais pas de mêmes dimensions, ainsi que le précise Jérôme Policand : « Notre Lexus est la seule voiture du plateau LMGT3 à avoir des pneus de la même taille aux quatre roues. Nous avons fait une séance d'essais pour tenter d'utiliser, comme toutes les autres voitures, des pneus plus étroits à l'avant. Nous étions bien en performance mais nous les détruisions rapidement car, du fait du poids de l'auto et de la répartition des masses, les pneus avant n'étaient pas en mesure d'encaisser la charge. Nous avons en effet la voiture la plus lourde du plateau et 53 % du poids est sur l'avant. » Dans le cadre du WEC, les concurrents GT doivent être capables de tenir parfois deux heures avec le même train de pneus. Un vrai défi pour la RC F : « Compte tenu de l'impossibilité réglementaire de préchauffer les pneus, Goodyear a fait un excellent boulot en produisant des gommes qui montent en température en quatre ou cinq virages, même par temps froid, révèle le fondateur de l'équipe. Le contrecoup pour nous, qui avons beaucoup de masse, est que nous avons tendance à surchauffer nos pneus sur les circuits à forte chaleur. » Arnold Robin confirme qu'il s'agit d'un sujet délicat : « C'est toujours un réel challenge de ne pas avoir une dégradation trop importante. L'année dernière, nous avons commencé à vraiment progresser sur la compréhension du pneu et à cerner comment ne pas trop le stresser en début de relais. »

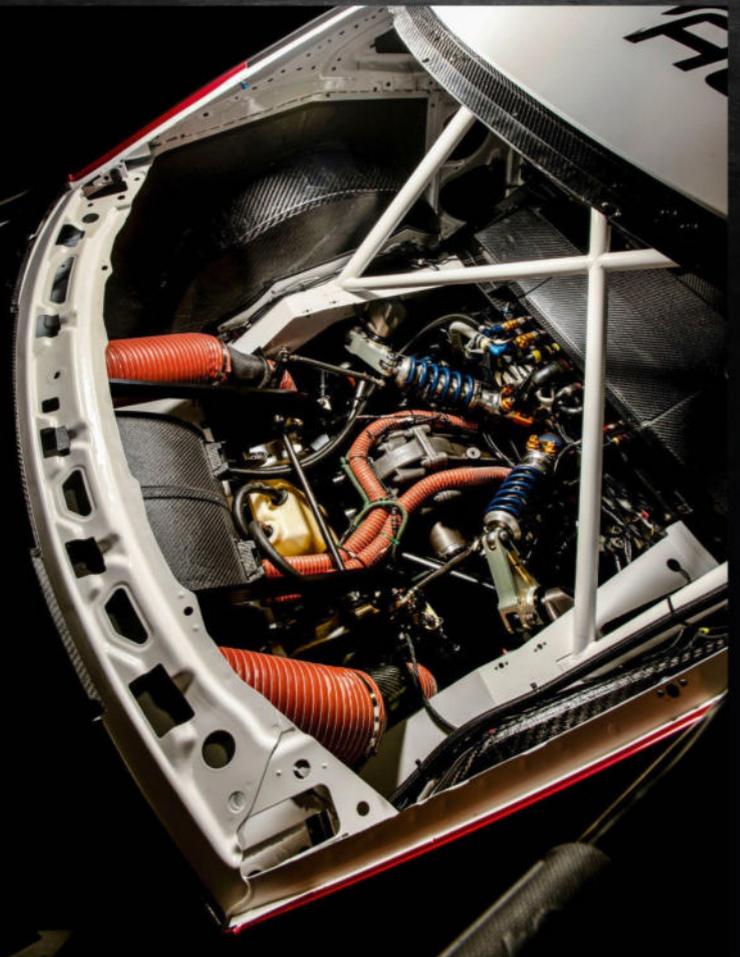
Tant pour Lexus que pour Akkodis ASP, la saison 2024 s'est résumée à un parcours d'apprentissage « à la dure », ponctué par quelques performances prometteuses, notamment au Mans. « Même si la voiture a 10 ans, c'était la première fois qu'elle posait les roues au Mans ! Nous n'avions absolument aucune donnée de référence, souligne Jérôme Policand. Néanmoins, nous avons été dans le coup quasiment toute la course. Le fait qu'il y ait moins de relances que sur d'autres pistes nous a, je pense, aidés sur le plan de l'exploitation moteur. De même, les températures fraîches ont aussi facilité la gestion des pneus. Pendant un moment, nous avons cru à un podium. Nous nous ●●●

La RC F présente un poste de pilotage assez vaste et un comportement qui satisfait autant les pilotes pros que les gentlemen drivers.





Ci-dessus, la RC F dispose déjà du panneau lumineux désormais obligatoire en WEC, qui indique la position de la voiture au classement.  
 Ci-dessous, le V6 de la RC F est installé très bas à l'avant et surmonté par les amortisseurs (à gauche). Le pont arrière et les amortisseurs arrière sont visibles depuis la fenêtre (à droite) !



# "Les ingénieurs de Toyota Gazoo Racing de Cologne ont réalisé un gros travail de développement pour que la RC F entre dans la fenêtre de performance aérodynamique imposée par le règlement LMGT3."

Adrien Cera, directeur technique d'Akkodis ASP



sommes battus pour, mais nous avons par la suite connu différents soucis de fiabilité au fil de la course. » Après s'être portées plusieurs fois en tête de la catégorie LMGT3, les RC F se sont finalement classées 7<sup>e</sup> (n° 78) et 10<sup>e</sup> (n° 87). Une conclusion très honorable si l'on se souvient de ce qui s'est passé lors du warm up du samedi matin. Au volant de la n° 78, Kelvin van der Linde s'est fait percuter à l'arrière par la Toyota Hypercar de Nyck de Vries, condamnant les mécanos d'Akkodis ASP à une intense séance de mécanique, juste avant le départ. « Histoire de mettre l'équipe sous pression, c'était pas mal ! sourit aujourd'hui le patron d'ASP. Les dégâts étaient loin d'être superficiels. Nous y sommes allés à la masse pour realigner l'arrière de la voiture ! C'était très chaud, car nous n'avions que trois heures pour tout remettre en état. Heureusement, c'est la première course où nous disposions d'un jeu de pièces de rechange considérable. Nous n'avons pas eu le temps de remplacer le radiateur de clim qui était tordu. Nous l'avons laissé tel quel, mais nous avons pu prendre le départ depuis les stands, derrière tout le monde. Nous avons écopé en prime d'un stop and go de deux minutes, car nous avons été jugés responsables de l'accrochage du warm up. Malgré ça, cette auto n'a connu aucun problème en course. »

## 2025 sous le signe de l'optimisme

Lors de cette édition des 24 Heures du Mans, José María López a été rappelé au pied levé par Toyota pour remplacer Mike Conway, blessé, au volant de l'Hypercar. Il a été relevé en mode express par Jack Hawksworth, qui court régulièrement avec la RC F en IMSA. L'occasion idéale pour profiter de son expérience : « Déjà, il nous a un peu rassurés en nous indiquant qu'il retrouvait bien les caractéristiques de celle qu'il pilote aux Etats-Unis, constate Adrien Cera. Ensuite, nous avons appris beaucoup. Il nous a orientés dans des directions intéressantes sur plein de petits détails, comme la chauffe des freins ou la façon de piloter la voiture sur les doubles relais. » « Il nous a bien aidés pour l'antipatinage, par exemple, ajoute le créateur d'ASP. Il nous a dit : "Nous sommes passés par là. Il faut sortir du virage, accélérer à 70 % et, une fois que tu sens le grip, tu mets à fond. Ça évitera les coupures." Qu'il nous lance ça en une phrase nous a permis d'économiser des heures de briefing ! »

Après une saison riche en enseignements, Lexus et Akkodis ASP abordent la saison 2025 avec davantage de décontraction : « Nous sommes beaucoup plus optimistes qu'il y a un an, affirme Jérôme Policand. Nous espérons avoir trouvé 7 dixièmes au tour, même si je ne suis pas sûr que cela suffira pour gagner des courses. » A défaut de truster les victoires face à une concurrence très racée et composée d'autos plus récentes, la Lexus RC F pourrait bien créer la surprise en s'invitant sur quelques podiums... Ce serait déjà une belle performance pour une auto qui entame sa troisième vie. ●



## TECHNIQUE

Moteur : **V8 atmosphérique à 90° en aluminium (2UR)**  
 Position : **centrale avant, dans l'axe longitudinal, non porteur**  
 Cylindrée : **5 408 cm<sup>3</sup>**  
 Taux de compression : **13**  
 Distribution : **double arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre**  
 Alimentation : **injection directe, gestion électronique Cosworth**  
 Lubrification : **par carter sec** Puissance : **env. 507 ch**  
 Transmission : **propulsion**  
 Boîte de vitesses : **Xtrac transversale séquentielle à 6 rapports, commande par palettes au volant**  
 Embayage : **AP 4 disques** Châssis : **coque en acier**  
 Carrosserie : **en fibres de carbone et aluminium**  
 Suspension AV/AR : **triangles superposés, combinés ressorts amortisseurs Ohlins réglables (disposés sur le moteur à l'avant), barres antirouls**  
 Freins AV/AR : **disques en acier Endless (390/332 mm), étriers AP (6/4 pistons)**  
 Direction : **à crémaillère, assistance électrique**  
 Roues : **jantes BBS 13 x 18**  
 Pneus AV & AR : **Goodyear (310/680 & 310/710 R 18)**  
 Réservoir : **120 litres** Empattement : **2 770 mm**  
 L - l - h : **4 846 - 2 030 - 1 271 mm** Poids : **1 355 kg**

REPORTAGE F1 Avec Oscar Piastri avant Melbourne

# OSCAR "ALAIN" PIASTRI, LE BON NUMÉRO

Oscar Piastri sera-t-il le successeur de Jack Brabham et d'Alan Jones en étant le troisième Australien champion du monde de F1 ? En attendant, plusieurs observateurs et commentateurs s'accordent pour faire **le parallèle entre le style de Piastri et celui du quadruple champion Alain Prost. Une comparaison que le Français valide.**

Par Lionel Froissart Photos DPPI





A

Melbourne, qui accueille le premier grand prix 2025, quelques-unes des équipes de F1 logent au *Crowne Plaza*. Ce confortable hôtel a la particularité d'abriter un immense casino. Les joueurs invétérés seraient bien inspirés de mettre quelques jetons ou dollars sur les numéros 8 et 1, celui de course d'Oscar Piastri étant le 81. Pourquoi miser sur ce jeune homme de 23 ans qui attaque sa troisième saison de F1 ?

Pas seulement parce que c'est l'enfant du pays, mais surtout car il est l'un des plus prometteurs du peloton.

Lorsque nous avons évoqué les qualités d'Oscar Piastri avec Alain Prost en osant comparer celui-ci au jeune espoir de l'équipe McLaren, pour une fois, il ne s'est pas renfrogné et nous a déclaré tout de go : « *Je l'aime bien. Il me fait penser à moi.* » Un aveu étonnant de la part du quadruple champion qui, en général, trouve ridicule ce genre de rapprochement entre des pilotes de différentes générations (*lire l'interview de Prost dans notre hors-série Guide F1*) et surtout avec les innombrables jeunes espoirs français, présentés comme les « *nouveaux Prost* » alors que les faits ont prouvé qu'aucun ne méritait cette prédiction. ●●●

**“Lorsqu’Oscar a gagné ses grands prix de F1, il est resté d’un calme incroyable.”**

**Alain Prost, quadruple champion du monde de F1**



Oscar Piastri se réjouit que la saison 2025 commence chez lui, à Melbourne, où il est né il y a bientôt vingt-quatre ans (il les fêtera le 6 avril). Il espère que l'équipe McLaren aura la possibilité d'entamer le championnat au moins au niveau où elle a terminé la saison précédente. Candidat au titre mondial, l'Australien sait que chaque point aura son importance face à une concurrence très relevée.



**“C’est une comparaison qui m’honore. Prost était très précis.”**

**Oscar Piastri, pilote de F1**

Mais cette fois, avec Oscar Piastri, on tient un « nouveau Prost » validé par l’intéressé. Le seul petit bémol pour notre penchant cocardier, c’est que ce Prost-là est australien. Comme le Français, l’impétrant a tout gagné avant la F1. Formule Renault Eurocup, champion ! Formule 3, champion ! Formule 2, champion ! A quelques variantes près. Oscar Piastri n’a pas remporté le titre en Formule Renault dès sa première saison, et son aîné n’a couru que trois fois en F2.

Mais arrêtons là cette vaine comparaison de ce qui s’est passé sur les pistes avant la F1. Ce sont plutôt le pilotage et l’attitude de l’Australien qui alimentent ce rapprochement qu’Alain Prost apprécie. « C’est vrai que lorsque Oscar a gagné ses premiers grands prix de F1 (Hongrie et Azerbaïdjan 2024, NDLR), il n’a pas sauté dans tous les sens. Il est resté d’un calme incroyable. J’aime bien cette qualité d’être maître de ses émotions », nous confie Prost, jugeant que Piastri coche beaucoup des cases qui font un pilote complet et souvent un champion du monde.

### La tête sur les épaules

Même l’ancien gourou de la F1, Bernie Ecclestone, qui raconte à peu près tout et n’importe quoi sur un même sujet, trouve que le jeune Australien est prometteur et peut en effet être comparé à Alain Prost qui est, selon Ecclestone, le plus grand pilote de tous les temps. Informé de toutes ces louanges, Piastri garde ce calme qui est déjà sa marque de fabrique. « C’est une comparaison qui m’honore, surtout parce qu’Alain est l’un des pilotes les plus titrés. Je n’étais même pas né quand il courait, donc je n’ai pas une vue d’ensemble, mais d’après ce que j’entends ou lis à son propos, je perçois des similitudes entre nous. Prost avait un style de conduite très fluide et complet. Il était très précis. Je peux le constater chez moi aussi et suivant ce qu’on dit de mon travail. » Les deux hommes ont d’ailleurs eu l’occasion de disserter lorsque Prost était ambassadeur de l’équipe Renault, devenue Alpine, et que Piastri était un membre de l’Alpine Academy. « Je lui ai parlé plusieurs fois quand j’étais chez Alpine. C’était incroyablement intéressant de discuter avec lui et il m’a également donné quelques conseils. Par exemple, Alain m’a raconté que son pilotage très sûr venait sans doute du fait qu’il n’était qu’à 99 % de son potentiel. Ce n’est plus tout à fait comme ça de nos jours. A notre époque, il faut constamment conduire à la limite. Quand Prost courait, les voitures étaient moins fiables et



**Mark Webber a eu du flair en prenant sous son aile son compatriote Oscar Piastri. Devenu son manager, l’ancien pilote Red Bull, lui aussi admirateur d’Alain Prost, reconnaît des similitudes entre le champion français et son jeune protégé, et lui souhaite de connaître une réussite sportive comparable dans les années à venir.**

moins sûres, donc dépasser la limite avait des conséquences bien plus importantes. Mais on ne peut toujours pas escalader les vibreurs à chaque tour. Aujourd’hui, il s’agit d’atteindre précisément la limite. Si vous restez un dixième (de seconde) en dessous, vous êtes trop lent. Si vous la dépassez, les pneus vous punissent. C’est fin. »

Voilà un pilote dont le discours est honnête et ouvert. Un garçon normal qui semble apprécier le fait d’expliquer certains aspects de son métier. Si beaucoup de ses collègues sont plutôt spécialisés dans le débit d’eau tiède, lui fait preuve d’une grande maturité, sachant ce qu’il peut dire et développer, et les indices techniques qu’il vaut mieux garder dans le domaine du confidentiel. Piastri n’est toutefois pas un adepte du bavardage inutile. Il peut même se montrer mutique en certaines circonstances ou dans des moments de contrariété qu’il préfère alors interioriser. Les responsables de l’équipe Alpine (partis sous d’autres cieux depuis) l’ont appris à leurs dépens quand, à l’été 2022, Oscar Piastri, bien conseillé par son manager et compatriote Mark Webber, a claqué la porte de l’écurie française pour rejoindre McLaren où on l’attendait à bras ouverts. « Pour être honnête, les intentions d’Alpine pour mon avenir n’étaient pas claires. De mon côté, il y a eu une rupture de confiance. » Du haut de ses 21 ans, il ne s’était pas laissé impressionner par les gesticulations de l’équipe française allant jusqu’à publier un communiqué officiel l’annonçant comme futur pilote titulaire, alors que l’Australien était déjà loin. Voilà comment McLaren a récupéré un potentiel futur champion du monde en lui offrant un volant pour 2023. Depuis, l’écurie britannique ne peut que s’en féliciter. Encore en apprentissage, Oscar Piastri est proche de son coéquipier Lando Norris, ●●●



Andrea Stella (à gauche) est un homme heureux. Il sait pouvoir compter sur deux talents exceptionnels avec Lando Norris (au centre) et Oscar Piastri, tous deux vainqueurs la saison dernière et candidats déclarés au titre 2025. C'est peut-être le détail qui fera perdre son sourire au patron de l'équipe McLaren si ses deux jockeys se retrouvent en concurrence directe en fin de saison.



**“Très réservé mais incroyablement affamé. C'est comme ça depuis que nous le connaissons.”**

**Mark Webber,**  
manager d'Oscar Piastri

bien plus expérimenté, l'Anglais ayant disputé 128 grands prix contre 46 pour Piastri.

Tom Stallard, l'ingénieur de piste de l'Australien, est le mieux placé pour parler de ses progrès et qualités. Il s'est confié aux journalistes à la fin de la saison dernière. « *Son rythme de progression ne s'est pas vraiment ralenti. Il continue d'apprendre et de s'améliorer, de vouloir des informations et d'étudier. Nous discutons de certaines choses. Il s'y met et les exécute.* » Efficace sur la piste, Piastri affiche également une attitude irréprochable en dehors de la voiture. Calme, posé, de bonne composition au point de lâcher quelques sourires, il donne cette envie de le voir réussir. C'est un atout maître dans une équipe, comme le confirme Stallard : « *L'une des choses que font les meilleurs pilotes, c'est de galvaniser l'équipe sur le terrain et à l'usine pour qu'elle croie non seulement en ce pilote, mais aussi en elle-même.* » Et l'ingénieur de piste de Piastri de souligner que ça n'a rien de « *normal* » pour un jeune homme de tout juste 23 ans de se retrouver en quelque sorte dans la peau d'un leader. « *L'équipe compte sur vous pour la guider, la soutenir et la diriger. Et la capacité (de Piastri) à le faire est en train de s'améliorer et de se développer.* »

### De l'ambition sans prétention

Malgré une petite baisse de régime en fin de saison dernière, et globalement en qualifications, Oscar Piastri, qui n'est pas du genre à fanfaronner, n'hésite pas à se positionner comme un candidat au titre dès cette année, à condition d'être à son meilleur niveau dès la première course (à domicile !) et de gommer quelques imperfections. « *Je pense que oui, je peux être candidat. Mais j'ai encore des choses à apprendre et à améliorer. J'ai l'impression d'arriver à un stade où, certains jours, j'estime avoir presque tous les outils dont j'ai besoin. Je ne les mets simplement pas tous bout à bout, pas comme je voudrais. Je n'ai fait que deux saisons en F1, il est donc naturel que j'aie encore une grande marge de manœuvre pour grandir et progresser. L'expérience ne s'achète pas, mais je l'acquiers petit à petit.* » Pour atteindre ses objectifs (victoires et titres), il sait qu'il va devoir se montrer irréprochable à 24 reprises du début à la fin des week-ends, ce qui réclame une concentration absolue. Il n'y a pas de crainte à avoir dans ce domaine. Aussi froid que calculateur, Oscar Piastri a cette capacité. Andrea Stella, le directeur sportif de l'équipe McLaren, n'en doute pas, lui qui juge son pilote « *phénoménal* ». Et pour étayer son compliment, il prend pour exemple la façon dont Oscar Piastri est allé chercher sa deuxième victoire la saison dernière sur



G.P. de Hongrie (2024)



G.P. d'Azerbaïdjan (2024)



Dès sa deuxième saison, Oscar Piastri a intégré le club des vainqueurs de grands prix. Son premier succès en Hongrie fut obtenu au détriment de son coéquipier Norris, l'équipe McLaren lui ayant imposé de rendre la place. En revanche, le succès de l'Australien en Azerbaïdjan ne souffre aucune contestation, ayant été arraché à la force de son seul talent.

le périlleux circuit de Bakou au détriment de Charles Leclerc. « *C'est un exemple de son talent. C'est l'un de ces cas où il faut souligner la capacité du pilote, parce qu'il retarde tellement le point de freinage et négocie quand même le virage d'une manière si précise. Le talent, la précision et l'exécution d'Oscar ont fait la différence. Sa défense ensuite sur plus de 30 tours face à Leclerc n'était pas un exercice aisé. Comment a-t-il fait pour le garder derrière alors que le pilote Ferrari avait l'avantage du DRS ?* » Stella pense que le mérite en revient à 90 % au talent de Piastri et 10 % seulement aux capacités de sa monoplace. Le tout exécuté dans un calme total, sans que le moindre signe d'excitation transpire dans ses rares messages radio. « *Oscar parle en piste. C'est sa manière, son style. Très réservé mais incroyablement affamé. C'est comme ça depuis que nous le connaissons* », confirme son manager Mark Webber. Ce qui ne l'empêche pas d'être parfois bluffé par la maîtrise de son jeune protégé, mais pas complètement surpris. Webber (lui aussi admirateur de Prost) est curieux de voir comment Oscar Piastri va « *grandir* ». « *Ce que nous ne savons pas, c'est comment sa trajectoire va évoluer, quand cela va se stabiliser. Il reste encore du chemin à parcourir.* » L'autre interrogation concerne l'espace de liberté que lui laisseront les patrons de McLaren qui chouchoutent Lando Norris depuis 2016. Il ne faudra pas attendre longtemps pour savoir si les décideurs de Woking ont misé quelques dollars sur le 8 et le 1. ●



# FORMULE 1

## Dans les coulisses de l'intersaison



Haas F1 Media



### MARDI 21 JANVIER

#### 1 Nouveaux cadres La F1 au féminin

Les femmes ingénieures sont nombreuses en F1, souvent dans l'anonymat des bureaux d'études des équipes dans les départements dédiés à la conception des monoplaces et des unités de puissance. Elles se font plus rares sur le terrain. Nous avons déjà évoqué dans ces pages les nombreuses stratégestes qui phosphorent pendant les courses. Une petite nouvelle va rejoindre le muret du stand Haas dans le rôle d'ingénieure de piste dédiée à un pilote, après avoir été ingénieure de performance. Laura Müller assistera le Français Esteban Ocon. C'est également une femme, Carine Cridelich, en provenance de Racing Bulls, qui a été nommée responsable de la stratégie de l'équipe américaine.

#### 2 Préparation personnelle Angela Cullen de retour avec Lewis

La petite blonde néo-zélandaise Angela Cullen est de retour dans la galaxie Hamilton. Après avoir travaillé pendant six saisons, de 2014 à 2020, avec le champion du monde britannique, cette

kinésithérapeute s'était concentrée sur d'autres projets moins chronophages que la F1. Alors que Lewis Hamilton négocie le dernier grand virage de sa carrière de pilote, celui-ci a ressenti le besoin de faire appel à la fidèle Angela avec laquelle il était resté en contact. Celle-ci devrait reprendre son rôle d'assistante personnelle dans la préparation physique et psychique des grands prix.

#### Acteur d'un jour Lune de miel avec Esteban

Esteban Ocon a fait une courte apparition dans un film Netflix titré *Lune de miel avec ma mère*. Le pilote Haas a obtenu ce petit rôle grâce à son amitié avec Michèle Laroque, la star du film, qu'il avait rencontrée lors d'un concert des Enfoirés l'an passé.

### JEUDI 23 JANVIER

#### Tout en nuances Marko maître en provocation

Helmut Marko, le conseiller spécial de Red Bull, ne manque pas une occasion de balancer une vacherie avec la certitude qu'elle va faire le buzz. Et Lewis Hamilton est l'une de ses cibles préférées : « Lewis a toujours la vitesse, mais sur

toute une saison ? J'ai des doutes. Même s'il a une bonne Ferrari et que nous ne donnons à Max qu'une Red Bull médiocre, je parierais sur Max. » A la fin de la saison dernière, sans doute sous l'emprise de l'alcool ingurgité lors des soirées post-sacre mondial, Max Verstappen avait déclaré qu'il aurait également été champion du monde au volant d'une McLaren ou d'une Ferrari. Ce qui avait beaucoup fait rire les pilotes respectifs de ces deux équipes.

### LUNDI 27 JANVIER

#### 3 Aérodynamique La soufflerie en cause pour Red Bull

Pierre Waché, le directeur technique de Red Bull, s'est confié pendant la trêve hivernale à des médias britanniques et a reconnu que son équipe était confrontée depuis plusieurs mois à un problème fondamental de corrélation entre les résultats enregistrés dans sa soufflerie et le comportement constaté sur la piste. Waché dit que la soufflerie maison manque de précision dans des conditions d'utilisation très spécifiques. Une nouvelle soufflerie est d'ailleurs en construction, mais elle ne

pourra pas être exploitée pour la conception de le monoplace de 2026. La concurrence a tout lieu de s'en réjouir.

### MERCREDI 29 JANVIER

#### Conflit d'intérêt Herbert éjecté

L'ancien pilote Johnny Herbert ne sera plus commissaire pilote pour la FIA. Les raisons de cette mise à l'écart ou de ce départ volontaire ne sont pas claires mais il apparaît qu'Herbert, qui est en parallèle de cette mission ponctuelle à la FIA consultant pour une télévision britannique, s'est vu reprocher un certain parti pris dans ses commentaires contre Max Verstappen. Le clan du Néerlandais et l'équipe Red Bull ont aussitôt réagi à ce qui a été vu comme une éviction, en affirmant qu'ils n'étaient pour rien dans ce départ. La question ne leur avait pas été posée. Mohammed Ben Sulayem, le président de la FIA, a clos le débat. : « Johnny était un très bon commissaire, mais il y avait un conflit d'intérêt et il le sait. Vous ne pouvez pas être journaliste dans une grande entreprise et exprimer votre point de vue puis jouer le rôle de commissaire, qui est un arbitre. »

# Le président de la FIA en a assez des grossièretés proférées par les pilotes dans leur radio pendant les courses : **“Nous ne sommes pas des rappeurs.”**

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



3

Red Bull Media



4

DPPI

La soufflerie de Red Bull est quasiment obsolète et les techniciens de l'équipe autrichienne jugent que quelques-uns des problèmes d'équilibre de leur monoplace viennent d'une corrélation erronée avec la piste. Une nouvelle soufflerie est en construction.

Plusieurs pilotes jugent que la répression de la FIA va trop loin. L'instance sportive, présidée par Mohammed Ben Sulayem, impose un langage châtié. Il ne veut pas, dit-il, que les pilotes soient confondus avec des rappeurs !

## Oscar d'honneur Bernie, le retour !

Lors de la remise des trophées du magazine *Autosport*, à Londres, qui se décrivent eux-même comme les Oscars de la compétition automobile, les invités prestigieux ne manquaient pas : trois pilotes de F1 en activité et sept des dix directeurs d'écurie avaient fait le déplacement. La raison de ce succès vient du fait qu'un prix spécial y était décerné à Bernie Ecclestone, 94 ans, qui d'ordinaire n'assiste jamais à ce genre d'événement. Sans doute, les cérémonies officielles de remise des prix de la FIA sont plus prestigieuses. Mais leur itinérance n'est pas très appréciée, car tout le monde n'a pas envie de se déplacer à Bakou (2023), Kigali (2024) ou Tashkent en Ouzbékistan, cette année, pour y assister. Le but semble être d'aider le président de la FIA à être réélu, d'où la préférence pour la cérémonie d'*Autosport*... Nous y avons rencontré Oliver Turvey, un pilote atypique, dans la mesure où il a obtenu un diplôme d'ingénieur de la prestigieuse université de Cambridge. Il n'a jamais piloté en F1 mais, à 37 ans, c'est un homme d'une expérience précieuse car, ces quinze dernières années, il a effectué des dizaines de milliers de tours de circuit dans le simulateur de McLaren. Williams

vient de le recruter et il pourrait être une de leurs armes secrètes pour progresser sur la grille.

## VENDREDI 31 JANVIER

### La FIA durcit les sanctions contre les pilotes Le GPDA n'apprécie pas

Alex Wurz, le président du GPDA (l'association des pilotes de grands Prix de Formule 1), ne cache pas sa surprise en apprenant par la presse (!) les nouvelles règles de la FIA concernant les sanctions et surtout le prix des amendes revu à la hausse (jusqu'à quatre fois !), ainsi que de possibles suspensions en cas de récidive. « *Il n'y a pas eu de consultation. Nous avons lu cela dans les médias. Il pourrait y avoir une marge de progression si nous, le GPDA, nous travaillions ensemble avec la FIA sur ces choses.* » Wurz indique qu'une réunion des pilotes se tiendra sans doute avant le début de saison... ce qui ne devrait rien changer aux décisions de l'instance sportive.

### Règlement technique Moins flexible sur les ailerons

Une nouvelle réglementation technique entrera en vigueur au moment du Grand Prix

d'Espagne au sujet de la flexibilité des ailerons avant. Il s'agira de la huitième « mise à jour » de ce point technique. La FIA précise : « *Les restrictions réduisent la marge de déformation des ailerons avant de 15 mm à 10 mm. Le report des tests au mois de juin (au Grand Prix d'Espagne, donc, NDLR) permettra aux équipes de s'adapter aux contrôles plus stricts sans avoir à se débarrasser de leurs ailerons avant du début de saison 2025.* »

## LUNDI 3 FÉVRIER

### Développement Les moteurs 2026 à la traîne ?

Les ingénieurs motoristes de Red Bull Powertrain associés à Ford ainsi que ceux de Honda ne cachent pas qu'ils sont confrontés à quelques difficultés dans la conception de leur unité de puissance, en vue du règlement de 2026. Honda laisse entendre que certains éléments sont miniaturisés et posent des problèmes de conception et de fiabilité. Du côté de Red Bull Powertrain, les responsables de l'équipe autrichienne se contentent de dire que le planning est respecté et que les tests grandeur nature vont bientôt commencer.

## Ecosystème Audi à l'heure anglaise

Alors que Sauber prépare l'arrivée d'Audi, le constructeur allemand annonce qu'il va établir une structure technique en Angleterre, tout en préservant Hinwil en Suisse (conception châssis) et Neubourg en Allemagne (moteur). Mattia Binotto, directeur des opérations et directeur technique, explique : « *L'expansion au Royaume-Uni nous permet de rester proches de l'un des écosystèmes de sport automobile les plus dynamiques au monde. Notre objectif est de créer un réseau solide.* »

## LUNDI 10 FÉVRIER

### Les gros mots, ça suffit La FIA veut couper le son

Le président de la FIA ne veut plus entendre de gros mots proférés par les pilotes dans leur radio pendant les courses. Avec son sens de la diplomatie, Ben Sulayem déclare : « *Nous devons faire la différence entre notre sport automobile et le rap. Nous ne sommes pas des rappeurs.* » Et pour éviter tout dérapage, il propose de tout simplement supprimer la diffusion de ces messages radio, aujourd'hui diffusés avec seulement quelques secondes de délai. ●



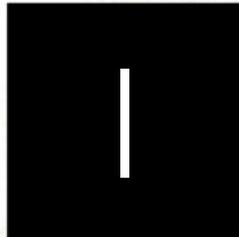
# LE PARADOXE FERRARI

La firme de Maranello est de plus en plus forte sur le terrain des voitures de sport, où elle affiche une réussite commerciale insolente. **Mais son équipe de F1 semble toujours incapable de décrocher un nouveau titre. Après tout, est-ce si grave ?**

Par Joe Seward

**LE CONSTAT  
PEUT PARAÎTRE  
EXAGÉRÉMENT  
SÉVÈRE, CAR FERRARI  
GAGNE DES  
COURSES DE TEMPS  
EN TEMPS. MAIS CETTE  
ANNÉE SERA LA 17<sup>E</sup>  
SAISON CONSÉCUTIVE  
SANS TITRE.**

Des ventes déconnectées des déboires sportifs : tous les constructeurs de voitures de sport en rêvent. La solidité de l'image de Ferrari le permet. La marque a investi énormément pour faire venir Lewis Hamilton, le plus titré des pilotes en activité, sans aucune certitude de succès à la clé. Cela fait vivre la légende. Là est peut-être le secret.



I l y a quelques années, une société d'études de marché basée au Royaume-Uni, YouGov, a réalisé une enquête sur la popularité mondiale de l'équipe de F1 Ferrari. Les résultats étaient intéressants dans la mesure où ils montraient à quel point la marque Ferrari est puissante, et dans quels

secteurs il était encore possible de progresser. L'enquête révélait qu'en Italie, environ 84 % des fans de F1 sont des partisans de Ferrari. Ce n'est pas une surprise, car Ferrari est une institution nationale italienne, et pas seulement une écurie de course. Sur d'autres marchés, comme l'Argentine (67 %) et la Turquie (63 %), la passion est impressionnante, tandis que l'Inde et l'Indonésie soulignent également la puissance du cheval cabré, avec respectivement 58 % et 57 % des fans déclarant soutenir la Scuderia. Ailleurs, les choses ne sont pas aussi sensationnelles : seuls 12 % des Britanniques et 24 % des Américains sont des fans de Ferrari. Cette année, Ferrari a pris deux mesures pour tenter d'améliorer ces chiffres : l'embauche de Lewis Hamilton, très populaire au Royaume-Uni et aux Etats-Unis, et l'engagement de Zhou Guanyu en tant que pilote de réserve, ce qui devrait permettre au Cavallino de renforcer sa présence sur le marché chinois.



## LE CHIFFRE D'AFFAIRES A ATTEINT 6,9 MILLIARDS DE DOLLARS EN 2024, SOIT PLUS DE 2,5 FOIS LE CHIFFRE DE 2008, ANNÉE OÙ FERRARI A REMPORTE SON DERNIER CHAMPIONNAT DU MONDE.

Voilà pour l'image, très enviable, à l'orée de la saison 2025. Et pourtant dans les faits, l'équipe ne semble pas capable de remporter des championnats. Ce constat peut paraître exagérément sévère, car elle gagne des courses de temps en temps. Mais cette année sera la 17<sup>e</sup> saison consécutive sans titre pour Ferrari. Il s'agit de la pire série d'échecs en 75 ans d'histoire de l'écurie en Formule 1. Ferrari n'a pas remporté de titre depuis 2008, année où l'équipe a triomphé pour la dernière fois dans le championnat des constructeurs. Le dernier titre des pilotes remonte à l'année précédente, grâce à Kimi Räikkönen. Auparavant, la pire traversée du désert venait des 15 saisons vierges entre 1983 et 1999.

Ce qui laisse perplexe, c'est que l'équipe bénéficie d'avantages substantiels par rapport à ses rivaux, y compris des rétributions supplémentaires considérables et d'une meilleure image de marque à vendre aux sponsors et susceptible d'attirer les fans qui veulent acheter des produits dérivés. La Scuderia est également une équipe où de nombreux acteurs de la F1 souhaitent travailler, ce qui signifie qu'elle devrait être en mesure d'attirer les meilleurs ingénieurs. Et pourtant, l'équipe reste à l'écart des titres mondiaux depuis 17 ans.

### Sans impact jusqu'à quand ?

Le plus étrange, c'est que ces relativement piètres performances en piste ne semblent pas faire de différence lorsqu'il s'agit pour Ferrari de vendre des voitures de route et de gagner de l'argent. La marque a vendu le nombre record de 13 752 voitures en 2024. Le chiffre d'affaires a atteint 6,9 milliards de dollars, soit plus de deux fois et demie le chiffre de 2008, année où Ferrari a remporté son dernier championnat du monde.

Les bénéfices de l'entreprise ont augmenté de 21 % par rapport à 2023, pour atteindre 1,51 milliard de dollars, bien que les ventes n'aient connu qu'une croissance minime. Le président de Ferrari, Benedetto Vigna, explique que ce résultat a été obtenu grâce à « *un mix produit solide et à une demande croissante de personnalisation* ». L'entreprise prévoit une « *croissance robuste* » en 2025 et lancera sa première voiture entièrement électrique en octobre. Ce succès s'explique en partie par la fidélité des clients de Ferrari. Près de 81 % des voitures vendues en 2024 l'ont été à des clients existants et 48 % d'entre elles à des clients qui possèdent plus d'une Ferrari. Les gens achètent des Ferrari parce qu'ils peuvent se le permettre. Certains apprécient le luxe, le style et les performances élevées, tandis que d'autres veulent simplement une voiture pour être admirés. Une Ferrari est un symbole social évident. Quand d'autres en rêvent depuis l'enfance.

Le succès en course a-t-il vraiment de l'importance ? On pourrait se dire que ce n'est sans doute pas si grave. Sauf que, si Ferrari est un symbole de réussite, on peut imaginer qu'à force de ne plus gagner, la formule magique qui incite les gens à acheter la voiture des « winners » pourrait ne plus fonctionner et entraîner l'entreprise dans de grands troubles. L'histoire de l'automobile est remplie de marques à succès qui ont eu leur heure de gloire avant de retomber dans l'ombre.

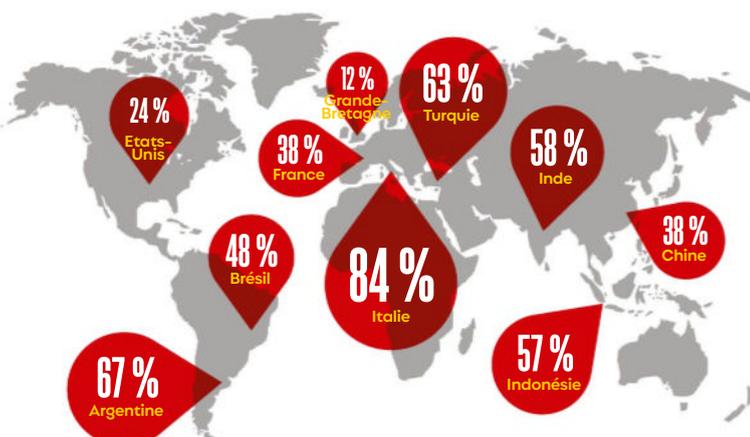
Depuis que Stefano Domenicali a quitté Ferrari il y a 11 ans, l'équipe a connu quatre directeurs à la tête de la Scuderia : Marco Mattiacci, Maurizio Arrivabene, Mattia Binotto et Frédéric Vasseur. Il n'est donc pas facile de conserver ce poste. Il peut sembler ironique que le meilleur conseil à donner aux Italiens soit un proverbe anglais datant de 1546, lorsque l'auteur et dramaturge John Heywood a consigné l'expression : « *Rome n'a pas été construite en un jour* ». Cela signifie que le succès ne vient pas du jour au lendemain, mais qu'il est le résultat d'efforts continus, de planification, de patience et de la présence des bonnes personnes aux bons postes. N'oublions pas qu'il a fallu six ans, entre



Frédéric Vasseur, quatrième Team Manager en 11 ans, a la même mission que ses prédécesseurs : renouer avec un titre mondial des constructeurs et, tant qu'à faire, des pilotes en même temps.

Ferrari F1 Media

1993 et 1999, et beaucoup d'argent à Jean Todt pour faire de Ferrari une équipe dominante. Le président de Ferrari, John Elkann, sait tout cela, mais après six ans à la présidence de Ferrari et l'absence persistante de succès en championnat, il doit se demander ce qu'il va faire maintenant. La seule façon de savoir si Frédéric Vasseur est l'homme de la situation est la somme des succès accomplis sous son mandat. Jusqu'à présent, en restant parfaitement objectif, le bilan reste incertain. L'équipe a terminé troisième en 2021, puis deuxième en 2022, et après avoir remplacé Binotto par Vasseur, elle a terminé troisième en 2023 et deuxième en 2024. La saison 2025 sera-t-elle enfin celle de la réussite ? ●



### Les partisans de Ferrari parmi les fans de F1 dans le monde

Ce sondage de 2022 montre l'impact de Ferrari auprès des amateurs de Formule 1. Ainsi, 38 % des Chinois qui aiment la F1 se déclaraient fans de la Scuderia – un chiffre qui intéresse surtout la marque pour la partie la plus fortunée de ces tifosi asiatiques. En Europe, la combinaison rouge de Sir Lewis Hamilton fera-t-elle basculer le cœur des Britanniques de Mercedes à Ferrari ? Peut-être, mais en attendant, les carnets de commandes sont déjà pleins. (Source : YouGov)



Ferrari 499P



Cadillac V-Series.R



Alpine A424



Porsche 963



Peugeot 9X8



BMW M Hybrid V8



Toyota GR010 Hybrid



Mercedes-AMG LMGT3



# MONTÉE EN PUISSANCE

Les défections de Lamborghini et d'Isotta Fraschini sont largement compensées par l'arrivée cette saison de deux marques prestigieuses : Aston Martin en Hypercar et Mercedes en LMGT3. **La bataille aux avant-postes s'annonce plus serrée que jamais...**

Par Alain Pernot

## ➔ Aston Martin

La Valkyrie débarque – enfin – en Hypercar !

**C'**est la grande nouveauté de cette saison : l'entrée en compétition de la version course de l'Aston Martin Valkyrie. Cette auto était censée débiter dès 2021, mais le rachat de la marque anglaise par Lawrence Stroll et le focus porté sur la Formule 1 avaient annulé ce projet, au grand dam des passionnés de technique. En effet, cette Valkyrie a pour caractéristique d'être la seule Hypercar à être déclinée d'une voiture de route. Et quelle voiture : l'une des plus radicales jamais vues. Cela étant dit, rendre la Valkyrie conforme à la réglementation du WEC a entraîné de nombreuses modifications nécessaires... pour en baisser les performances !

Il a fallu renoncer à l'aérodynamique mobile de la voiture de route (élément interdit en compétition) ainsi qu'au système hybride. La Valkyrie est ainsi uniquement mue par un V12 atmosphérique au feulement enchanteur. Cette présence en compétition n'est pas le fait de l'usine mais d'une initiative de l'équipe privée The Heart of Racing, qui représentait déjà Aston en LMGT3 l'an dernier. L'écurie américaine engagera donc deux Valkyrie pour Harry Tincknell, Tom Gamble et, sur les épreuves longues et à Spa, Ross Gunn – sur la 007 – ; ainsi que pour Alex Riberas et Marco Sørensen, parfois rejoints par Roman De Angelis (rien à voir avec Elio), sur la 009.





## Peugeot & BMW ... visent plus haut

**A**près deux saisons et demie décevantes et une voiture reconfigurée par l'ajout d'un aileron l'an passé, Peugeot espère entretenir l'élan ressenti en fin de saison dernière pour attaquer 2025 sur un rythme plus élevé. Les équipages ont été légèrement ajustés à la suite du départ de Nico Müller : Di Resta/Jensen/Vergne sur la 93 et Duval/Jakobsen/Vandoorne sur la 94.

Au sein de l'équipe BMW-WRT, Kevin Magnussen a été appelé en renfort pour remplacer Marco Wittmann, qui se consacre désormais au championnat IMSA. Après une première saison de rodage en Hypercar, l'équipe belge pourrait bien créer la surprise.



Genesis (Hyundai)



## En attendant Genesis, Ford et McLaren...

En optant pour un règlement raisonnable basé sur une Balance of Performance (BoP) qui rend inutile toute dérive budgétaire, les organisateurs du championnat ont fait du WEC une plateforme très attractive pour les constructeurs. Aujourd'hui, huit constructeurs sont engagés en Hypercar et neuf sont représentés en LMGT3, quatre d'entre eux étant présents dans les deux catégories (Aston, Ferrari, Porsche et BMW). D'autres ont d'ores et déjà annoncé leur prochaine venue en Hypercar. C'est le cas de Genesis, la marque premium de Hyundai (qui a déjà recruté le champion du monde en titre André Lotterer), qui fera son arrivée en 2026, alors que Ford déboulera en 2027. Il se chuchote que McLaren annoncera bientôt sa venue aussi... De quoi valoir à l'Endurance encore quelques saisons au sommet.

## Alpine

... revoit son moteur

**M**eilleur débutant du WEC l'an dernier avec une jolie quatrième place finale au championnat, Alpine a utilisé un des cinq jokers offerts par le règlement pour faire évoluer son moteur. Le double abandon du Mans pour casse moteur appelait une réaction. Après le travail mené l'an passé en coopération avec Mecachrome sur les papillons d'admission et les soupapes, une modification du turbo a été actée pour cette année. A la suite du retrait de Nicolas Lapierre et de sa nomination en tant que directeur sportif de l'équipe, l'équipage de la n° 36 a été revu. Mick Schumacher partagera désormais le volant avec Jules Gounon (auteur de quelques pîges chez les Bleus l'an dernier) et Frédéric Makowiecki, transfuge de Porsche.



**Toyota espère bien remettre la pendule des 24 Heures du Mans à l'heure du Japon, même si sa GR010 Hybrid est l'Hypercar la plus âgée du plateau.**



## ➔ Cadillac

... double la mise

**P**our poursuivre son engagement en WEC, Cadillac a dû se résoudre à aligner une deuxième voiture en 2025. Ces deux autos ne sont plus confiées au Chip Ganassi Racing mais à l'équipe Jota, qui était devenue l'an dernier la première équipe privée à remporter une course en WEC. Cette dernière a décidé de rompre avec la stratégie de n'engager que deux pilotes sur chaque voiture dans les courses « courtes ». C'est ainsi qu'Alex Lynn partagera le volant de la n° 12 avec le Français Norman Nato et l'Anglais Will Stevens, alors qu'Earl Bamber fera équipe avec Sébastien Bourdais et Jenson Button sur la n° 38. Très performante l'an passé, la V-Series.R avait eu du mal à concrétiser son potentiel. Ce contexte inédit pourrait lui ouvrir de nouveaux horizons.



## ➔ Toyota

... veut remettre les pendules à l'heure

**C**ertes, Toyota a remporté tous les titres de champion du monde des constructeurs depuis le début de l'ère Hypercar, mais le géant japonais reste sur deux échecs consécutifs au Mans face à Ferrari, même si l'an dernier ça ne s'est joué qu'à 14"... Cette année marquera le 40<sup>e</sup> anniversaire de sa première participation et Toyota espère bien remettre la pendule des 24 Heures du Mans à l'heure du Japon. Et ce, même si sa GR010 Hybrid est l'Hypercar la plus âgée du plateau. Elle attaque en effet sa cinquième saison face à des voitures toutes plus récentes qu'elle. Elle peut compter sur des équipages inchangés (Kobayashi/Conway/de Vries sur la n° 7 et Buemi/Hartley/Hirakawa sur la n° 8).



## Le passage en LMGT3 marque une étape importante puisqu'il signifie le retour de la firme à l'étoile aux 24 Heures du Mans.



### Ferrari

#### Objectif : le titre !

**A**près avoir remporté les deux dernières éditions des 24 Heures du Mans, Ferrari souhaite accrocher le titre mondial à son palmarès. Sur les deux saisons passées, la marque italienne n'est parvenue à gagner qu'une seule épreuve en dehors des 24 Heures. C'était à Austin l'an dernier, avec la n° 83 jaune d'AF Corse. Aucune évolution technique n'est à signaler à l'orée de cette troisième saison de la 499P, qui a déjà utilisé un joker en 2024 (concernant le refroidissement des freins avant). Les pilotes officiels restent inchangés (Fuoco/Molina/Nielsen sur la n° 50 et Giovinazzi/Pier Guidi/Calado sur la n° 51). En revanche, la n° 83 « privée » voit son équipage modifié : Robert Kubica et Yifei Ye sont désormais épaulés par Phil Hanson (vu sur la Porsche Jota l'an dernier).



### Porsche

#### Objectif : Le Mans !

**A**vec la 963, Porsche disposait de la voiture la plus performante de la saison 2024 (avec 3 victoires et 3 pole). Toutefois, une dernière course calamiteuse a privé la marque allemande du titre des constructeurs. Elle a dû se contenter du titre des pilotes avec le trio Kévin Estre/Laurens Vanthoor/André Lotterer. Une consolation sympathique, certes, mais pas en phase avec les objectifs de la marque qui détient le record de victoires aux 24 Heures du Mans. Cette année, l'ambition principale de Porsche sera d'ajouter une 20<sup>e</sup> victoire mancelle à sa collection (ce serait une première pour l'équipe Penske). Pour aborder sa troisième campagne en championnat du monde d'Endurance, l'équipe Porsche Penske Motorsport a revu ses effectifs et adopté une stratégie inaugurée (et abandonnée depuis !) par Cadillac qui consiste à n'engager que deux pilotes sur les courses de six heures. C'est ainsi que la n° 6 sera menée par les champions en titre Kévin Estre et Laurens Vanthoor (André Lotterer ayant signé avec Genesis), alors que, sur la n° 5, Michael Christensen est rejoint par le Français Julien Andlauer, très convaincant l'an dernier sur la Porsche de l'équipe privée Proton. Il remplace un autre Français : Frédéric Makowiecki. Sur les courses longues et à Spa, le Français Mathieu Jaminet ralliera ce duo franco-danois tandis que Matt Campbell prêtera main-forte aux champions du monde. Sur le plan technique, Porsche a utilisé un deuxième joker (sur les cinq autorisés) pour faire évoluer les suspensions avant dans l'espoir d'en élargir la fenêtre de fonctionnement.





## Mercedes-AMG

### Le retour de Mercedes au Mans !

**L**e piteux retrait de Lamborghini – tant en Hypercar qu'en LMGT3 – laissait une porte ouverte pour la venue d'un nouveau constructeur dans cette dernière catégorie. Très réactive, l'équipe Iron Lynx a réussi à monter au pied levé un programme avec Mercedes-AMG, qui court en GT3 depuis plusieurs saisons dans les compétitions organisées par Stéphane Ratel.

Ce passage en LMGT3 marque une étape importante puisqu'il signifie le retour de la firme à l'étoile aux 24 Heures du Mans, épreuve avec laquelle elle a toujours un rapport particulier, ponctué par autant de succès (deux victoires en 1952 et en 1989) que de tragédies (accident mortel en 1955 et deux voitures envolées en 1999). Les deux Mercedes-AMG LMGT3 seront pilotées par les équipages Schiavoni/Cressoni/Cairolì et Ried/Hodenus/Martin.

## Iron Dames

### ... bien armées !

**R**edoutables en 2023 – elles s'étaient même imposées à Bahreïn –, les pilotes féminines de l'équipe Iron Dames avaient dû ronger leur frein l'an dernier au volant d'une Lamborghini peu fiable qui avait souvent sapé des courses bien entamées. Décidée à mettre ses protégées dans de bonnes conditions pour exprimer pleinement leur potentiel, Deborah Mayer n'a pas hésité à leur faire quitter le giron de l'équipe Iron Lynx pour les placer dans l'équipe Manthey Racing qui avait tant dominé la saison inaugurale de la catégorie LMGT3 l'an dernier. L'équipage a été

un peu modifié. Sarah Bovy étant désormais classée « Silver » par la FIA, c'est maintenant la Française Célia Martin qui prend la place dévolue au pilote « Bronze » au côté de Michelle Gattung (désormais pilote officielle Porsche) et Rahel Frey. Elles devraient être en mesure de jouer les premiers rôles dans la catégorie. L'autre Porsche Manthey sera pilotée par Ryan Hardwick (ex-Ford Proton), Riccardo Pera et Richard Lietz. BMW, McLaren, Ferrari, Aston Martin, Ford, Corvette, Mercedes et Lexus entendent leur opposer une résistance plus consistante que l'an dernier.



### Calendrier WEC 2025



- 1 1812 km du Qatar  
28 février (Qatar)
- 2 6 Heures d'Imola  
20 avril (Italie)
- 3 6 Heures de Spa-Francorchamps  
10 mai (Belgique)
- 4 24 Heures du Mans  
14-15 juin (France)
- 5 6 Heures de São Paulo  
13 juillet (Brésil)
- 6 Lone Star Le Mans  
7 septembre (Austin, États-Unis)
- 7 6 Heures de Fuji  
28 septembre (Japon)
- 8 8 Heures de Bahreïn  
8 novembre (Bahreïn)

**ÉDITEUR**  
**ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)**  
40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex

Directeur de la publication **Gautier Normand**  
Actionnaires **Président Reworld Media France**  
(RCS Nanterre 477 494 371)  
& **Axel Springer France** (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil **01.41.33.50.00**  
**www.sportauto.fr**  
E-mail **sportauto@reworldmedia.com**

**RÉDACTION**  
Rédacteur en chef **Jean-Eric Raoul**  
Directeur artistique **Thomas Hilly**  
Rédacteur en chef adjoint **Laurent Chevalier**  
Chef de rubrique Essais **Sylvain Vétaux**  
Secrétaire général de rédaction **Denis Riflade**  
Secrétariat de rédaction **Vediteam**  
Rédactrice photo **Soraya Bollini**  
Responsable des prises de vue **Philippe Tissier**  
Photos **Greg & Laurent Villaron**  
Convoyage **Sylvain Cambier** (responsable)  
Assistante **Karine Roumestand** (01.41.33.55.94)

**DIRECTION ÉDITION**  
Directeur exécutif **Stéphane Hitaïan**  
Editeur **Tommaso Albinati**

**PUBLICITÉ**  
Directrice générale **Elodie Brétaudeau Fonteilles**  
Directeur pôle automobile **Franck Graisset**  
Directrice adjointe pôle automobile **Anne Buré-Emmel**  
(01.41.33.29.21)  
Directrice de la publicité **Manon Merlet**  
Planning **Angélique Consoli** (01.41.33.53.52),  
**Stéphanie Guillard** (01.41.33.53.50)  
Trafic **Laurie Benevent** (01.45.19.58.68), **Léa Joya**

**PUBLICITÉ MARCHÉS DIRECTS**  
Directeur de publicité adjoint **Fabrice Gauvin**  
(01.41.33.29.46)  
Premier maquettiste **Fernand Laranjo**

**MARKETING**  
Directrice marketing et diversification **Sylvie Siguret**  
Responsable marketing **Frédérique Gasbarian**

**ABONNEMENTS ET DIFFUSION**  
Directrice marketing direct **Catherine Grimaud**  
Cheffe de produit **Julie Duarte**  
Responsable service diffusion **Philippe Merrien**  
Responsable des ventes **Mélanie Caillé**

**SERVICE ABONNEMENTS**

Tél. **01.46.48.47.61** Du lundi au vendredi de 9 h à 19 h  
et le samedi de 9 h à 18 h (prix d'un appel local)  
Internet Formulaire sur [www.serviceabomag.fr](http://www.serviceabomag.fr)  
Courrier **Service Abonnements Sport Auto**  
**59898 Lille Cedex 9**  
Prix abonnement France (12 numéros) : **86,35 €**

**FABRICATION**  
Directeur des opérations industrielles **Bruno Matillat**  
Chef de fabrication **Loïc Rossigneux**

**PRÉPRESSE**  
Tél. **01.41.33.29.88**  
Responsable service **Sylvain Boularand**

**IMPRIMEUR**  
**Imaye Graphic**  
96, bd Henri-Becquerel, 53021 Laval Cedex 9



**AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL**  
Origine du papier : **Finlande**  
Taux de fibres recyclées : **0 %**  
Impact sur l'eau **Ptot 0,005 kg/tonne**



Date du dépôt légal **février 2025**  
Prix de vente **6,95 €**  
Date de parution **28 février 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.



**Au sommet, rien n'a changé**

Par **Laurent Chevalier**

**U**n la donne régulièrement pour morte et enterrée, sous de multiples couches de taxes, après l'avoir désignée coupable de tous les maux de la terre. Finie la voiture de rêve, terminée la voiture passion. La mort dans l'âme, je métais presque fait une raison. Avec des sanglots longs, en me rappelant le temps des V12 Ferrari, qui escaladaient les plus hauts sommets des compte-tours. Et des violons, tout sauf monotones, qui sortaient des tripes d'un flat 6 de Porsche en nous berçant le cœur. Ah, les jours anciens... Mais contre toute attente, ce début 2025 rallume la flamme (et plutôt deux fois qu'une !) au lieu de nous morfondre dans la nostalgie. Pour avoir eu la chance de goûter à la toute dernière évolution du flat 6 de la 911 GT3, je peux en témoigner : 25 ans après le lancement de la 996 coursifiée, rien n'a changé. Mieux, non seulement les fondamentaux de Weissach sont respectés, mais la conduite est plus accessible et les sensations demeurent.



**Génial !**

Par **Sylvain Vétaux**

**M**ais quel est l'intérêt ? Le 28 janvier dernier, tombe dans ma boîte mail une info dont je regrette qu'elle n'ait pas fait la une des JT du monde entier. En 46 minutes, Jens Richter, instructeur Porsche, a effectué 17,503 km en drift au volant d'une Taycan GTS sur un lac gelé. Soit un total de 132 tours d'un cercle de 59 m de diamètre... A part donner la nausée, à quoi sert l'exercice ? A démontrer qu'une voiture électrique peut glisser ? Pourquoi ne le pourrait-elle pas ? A prouver que la berline zéro émission de Zuffenhausen supporte les conditions hivernales en Laponie ? Tous les prototypes du globe subissent les frimas scandinaves avant la commercialisation. A faire de jolies images pour les réseaux sociaux ? Probablement. Par le passé, la Taycan avait déjà raflé trois titres de championne du monde : celui du plus grand drift (42 km en 55 mn), celui de l'auto ayant pris la plus grande vitesse



Laurent Villaron

**LE V12 DE MARANELLO NE CESSE DE SE BONIFIER, LA 911 GT3 CONTINUE D'ÉBLOUIR... FINIE, LA VOITURE DE RÊVE ? BEN, NON...**

Même constat en ce qui concerne la dernière mouture du V12 de Maranello, que j'ai eu le privilège de savourer dans la 12Cilindri Spider. Depuis mes lointains souvenirs en 599 GTB, il n'a cessé de se bonifier. Jamais un moteur conçu pour la route n'a su se transformer en une telle bête de course d'un simple appel du pied. C'est tout simplement renversant. D'autant qu'entre-temps, les armées de puces électroniques ont été dressées pour intervenir discrètement, en alliant le plaisir et la sécurité. Alors, on peut prédire tout ce que l'on veut sur l'extinction de la voiture d'exception. Mais en tant qu'observateur, je vous assure qu'elle n'a jamais été aussi impressionnante... et exceptionnelle.



Porsche Media

**LA TAYCAN EST LA VOITURE LA PLUS RAPIDE DANS UN IMMEUBLE FERMÉ, ELLE A ATTEINT LA PLUS HAUTE ALTITUDE, ET EN PLUS, ELLE GLISSE. GÉNIAL.**

dans un immeuble fermé (165 km/h en 2021) et celui de la voiture électrique ayant atteint la plus haute altitude (5 573 m, en 2023). Résumons : la Taycan va vite et elle glisse. Cela doit-il être salué par quatre trophées au Livre Guinness des records ? J'en doute. Ne vous méprenez pas : la Porsche est une voiture qui mérite qu'on s'intéresse à elle. Je doute juste que le fait qu'elle accélère de 0 à 165 km/h dans un centre d'exposition ou qu'elle est capable de glisser sur de la glace vive pendant trois quarts d'heure prouve qu'elle soit meilleure que ses rivales.



LAMBORGHINI AVENTADOR LP700-4 - 08/12 - 10.100 KM - 299.000 €



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE  
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



**FERRARI 458 ITALIA**  
Année : 9/11  
Kilométrage : 39.000 km  
200.000 €



**PORSCHE 992 GT3 TOURING**  
BVM 6  
Année : 04/22  
Kilométrage : 4.000 km  
225.000 €



**ASTON MARTIN DBS**  
TOUCHTRONIC  
Année : 01/10  
Kilométrage : 23.430 km  
150.000 €



**ROLLS-ROYCE DAWN BLACK**  
BADGE  
Année : 06/18  
Kilométrage : 50.500 km  
320.000 €



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