Sport Auto N° 759 Avril 2025

SEPM TOP ventes

Sport auto

N° 759 Avril 2025

R1357 246



FORMULE 1

Honda prépare déjà 2026 avec Aston Martin

ESSAIS

Ferrari 296 GTS
Porsche 911 Carrera GTS
McLaren Artura

Hybrides... et alors ?

ESSAI

Ford Mustang Dark Horse

Saveurs sans filtres



ESSAI

Pininfarina Battista

1 900 ch sur la route !

BEL : 7,60€ - ESP : 7,60€
GR : 7,60€ - DOM S : 7,60€
ITA : 7,60€ - LUX : 7,60€
PORT CONT : 7,60€
CAN : 11,50$CAN
MAR : 82DH - TOM S : 950CFP
CH : 10FS - TUN : 18DTU

L 15764 - 759 - F: 6,95 € - RD

Sport Auto N° 759 Avril 2025 - FERRARI 296 GTS/McLAREN ARTURA/PORSCHE 911 CARRERA GTS - PININFARINA BATTISTA - FORD MUSTANG DARK HORSE - AUDI S5 AVANT - FORMULE 1 : GRAND PRIX D'AUSTRALIE

L’électricité, non statique.

Rechargez 280 km d’autonomie en seulement 10 minutes*.

Nous sommes Audi.

*Le temps de recharge peut varier en fonction de la borne de recharge à laquelle le véhicule est connecté, ainsi que de l’autonomie restante du véhicule, de la température ambiante et de la batterie. **Gamme Audi e-tron GT : cycle mixte WLTP min/max - consommation (kWh/100 km) : 18,2 - 21,6. Rejets de CO_2 (g/km) : 0 en phase de roulage.** Volkswagen Group France, RCS Soissons n° 832 277 370. Site : audi.fr

PENSEZ À COVOITURER. #SeDéplacerMoinsPolluer

e-tron
GT

B.R.M

Chronographes

A NEW LEVEL OF ADRENALINE ON YOUR WRIST



brm-chronographes.com

SOMMAIRE

N° 759 Avril 2025



Laurent Villaron



Greg



Adrien Cortesi





Laurent Villaron



Crédits photos couverture Kiosques : **Laurent Villaron, Adrien Cortesi Greg & DR**
Abonnés : **Laurent Villaron**

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



ABONNEZ VOUS
Voir page 139

ACTUS

5 ÉDITO
8 SPORTIVE DU MOIS
Renault 5 Turbo 3E
12 ACTUS
Lamborghini : les bons chiffres de Stephan Winkelmann ; BMW Vision Driving Experience ; Hennesey Super Venom Mustang...
15 À VOIR, À LIRE...
De l'authentique !
18 À LA LOUPE
Sous le capot de la McLaren W1
22 CLUB *SPORT AUTO*
Les dates à retenir
23 TOP CHRONOS
Richard Mille RM 16-02
26 HISTOIRES D'AUTOS
Pierre Gosselin, président de la FFSA



GAZ

30 GRAND FORMAT
Ford Mustang Dark Horse
40 ESSAIS
Ferrari 296 GTS, McLaren Artura, Porsche 911 Carrera GTS
54 ESSAI
Skoda Octavia RS
58 ESSAI
Pininfarina Battista Edizione Nino Farina
66 ESSAI
Audi S5 Avant
72 REPORTGAE
La Piste Bleue par Alpine

EN VRAI

80 C'EST LA MIENNE !
Porsche 911 GT3 Touring (type 991)
82 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois, vos photos
84 ACHETER UNE OCCASION
BMW M5 (V10, E60)
88 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
92 PETITES ANNONCES

SPORT

120 STUDIO
Formule 3 Dallara F325 (2025)
126 REPORTAGE F1
Honda, motoriste d'Aston Martin en 2026
132 COULISSES F1
Les essais de présaison & le Grand Prix d'Australie
140 ENQUÊTE F1
Les femmes en Formule 1 : la révolution silencieuse
140 WEC
Ils ont changé d'équipe : *Sport Auto* les a suivis
146 BLOG
Le blog des essayeurs

N° 759 Avril 2025

The Voice



Jean-Eric Raoul
Rédacteur en chef

WEB
www.sportauto.fr

ABONNEMENTS
Tél. : 01.46.48.47.61

E-MAIL
sportauto@reworldmedia.com

COMMENT NOUS CONTACTER ?
Rédacteur en chef :
jeraoul@reworldmedia.com
Rédacteur en chef adjoint :
lchevalier@reworldmedia.com
Chef de rubrique essais :
svetaux@reworldmedia.com

Ceux d'entre vous qui fréquentent les réseaux sociaux n'y ont certainement pas échappé. Surtout si les algorithmes ont repéré que vous vous intéressiez à la chose mécanique. De quoi parle-t-on ? Des premiers tours de roues de l'Aston Martin Valkyrie en championnat du monde d'Endurance. C'est un peu comme la série des Martine, mais en vidéo : la Valkyrie démarre dans son stand, la Valkyrie se dévermine au Qatar lors du prologue, la Valkyrie déboule en peloton, la Valkyrie est à l'approche à plein régime sans qu'on la voie... Enorme opération de promotion ? Probablement pas. Alors, qu'est-ce qui nous a valu cette avalanche d'enthousiasme ? Sa voix.
D'où mon petit conseil à ceux qui seraient tentés de retourner voir ces vidéos sur lesdits réseaux sociaux : montez le son !
A la limite, même pas besoin de regarder l'image pour savoir que la Valkyrie est dans les parages et qu'elle vous fasse dresser les poils des bras. A chaque passage, cela m'a ramené à des souvenirs d'enfance et au chant unique, envoûtant, fascinant, des Matra V12. Rien que ça. En comparaison, tout le reste du plateau du WEC semble animé de mécaniques grognantes et à moitié aphones. En même temps, quand avons-nous eu pour la dernière fois le bonheur d'entendre passer un V12 atmo en compétition de haut niveau ?
Sur le plan auditif, toutes les autres voitures de course actuelles, F1 y compris, peuvent aller se rhabiller.
Ce n'est évidemment pas l'unique raison de s'intéresser à la Valkyrie de course.
Pour reprendre des comparaisons historiques, dont on sait qu'elles ne sont pas raison, cette Aston est un peu la Ferrari 250 LM des temps modernes. Une machine officiellement de route mais développée par le génie Adrian Newey avec, en tête, des performances aéro d'un autre monde.
En dépit des manœuvres d'Enzo Ferrari, la 250 LM n'a jamais pu être homologuée en GT. Ce qui ne l'a pas empêché de remporter le classement général du Mans.
Pour la Valkyrie, ce serait un peu l'inverse. Il a fallu considérablement dégrader le niveau de performances de la voiture de route pour rentrer dans la fenêtre réglementaire des Hypercars du Mans.
Le monde à l'envers. Mais après tout, c'est grâce à ce sévère nivellement que le WEC peut nous offrir un plateau aussi exceptionnel. Où la Valkyrie n'a pas encore particulièrement brillé. Laissons-lui du temps, et continuons à profiter de son chant unique à chacun de ses passages. ●



TOUTES LES AUTRES VOITURES DE COURSE ACTUELLES, FORMULE 1 Y COMPRIS, PEUVENT ALLER SE RHABILLER.

EX&EL

Drive Enjoy Relax

UN RALLYE, MILLE SOUVENIRS

DÉCOUVREZ VOTRE PROCHAIN RALLYE TOURISTIQUE ÉPICURIEN

GÉNÉROSITÉ | CONVIVIALITÉ | SÉRÉNITÉ

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
Hébergement en Palaces 5 étoiles
Tables gastronomiques de Chefs étoilés
Rencontre exclusive d'Eugène Chaplin fils de Charlie Chaplin

Accés au site web

www.exel-jsj.com 06 75 56 06 51 contact@exel-jsj.com

Renault R5 Turbo 3E

Super Cinq ?

Après l'annonce de sa commercialisation prévue pour 2027, la firme au losange dévoile quelques informations sur sa R5 Turbo 3E. **La plus déjantée des citadines électriques abrite sous sa carrosserie en carbone un châssis alu et d'un moteur sur chaque roue arrière, totalisant 540 ch. Premier contact visuel.**

Par Jacques Warnery
Photos Arnaud Saunier



La Turbo version 2025 fait appel à l'aluminium pour privilégier légèreté et rigidité. La technologie des "moteurs roues" permet de gagner de la place. En revanche, la question des masses non suspendues reste entière.



“L'idée est de faire un jouet avec lequel on a constamment envie de refaire un petit tour, que ce soit sur route ou sur circuit !”

Frédéric Laurent, chef de projet

Alors, certes, la R5 Turbo 3E trônant dans ce studio n'est encore qu'une maquette, mais elle apparaît très réaliste. Gilles Vidal, responsable du bureau de design Renault, nous le confirme : *« Elle est à 99 % identique à celles qui seront livrées aux 1 980 heureux élus en 2027. Les modifications tiendront à de très menus détails, comme le dessin interne du bouclier arrière ou des poignées d'ouverture de porte absentes sur cette maquette. »* Je vous laisse imaginer le choc visuel provoqué par cette propulsion électrique lors de son arrivée sur nos routes dans moins de deux ans. Il risque d'être aussi violent que celui causé il y a quarante-cinq ans par la toute première R5 Turbo, dont les 160 ch de son moteur en fonte généreusement dopé soufflaient un vent de folie dans le paysage automobile d'alors. Limitée à 1 980 exemplaires, en clin d'œil à l'année de sortie de son ascendante, la R5 Turbo excite les rétines.
Etendue comme une citadine (4,08 m), plus basse de 12 cm par rapport à la R5 E-Tech, mais dotée d'une carrure supérieure à celle de bien des GT (2,03 m), elle intrigue par ses proportions. *« Nous n'avons trouvé aucune automobile sur le marché à peine deux fois plus longue que large ! »* s'amusent ses concepteurs. C'est d'autant plus impressionnant que ses hanches débordent par rapport aux rétroviseurs. Avec de telles formes, cette Turbo 3E ne conserve que le pare-brise et les feux arrière de la R5 E-Tech de madame Michu. Même le hayon diffère puisqu'il est en carbone, comme toutes les autres parties de sa carrosserie. Les roues de 20 pouces, dont les flasques aérodynamiques se retirent pour améliorer le refroidissement des freins sur circuit, participent aussi à la fête. En revanche, il est impossible aujourd'hui de s'installer à bord, même si les images de synthèse de l'habitacle permettent de se faire une première idée. L'interface Google, les écrans et l'architecture générale de la planche de bord sont empruntés à la R5 E-Tech. Par contre, les baquets carbone dans l'esprit de ceux de l'Alpine A110 R promettent du sport, alors que l'imposant levier de frein à main chipé au concept R5 Turbo 3E initial semble prédire quelques jolis passages par les portes. Les accessoires à la carte, comme ce repose-pied passager portant la mention *« Accroche-toi »*, annoncent des sensations fortes à l'occupant(e) de droite.

Châssis alu et “moteurs roues”

Le développement de la R5 Turbo 3E est réalisé par les gens d'Alpine, qui œuvraient précédemment chez Renault Sport. Rassurant, quand on connaît les compétences d'une équipe de développement passionnée, lorsque la direction leur laisse les coudées franches. Le grand patron Luca de Meo semble avoir donné les moyens de ses ambitions au chef de projet Frédéric Laurent, qui s'est auparavant distingué sur l'A110 : *« La R5 Turbo 3E doit répondre à trois objectifs bien différents : expédier le meilleur 0 à 100 km/h possible, être rapide sur des circuits variés comme le Nürburgring, et s'adonner au drift. Nous avons donc cherché à disposer les masses au plus bas et du mieux possible pour répondre à des besoins contradictoires : privilégier l'arrière pour favoriser la motricité au démarrage ou mettre en avant un équilibre plus neutre des trains pour améliorer le comportement. Pour finir, nous avons opté pour une répartition AV/AR de 47 % et 53 % qui nous semble le meilleur compromis. »*
Encore faut-il surveiller cette perpétuelle surcharge pondérale rédhibitoire des sportives électriques : *« Le châssis spécifique en aluminium dans l'esprit de celui d'une Alpine A110 et les éléments de carrosserie en carbone y participent. Le poids est actuellement de 1 450 kg, et nous travaillons d'arrache-pied pour tenter de l'abaisser aux environs de 1 400 kg, mais ce n'est pas encore fait. »*
Si les chiffres se confirment sur la balance, cela promet.
Comme souvent, la batterie implantée en skateboard dans le soubassement permet d'abaisser le centre de gravité. Elle s'accompagne d'une révolution technique inédite nommée « moteurs roues » : *« Au contraire des systèmes classiques, ce type de propulsion dispose d'un stator interne et d'un rotor externe. L'ensemble s'intègre à chaque roue et comprend également un disque de frein périmétrique plus étroit, mais doté d'un diamètre supérieur à celui d'un accastillage classique. Cette technologie permet d'abaisser les masses, mais aussi de les réduire en se passant de cardans et de transmission. En plus de dégager plus d'espace pour le coffre arrière, la puissance arrive sans le moindre temps de réponse et peut être pilotée bien plus finement en agissant directement sur le pneu. »* Avec une puissance de 200 kW par moteur (soit 540 ch en tout) et un couple maxi de 489 mkg aux roues arrière, le dosage semble impératif au moment de s'adonner au drift. Elle y ajoute un frein à main hydraulique utilisable sur le plus radical des quatre modes de conduite disponibles, influant notamment sur la réponse moteur, la direction ou encore l'ESP, intégralement déconnectable. L'avenir s'annonce fumant !
Côté refroidissement, les concepteurs prévoient un système d'eau en interne pour abaisser les températures de l'unité électrique et des écopes pour refroidir les freins arrière et l'étrier niché à l'intérieur du disque de 450 mm de diamètre. A l'avant, le système classique peut compter sur des galettes de 380 mm de diamètre mordues par des pinces ●●●

à six pistons. De quoi voir venir sur piste. En utilisation circuit, Renault prévoit de ne recourir qu'au système hydraulique classique, sans passer par la régénération qui reste réglable dans les autres cas.

Une histoire à écrire

La R5 Turbo 3E soigne tout autant ses trains roulants. Ses voies ultra-larges par rapport à l'empattement promettent, selon Frédéric Laurent, un équilibre vif, tout en conservant de la stabilité. Les suspensions à double triangulation à l'avant, mais aussi à l'arrière avec des pivots fictifs deux points dans la partie intérieure, garantissent un meilleur travail du pneu sur le papier. Elle conserve un amortissement passif, sans communiquer le nom de ses fournisseurs, même si notre chef de projet nous confesse qu'il pourrait s'agir d'une marque haut de gamme genre Öhlins, avec quelques réglages : *« La R5 Turbo 3E disposera de sa propre personnalité et proposera une offre unique sur le segment, mais il faudra que tout le monde y trouve son plaisir, avec une auto utilisable et suffisamment confortable sur chaussée bosselée. L'idée est de faire un jouet avec lequel on a constamment envie de refaire un petit tour, que ce soit sur route ou sur circuit ! »* Cela ne vous rappelle-t-il pas une certaine A110 ?
L'équipe de développement dont Laurent Hurgon est le fer de lance, se voit chargée d'un joli défi. Entre drift et efficacité sur circuit, notre responsable de projet pense même à l'idée de proposer deux types de pneus selon les usages : un profil sportif pour la fumée et un semi-slick pour les chronos.
Impossible d'évoquer la sportivité électrique sans parler de la simulation de sensations purement mécaniques, comme avec une certaine Hyundai Ioniq 5 N : *« On connaît cette voiture et nous travaillons sur le sujet. La Turbo 3E doit forcément avoir une sonorité à la hauteur de ce qu'elle évoque ! »* annonce Frédéric. Au point d'aller jusqu'à proposer de faux rapports de boîte ? *« On sait tout faire, maintenant il faut que l'on choisisse ce qui lui convient le mieux »*, ajoute-t-il, malicieux.
En attendant, il reconnaît que le nerf de la guerre tient dans l'alimentation de la batterie qui utilise une technologie NMC et dispose d'une capacité nette de 70 kWh. Notre 3E en profite pour étrenner une architecture 800 V que l'on pourrait voir débarquer sur de futurs modèles du groupe. Elle permet non seulement des recharges rapides d'une puissance de 350 kW, mais aussi de conserver une puissance des moteurs constante en utilisation intensive.
Nos interlocuteurs visent deux tours chronos consécutifs au Nürburgring après une boucle d'installation sans faire fléchir ses performances. Pour une électrique, ce serait un exploit. Vivement la suite, même si un tel accastillage risque de faire monter l'addition pour les 1980 futurs propriétaires. ●



NOTRE AVIS

L'efficacité visée, les accélérations de dragster et la capacité à effectuer de longs drifts portent beaucoup de promesses. Le plus difficile sera peut-être d'offrir cette émotion qui manque à la propulsion électrique... mais étant donné le talent de ses concepteurs, les espoirs sont permis.

EN BREF

Moteurs : **2 électriques synchrones (roues AR)**
Puissance maxi : **540 ch**
Couple maxi : **489 mkg (aux roues)**
Batterie : **lithium-ion de type NMC, capacité nette de 70 kWh**
Puissance de charge maxi : **350 kW**
Transmission : **roues AR**
Antipatinage : **oui (déconnectable + contrôle de trajectoire)**
Autobloquant : **non (pas de différentiel)**
Poids annoncé : **env. 1 450 kg**
Rapport poids/puissance : **2,7 kg/ch**
L - l - h : **4 080 - 2 030 - 1 380 mm**
Empattement : **2 570 m**
Pneus AV & AR : **245/35 & 275/35 ZR 20**
Prix de base : **NC**
V. max. : **+ de 270 km/h**
0 à 100 km/h : **- de 3"5**

Bolides

By B.R.M



Nouvelle collection personnalisable à découvrir sur
brm-chronographes.com

Stephan Winkelmann
Président de Lamborghini

Success Story

L'homme qui tient les rênes de Lamborghini s'est confié à nous **au cours d'une réunion informelle pendant laquelle il a commenté les résultats de la marque et les perspectives de développement.**



Stephan Winkelmann commence l'entretien avec le sourire : *« Du point de vue des chiffres, c'est la première fois que nous dépassons les 3 milliards de chiffre d'affaires, ce qui est un excellent résultat pour nous. Pour la première fois, nous avons dépassé les 800 millions de bénéfice d'exploitation. Un rendement exceptionnel de 27 % et une croissance en matière de volumes, avec 10 687 voitures en 2024. Si vous regardez le marché automobile mondial, nous sommes revenus aux niveaux d'avant Covid, mais avec un mix différent. Nous gagnons maintenant le bon montant d'argent, ce qui est important pour réinvestir dans le futur. Vous savez que la technologie évolue rapidement, que les coûts augmentent, et qu'il faut donc réinvestir l'argent gagné. Nous avons des investissements élevés pour des volumes faibles, tout cela fait partie du jeu. Nous sommes dans une situation très saine, qui nous permet de mener à bien les prochaines étapes de Lamborghini. »* Il poursuit à propos de la situation actuelle : *« Notre situation comporte beaucoup de points positifs. En comparaison d'autres constructeurs qui ne sont pas dans la même situation, nous avons une gamme complètement nouvelle, entièrement hybridée, et nous sommes le premier constructeur de luxe à le faire. »*

"Notre situation est très saine. Nous gagnons le montant d'argent nécessaire, celui qui nous permet de réinvestir dans le futur."

L'homme aux commandes de Sant'Agata zoome sur le marché hexagonal : *« En France, il y a environ un an et demi d'attente si vous commandez une voiture. Par ailleurs, nos valeurs résiduelles sont très stables. Vous savez, la France est un marché très important, d'autant qu'il a connu une croissance en 2024. Nous avons livré 212 voitures aux clients, contre 191 en 2020. Pour l'année 2025, nous prévoyons également une augmentation des livraisons. La France est le cinquième marché en Europe. C'est aussi un marché qui fait partie des dix premiers à l'échelle mondiale. Nous pensons que c'est un endroit où il y a encore beaucoup d'opportunités dans l'avenir. »*
Lorsqu'on le questionne sur la future gamme électrique, Stephan Winkelmann répond : *« Nous continuerons aussi longtemps que possible avec les voitures hybrides, parce que nous pensons que c'est une très bonne technologie pour nos clients, mais nous aurons un modèle supplémentaire, entièrement électrique. Cette quatrième gamme sera sur le marché d'ici la fin de cette décennie. Nous nous engageons à cela. Nous avons décalé son arrivée d'environ un an, par rapport à nos prévisions, en raison des études que nous avons faites. En effet, notre analyse dévoile que l'adoption des voitures électriques est plus difficile que prévu, surtout dans le marché du luxe. Nous pensons qu'il faut attendre le point de maturité. C'est ce que nous avons fait avec l'hybridation. Nous n'avons pas été les premiers, mais nous y sommes maintenant, lorsque le marché est pleinement prêt. »*
Reste à savoir si les clients des gammes à venir seront les mêmes qu'aujourd'hui. A ce propos, il poursuit : *« Je pense que nous aurons un mélange, et je dois avouer que nous nous posons également cette question. Nous voyons que nos clients à hauts revenus possèdent 12 voitures en moyenne. Ce qui signifie qu'ils peuvent choisir un véhicule qui correspond précisément à chaque occasion. Cela leur permet aussi d'adopter plus facilement une nouvelle technologie. »*
Et la sonorité mythique des Lamborghini, dans tout ça ? *« C'est une question que nous nous posons souvent. Déjà, si nous réussissons à créer toutes les émotions des Lamborghini sans le son, ce sera un grand pas. Nous discutons beaucoup en interne pour savoir comment créer quelque chose qui correspond à notre ADN. Nous ne savons pas encore exactement ce que nous allons faire. »* ●

Propos recueillis par Laurent Chevalier

BMW Vision Driving Experience

La Neue Klasse, remplaçante de la Série 3, est en phase de développement, et le constructeur veut communiquer dessus par le biais de ce prototype Vision Driving Experience, malmené sur la piste d'essais de Spartanburg, aux Etats-Unis. Nom du programme : Heart of Joy (l'essence du plaisir), un leitmotiv que BMW promet pour les conducteurs de la future berline électrique, qui sera produite dans les prochains mois à Debrecen, en Hongrie. L'unité de commande centrale, qui réclame toujours d'être peaufinée, aurait des capacités de calcul dix fois plus rapides que celles des systèmes actuels. BMW évoque une analyse de l'ordre de la milliseconde… Accélération, freinage, direction, motricité, récupération d'énergie, charge de la batterie, roulis : toutes les composantes de la conduite sont décortiquées en temps réel afin d'obtenir le meilleur compromis, en fonction de la conduite adoptée. Et c'est là que cela devient intéressant, car si BMW tait la puissance de la Vision Driving Experience, il communique un couple au-delà du réel. Les quatre moteurs électriques développent 1 835 mkg ! C'est onze fois la valeur du W16 quadriturbo d'une Bugatti Chiron Super Sport. *« Si le système peut gérer une explosion de couple de cette ampleur, il sera en mesure de répondre aux exigences de la conduite quotidienne »*, explique le constructeur. La future iM3, attendue dans trois ans, sera plus raisonnable. Heureusement pour ses pneus… ●

Par Sylvain Vétaux









Salon Prestige Auto de Beaune

Les 16, 17 et 18 mai prochains se tiendra la 4e édition du Salon Prestige Auto de Beaune. Ceux qui ont été déçus par le dernier Mondial de l'automobile seront ravis d'apprendre que Ferrari, Aston Martin, Bertone (qui fête ses 110 ans), Laffite Automobili feront le déplacement en Bourgogne. Quarkus sera également là, avec les prototypes de l'Hypernova, dont nous vous faisions découvrir les entrailles l'année dernière *(SA n° 748)*. S'ajoutent un panel de personnalités (David Hallyday, Ari Vatanen, entre autres) et la possibilité d'essayer, sur le tarmac de l'aérodrome de Beaune-Challanges, des voitures de sport.

Ce Salon, qui mettra aussi en avant belles montres et deux-roues exceptionnels, se tiendra au palais des congrès, sur une surface d'exposition de 10 000 m². ●

Prix : 20 € (adulte), gratuit pour les moins de 12 ans.
www.prestigeautobeaune.com

Par Sylvain Vétaux



Hennessey Super Venom Mustang

Il ne fait pas bon être né pneu, surtout lorsqu'on vous apprend que votre affectation sera la Super Venom Mustang, de chez Hennessey. « Venom », pour le préparateur texan, désigne une optimisation musclée. « Super Venom », je vous laisse imaginer. Ce kit, à la fois mécanique et esthétique, est proposé sur la GT et la Dark Horse. Le V8 exhibe entre ses deux bancs de cylindres un compresseur, seul moyen pour développer les 850 ch promis. Chez l'Oncle Sam, c'est un gain de 70 %. Rappelons qu'en Europe, la Mustang est moins puissante (446 et 453 ch, en dehors de l'exclusive version GTD de 800 ch). Sous le capot redessiné (avec volets actifs), le 5 litres a aussi droit à des injecteurs king size, à une pompe à essence du même acabit et à un refroidissement très amélioré. Des ouïes en carbone percent les ailes avant, et la carrosserie s'offre quelques lames et autres bas de caisse. Un aileron « col de cygne » altère la rétrovision, et des badges « 91 » pullulent çà et là. Le chiffre a été choisi en raison de l'année de naissance d'Hennessey, et l'enseigne américaine ne produira que 91 unités de cette Super Venom. Paradoxalement, à l'exception de jantes allégées de 20 pouces, les trains roulants seraient peu retouchés, le texan se contentant d'un laconique « test routier » pour vérifier que les suspensions magnétiques de série tiennent le coup. L'autre question sans réponse concerne la transmission, Hennessey commercialisant ce kit à la fois pour les boîtes mécanique (6 vitesses) et auto (10 rapports). Pas sûr que les pignons digèrent sans haut-le-cœur les 89,9 mkg du V8 suralimenté… ●

Par Sylvain Vétaux

EN BREF

Moteur : **V8 compresseur, 32 S, 5 l, 850 ch, 89,9 mkg**
Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels ou 10 automatiques**
0 à 100 km/h : **3"3** Prix : **149 950 $ (GT), 163 950 $ (Dark Horse), non importée**



Lotus Emira Turbo SE & V6

Seule rescapée thermique chez Lotus et déjà produite à 10 000 exemplaires, l'Emira fait peau neuve. Du moins sa gamme, car la voiture ne reçoit aucune retouche esthétique. Exit les First Edition, welcome les versions Turbo SE et V6. La première, basée sur le moteur 4 cylindres d'AMG, rend hommage à une appellation historique chez Lotus. C'est en 1980 que fut présentée l'Esprit Turbo. De son côté, SE (« Special Equipment ») fait référence à une finition sur les Elite, Elan, Excel ou Europa, entre autres. La dotation de l'Emira Turbo SE comprend launch control (la boîte à double embrayage est de série), suspension sport, disques percés et ventilés, jantes de 20 pouces, échappements et logos noirs, et cure de puissance pour atteindre 406 ch. Soit la puissance exacte de l'Emira… V6, qui a désormais comme unique atout à faire valoir la conservation de la boîte de vitesses manuelle à 6 rapports (l'automatique est optionnelle). Faut-il en déduire que Lotus signe l'arrêt de mort de ce modèle à « grosse » cylindrée ? On peut le craindre, car avec son tarif plus attractif (111 190 € contre 114 190 €), la Turbo SE consomme évidemment moins et promet de meilleures performances (0 à 100 km/h en 4"0 au lieu de 4"3). Le super-malus de 70 000 € est applicable aux deux modèles. ●

Par Sylvain Vétaux



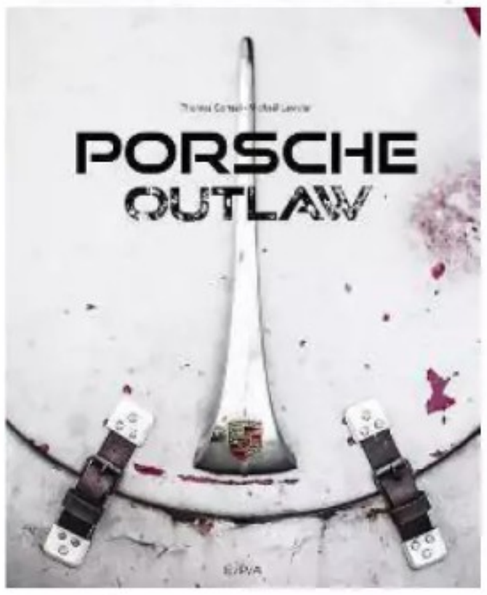
EN BREF
(Turbo SE)

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S, 406 ch, 48,9 mkg**
Transmission : **roues AR, 8 rapports double embrayage**
Roues : **20 pouces** V. max. : **291 km/h**
0 à 100 km/h : **4"0** Prix : **111 190 €**

Fiables et beaux

A l'heure où les chasseurs de fake news sont virés d'Instagram et où les infos ne sont plus vérifiées sur X depuis longtemps, voici des livres imprimés avec des infos précises et vérifiées, et des images de qualité générées sans intelligence artificielle.

Par Sylvain Vétaux



La (très) bonne idée

■ *Porsche Outlaw* ■ Par Thomas Cortesi et Michaël Levivier ■ 256 pages ■ 40 € ■ Editions E/P/A

C'est Magnus Walker, le célèbre collectionneur californien de Porsche, qui a démocratisé le phénomène : modifier sa voiture, en mélangeant les styles, les matériaux, la mécanique. Ce superbe ouvrage met en exergue ces hors-la-loi, des Porsche tantôt rouillées, tantôt coursifées ou bien encore préparées avec un souci du luxe exacerbé. Ce livre fait un bien fou à plusieurs niveaux. Primo : aucune des quatorze autos n'est une superstar alors que chacune d'entre elles mérite que son histoire soit contée. Secundo : la présentation est équilibrée, entre textes, légendes et photos. Et tertio : ces dernières, à la profondeur de champ souvent explosée, offrent variété et esthétisme. Que vous soyez ou non porschiste, foncez vous procurer cet ovni de l'édition.



La grande gueule

■ *Sans filtre, mon incroyable décennie en Formule 1* ■ Par Günther Steiner ■ 352 pages ■ 21,90 € ■ Editions Talent Sport

Il est le premier à le reconnaître dans cet ouvrage en guise de mémoires : sans la série *Drive to Survive* de Netflix, l'ex-patron de l'écurie Haas n'aurait pas cette renommée. Günther, c'est plus qu'un personnage de fiction. Ce fils de boucher italien, qui a grandi dans les montagnes près de l'Autriche, parle davantage l'allemand mais a toutes les peines du monde à tempérer son côté latin. Steiner, ce sont des coups de gueule mémorables, une mauvaise foi portée en étendard mais aussi un sens de la débrouillardise et du consensus rare dans la discipline. Le grand escogriffe ne cache rien de ses dix années passées en F1, que ce soit de son rôle de tampon entre Gene Haas et les pilotes, de ses résultats parfois inespérés, de sa relation avec les autres patrons (Toto Wolff signe une préface géniale) ou, tout simplement, de son amour viscéral pour la course automobile.



La fête continue

■ *Car Racing 1971* ■ Par Manou Zurini et Alain Pernot ■ 336 pages ■ 129 € ■ Editions Cercle d'Art

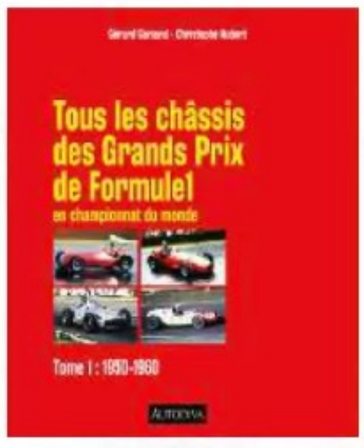
C'est le septième opus de cette collection fantastique qui élève le livre automobile au rang de réalisation artistique. Le parti pris est identique aux précédents tomes : priorité absolue est donnée à la photo, avec une impression sans faille, un contraste appuyé, une mise en pages épurée (sur fond blanc ou noir) et des clichés savamment choisis, racontant chacun une histoire. De temps en temps, une double-page de prose nous permet de reprendre notre respiration dans cette avalanche de photos dont chacune mériterait d'être un poster. Oui, ce livre est cher, mais le soin apporté à sa réalisation et le récit de cette course effrénée à la performance nous empêchent d'en lâcher les pages, malgré son poids indécent. Rallye, Endurance, F1 : les principales disciplines du sport auto sont mises en avant. Une fois encore, du grand art !



Ça, c'est fait !

■ *Toutes les Ferrari* ■ Par Serge Bellu ■ 448 pages ■ 59,95 € ■ Editions Glénat

La tâche semble insurmontable. Comme Serge Bellu ne savait pas que c'était impossible, il l'a donc réalisée… Il n'en manque qu'une, la F80. Toutes les Ferrari de route, de compétition ou monoplaces sont illustrées, ce qui révèle de l'exploit. La priorité est donnée aux photos, mais l'auteur met l'accent sur les singularités de chaque modèle. On retrouve ainsi, pour les versions de course, leur palmarès alors que pour certaines autos de route, les numéros de série sont spécifiés ! Il n'y a, à notre connaissance, pas plus exhaustif que ce livre pour qui veut tout connaître de la production de Maranello.



Travail de fourmi

■ *Tous les châssis des Grands Prix de Formule 1* ■ *Tome I : 1950-1960* ■ Par Gérard Gamand et Christophe Hubert ■ 256 pages ■ 79 € ■ Editions Autodiva

Il existe des livres qui nous laissent pantois, et c'est le cas de cet ouvrage. Réalisé par deux passionnés animés par la véracité des propos, infos ou photos, il est le fruit de décennies d'investigation. Les auteurs ont tout vérifié, y compris ce qui était tenu pour acquis dans bien des livres. Et le résultat défie l'entendement. Appellations officielles, numéros de châssis, affiches, clichés inédits, faits de course et même jusqu'à la liste des mulets utilisés par les écuries : il n'y a pas plus complet pour qui veut tout savoir sur les F1 de cette époque. Et le nombre de références bibliographiques (près de 200 !) témoigne du travail acharné des deux comparses.

Gamme Cayenne E-Hybrid.

PORSCHE

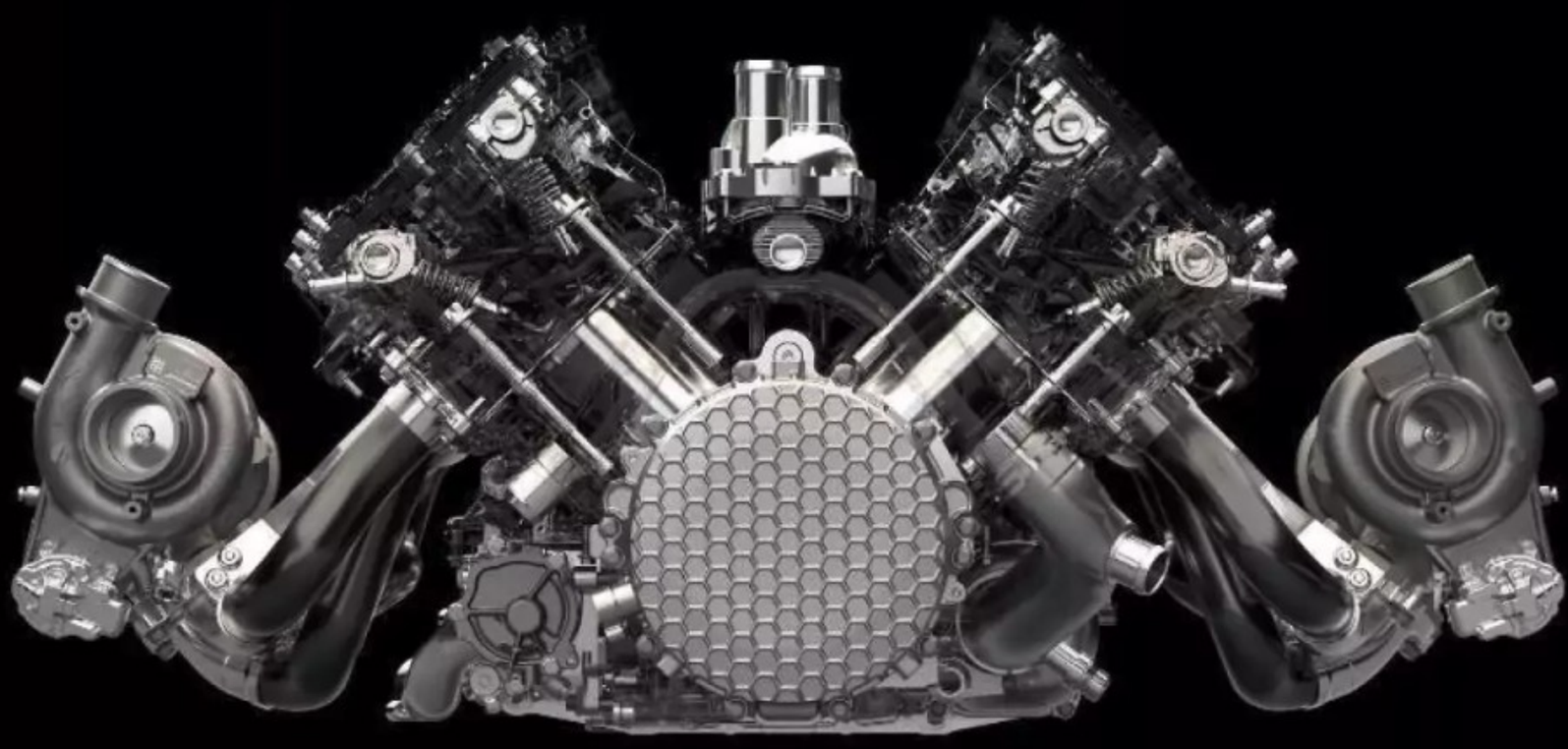
Pensez à covoiturer

Cayenne E-Hybrid (08/01/2025) Valeurs WLTP : Conso. combinée : de 1,5 à 1,8 l/100km.
Plus d'informations sur le site www.porsche.fr. Porsche France S.A.S. RCS Nanterre B348 567 504.

#SeDéplacerMoinsPolluer

Sous le capot de la McLaren W1

McLaren est reparti d'une feuille blanche pour concevoir ce moteur hybride développant 1 275 ch et 136,7 mkg transmis aux seules roues arrière.



V8 biturbo à 90°

Profitant de l'espace disponible autorisé par l'implantation centrale arrière de la mécanique, les concepteurs de la W1 ont positionné les turbocompresseurs sur les côtés du V8 plutôt qu'entre les bancs de cylindres afin d'abaisser le centre de gravité au maximum.



MOTEUR THERMIQUE

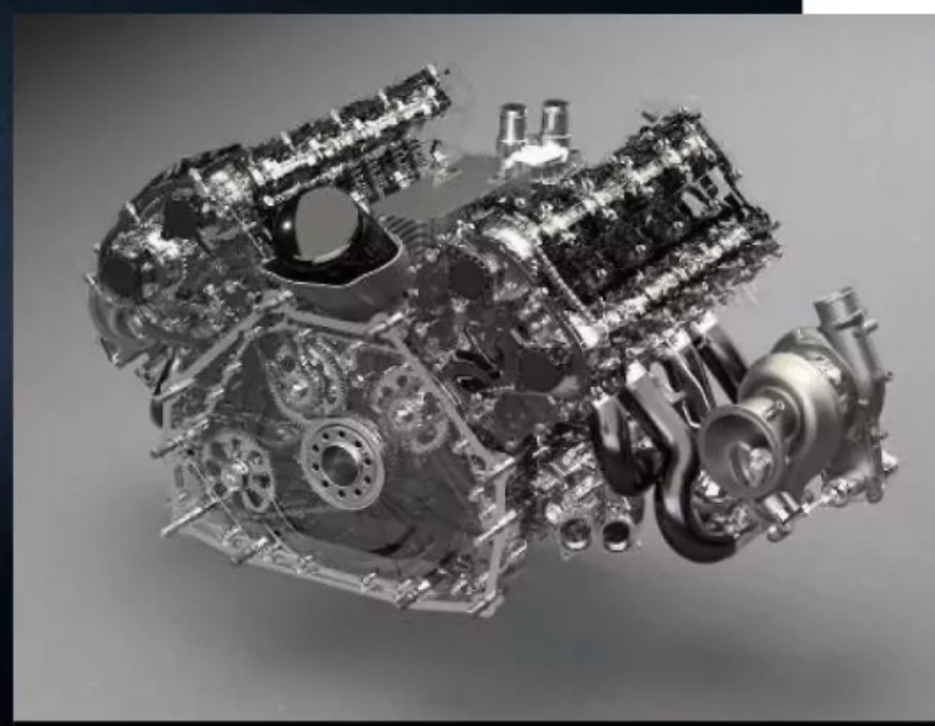
Si les motoristes ont conservé une architecture de V8 à 90° et vilebrequin plat suralimenté par deux turbocompresseurs à double entrée (twin scroll), ils n'ont rien repris du bloc de la 750S au moment de concevoir celui de la W1 (928 ch à lui seul). Et pour cause : afin d'être capable d'atteindre ces nouveaux sommets en termes de puissance spécifique (qui passe donc à 233 ch/l) et ce tout en respectant les nouvelles normes d'émissions polluantes, il leur a fallu adopter un nouveau système de bi-injection (directe et indirecte) et donc entièrement revoir le dessin de leur chambre de combustion. Ce nouveau système d'alimentation en carburant présente de multiples avantages.

Pour commencer, l'injection directe fonctionnant sous une pression pouvant atteindre 350 bar retarde l'apparition du cliquetis grâce à l'effet refroidissant de la vaporisation du carburant dans la chambre, ce qui a autorisé une augmentation sensible du taux de compression à 9,4:1 au profit du rendement thermodynamique du moteur.

En revanche, comme sur le récent 4 cylindres Mercedes-AMG, cette injection directe ne peut se suffire à elle-même s'agissant d'un moteur développant jusqu'à 116 ch par chambre de combustion. En effet la variation de débit de carburant est alors trop importante pour qu'un injecteur capable d'une atomisation suffisamment fine du carburant, pour garantir une bonne qualité de combustion à charge partielle, puisse atteindre un débit suffisant pour assurer la puissance maximale recherchée. D'où la nécessité de conserver en parallèle une injection indirecte permettant non seulement d'abonder la quantité de carburant nécessaire à pleine charge mais aussi de donner plus de temps pour la préparation d'un mélange air/essence optimal dans les tubulures en amont des soupapes d'admission à très haut régime.

Cet avantage s'avère très utile ici, car pour augmenter la puissance tout en privilégiant le plaisir de conduite, les motoristes McLaren ont aussi nettement rehaussé le régime maximal du V8 de la W1 par rapport à celui de la 750S, de 8 500 à 9 200 tr/mn. On n'atteint pas encore les 10 000 tr/mn récemment revendiqués par Lamborghini pour le V8 de la Temerario, mais ce nouveau bloc McLaren promet tout de même un tempérament proche de celle d'une voiture de course. L'acoustique a d'ailleurs été très soignée puisque les concepteurs du nouveau V8 ont choisi de positionner l'entraînement de la distribution à l'arrière du moteur, côté boîte de vitesses, notamment pour réduire la transmission de bruits mécaniques vers l'habitacle au profit de ceux provenant du système d'admission.

Ce choix illustre aussi la volonté d'obtenir un bloc plus compact, comme celui qui a consisté à réduire l'alésage des chambres de combustion de 93 à 92 mm (la course s'allongeant par la même occasion de 73,5 à 75 mm) mais aussi l'espacement entre les cylindres grâce à l'utilisation innovante de l'impression 3D pour former les noyaux de fonderie dessinant les passages d'eau ●●●





Moteur & transmission

Le V8 de la W1 dispose de quatre arbres à cames en tête à calage variable et d'un circuit de lubrification par carter sec. Sa boîte compte deux embrayages multidisques à bain d'huile et une machine électrique de 347 ch entraînant l'arbre primaire des rapports pairs.



Châssis

La W1 dispose d'une suspension à raideur et hauteur de caisse variables, et d'éléments aérodynamiques actifs pouvant générer jusqu'à 1 000 kg d'appui.



Module électrique

Capable de développer de manière transitoire jusqu'à 255 kW, la batterie de 1,384 kWh à cellules cylindriques refroidies par immersion est logée dans une cavité située à l'arrière de la monocoque en fibres de carbone, devant le moteur.



du circuit de refroidissement. Fonctionnant sous une pression de suralimentation pouvant atteindre 1,5 bar (2,5 bar en valeur absolue), le V8 biturbo de 3 988 cm³ de la W1 développe à lui seul 91,7 mkg et 928 ch.

TRANSMISSION

L'hypothèse d'une chaîne de traction à 4 roues motrices a rapidement été écartée afin de préserver l'ADN McLaren consistant à proposer l'hypercar hybride la plus légère possible. Le mouvement est donc transmis aux seules roues arrière par l'intermédiaire d'une nouvelle boîte à double embrayage 8 rapports.
Première pour McLaren, la W1 dispose d'un différentiel actif dont le blocage peut être modulé par un embrayage à commande hydraulique, une technologie déjà vue chez Ferrari ou Porsche qui permet non seulement d'améliorer la motricité sans faire surchauffer les freins mais aussi d'optimiser agilité et stabilité en fonction des circonstances.
Enfin, toujours à fin d'allègement, la machine électrique du système hybride intégrée à la boîte de vitesses permet non seulement de faire l'économie du démarreur et de l'alternateur, mais aussi de la pignonnerie de marche arrière.
Au final le résultat est là : à 1 399 kg à sec la W1 ne pèse que 4 kg de plus que la mythique P1 malgré une puissance en hausse de 359 ch, voire 31 kg de moins que la très exclusive Speedtail de 1 050 ch.

SYSTÈME HYBRIDE

La McLaren W1 est une « full hybrid » pouvant être propulsée par son seul moteur électrique mais seulement sur une courte distance (2 km) car si sa batterie est rechargeable pour des raisons d'entretien, sa capacité n'est pas suffisante pour disposer d'une réelle autonomie zéro émission comme la P1 (10 km) ou l'Artura (30 km).
Son moteur électrique à flux radial de type synchrone à aimants permanents ne pèse que 20 kg (dont 5 pour l'électronique de puissance) mais il peut atteindre un régime maximal de rotation de 24 000 tr/mn, développer 44,9 mkg et surtout... 347 ch !
Il est installé sur le flanc gauche de la boîte de vitesses et lié par un engrenage à l'arbre primaire des rapports pairs. Cette architecture autorise non seulement un encombrement réduit mais permet aussi aux moteurs thermique et électrique de pouvoir fonctionner séparément ou simultanément, éventuellement via des rapports distincts afin de pratiquer des régimes différents permettant d'optimiser leur plage d'utilisation.
Ce moteur électrique est alimenté sous haute tension par une batterie d'une capacité de 1,384 kWh bénéficiant des enseignements de la compétition. Ainsi, pour optimiser le refroidissement de ses cellules de forme cylindrique, celles-ci sont immergées dans un fluide caloporteur diélectrique, c'est-à-dire ne conduisant pas le courant pour réduire les risques de court-circuit. C'est notamment grâce à ce système de refroidissement très performant que cette batterie peut développer une puissance de 255 kW (347 ch), soit un ratio exceptionnellement élevé de 184C (C étant ici la capacité de l'accumulateur). L'ensemble pèse 53 kg avec son carter et est installé au centre de la voiture, entre l'habitacle et le compartiment moteur. ●

CONCLUSION

La McLaren W1 établit une nouvelle référence avec un rapport poids puissance de 911 ch par tonne. Reste à savoir si cette impressionnante cavalerie restera suffisamment exploitable avec seulement deux roues motrices.

Par Yves Maroselli



En bref

Moteur : **V8 à 90°, biturbo, 3 988 cm³, 32 S + module électrique à flux radial**
Capacité batterie : **1,384 kWh**
Puissance thermique/électrique : **928/347 ch**
Puissance maxi cumulée : **1 275 ch**
Couple thermique/électrique : **91,7/44,9 mkg**
Couple maxi cumulée : **136,6 mkg**
Transmission : **roues AR, 8 rapports auto (boîte DCT)**
Poids annoncé : **1 399 kg à sec**
V. max. : **350 km/h autolimitée**
0 à 100 km/h : **2"7** 0 à 200 km/h : **5"8**
0 à 300 km/h : **12"7**

ICON

FRANCE

ANTOINE DUPONT

by Nicolas Valois

les hommes et le style



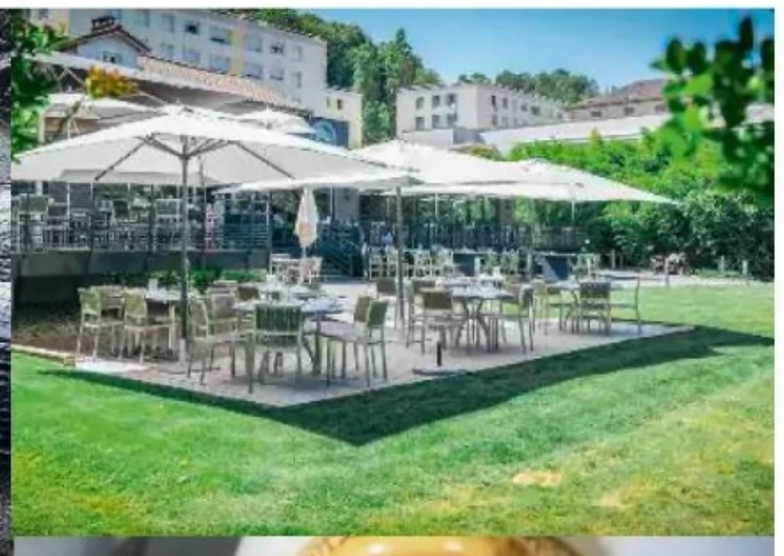
Tour de chauffe en Rhône-Alpes

Quoi de mieux, pour officialiser la naissance de la branche Rhône-Alpes de notre club, qu'un bon roulage, un déjeuner chez Bocuse et une visite du château de Rochetaillée ?

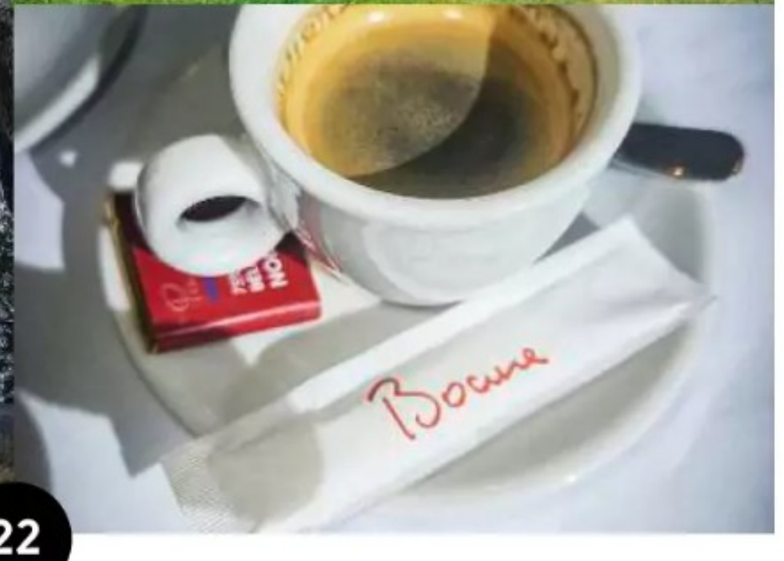
Le départ de ce premier événement de notre toute nouvelle antenne était donné chez Symbol Cars by Delorme, distributeur officiel des marques McLaren et Maserati (mais aussi spécialiste Porsche, il faut garder l'esprit large !) qui nous avait concocté un superbe petit-déjeuner au milieu des voitures. Encore un grand merci pour leur disponibilité. La deuxième étape nous conduisait à l'auberge de *Fond Rose*, un restaurant romantique dessiné par Paul Bocuse dans une vieille maison bourgeoise des années 20 entièrement rénovée. Une cuisine authentique aux accents traditionnels y attendait les participants. Ensuite, tout le monde a pris la direction du château de Rochetaillée, au nord de Lyon, écrin des collections du musée constitué par Henri Malartre dès 1960. Ce pionnier de la sauvegarde du patrimoine automobile a su préserver voitures anciennes, cycles, motos et divers objets en lien avec l'automobile, alors que sa profession de ferrailleur était précisément de les détruire !
Ce premier événement va évidemment en appeler d'autres. Si vous êtes de la région ou que vous souhaitez nous y rejoindre, notre prochain rendez-vous, **les 26 et 27 avril, vous emmènera sur les routes du célèbre Rallye de la Sainte-Baume.** Avis aux amateurs de jolis virages.

Par Pascal Rabbe









ET AUSSI...

À NE PAS LOUPER NON PLUS !



1er-3 mai 2025

In Cantal We Trust !

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

9-11 mai 2025

I ❤ Verdon

Les routes des gorges du Verdon, le lac de Sainte-Croix, des repas gastronomiques à base de truffes... *What else* ?

28-31 mai 2025

In Aligot We Trust

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

6-8 juin 2025

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

Un délire épicurien hors normes avec en toile de fond le **G.P. de l'Age d'or.**

14 septembre 2025

Track day à Lurcy-Lévis

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

15-18 octobre 2025

Nach Stuttgart

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

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

Par **Sylvain Vétaux**

Richard Mille RM 16-02

Diamètre : **36 x 45,6 mm** Mouvement : **automatique CRMA9**
Prix : **sur demande** Site : **www.richardmille.com**



Deuxième mouture de la collection rectangulaire, la RM 16-02 est une montre bien plus complexe qu'il n'y paraît. Son mouvement automatique, déjà *(voir ci-dessous)*, a donné du fil à retordre aux horlogers maison. Le boîtier, ensuite, est annoncé extraplat. Il est usiné dans du titane ou dans du quartz TPT en couleur Terracotta, un alliage dont la manufacture a déposé le brevet. Le terme d'« extraplat » est un chouia galvaudé, car avec ses 9,5 mm d'épaisseur, la RM 16-02 n'est pas une feuille de cigarette. Spécialiste des complications, Richard Mille est allé à l'essentiel pour cette montre : deux aiguilles et c'est tout. Pas de date ni de trotteuse. Le cadran, sur lequel trônent des index tronqués, est en saphir (0,4 mm d'épaisseur). Etanche à 30 m, cette montre est montée sur un bracelet en caoutchouc dont l'ancrage entre dans la carrure.

POUR ALLER PLUS LOIN...

Le calibre CRMA9

Quinzième mouvement de la manufacture, il se compose d'un unique pont, celui de la minuterie, traité PVD. La platine en titane est ajourée et la squelettisation a réclamé un boulot dingue, avec ses 67 ouvertures et ses chanfreins. Le CRMA9 est un mouvement automatique. La masse oscillante, visible au travers d'un saphir de 1,40 mm d'épaisseur, est constituée de platine et de titane. Le remontage est facilité par le roulement à billes en céramique, gage de fluidité et de durabilité. Le barillet opère une révolution en cinq heures, au lieu de sept heures et demie habituellement. Pour assurer un isochronisme rigoureux, les quatre masselottes orientables positionnées sur le balancier permettent d'affiner au mieux la précision. La réserve de marche annoncée est de cinquante heures et tous les anglages polis sont effectués à la main.





Hublot

■ 42 mm ■ 34 300 € (20 ex.) ■ www.hublot.com

La Big Bang Unico Magic Ceramic est la première montre en céramique multicolore. Cela semble anodin, mais pour obtenir ce résultat, il a fallu chauffer les pigments à différentes températures. Le mouvement est un chronographe avec fonction retour en vol et une réserve de marche de trois jours.



Tag Heuer

■ 44 mm ■ à p. de 4 650 € ■ www.tagheuer.com

Partenaire de la F1, la marque lance une nouvelle Formula 1 Chronograph. Le boîtier en titane facilite le porté, les poussoirs imposants aident au déclenchement de la trotteuse centrale, et la montre multiplie les clins d'œil à l'univers auto (lunette dont le flanc est percé pour rappeler un disque de frein). Disponible en 5 coloris.



Zenith

■ 37 mm ■ 9 600 € ■ www.zenith-watches.com

D'inspiration sixties, la Chronomaster Revival Safari cache sous ses airs rétro un chronographe très actuel. Sa carrure en titane microbillé englobe un mouvement El Primero battant à 36 000 alt/h et assurant une autonomie de cinquante heures. La date, sur fond vert, s'intègre tout à fait au cadran.

RALF TECH

SPACE MILLENIUM

Testée en apesanteur zero G

Boitier en Titane Extrudé Grade 1
T35 Aéronautique

Mouvement « electric »
12 ans de réserve de marche

Lunette professionnelle
avec insert en céramique matte

Cadran type nid d'abeilles
avec indexes SuperLuminova®

Bracelets souples interchangeables CNES

Édition limitée à 100 pièces

WWW.RALFTECH.COM

Fabriqué en France

cnes
CENTRE NATIONAL
D'ÉTUDES SPATIALES



Propos recueillis par **Alain Pernot**
Portrait **Laurent Villaron**



Pierre Gosselin

Président de la FFSA

QUAND LA PASSION PRÉSIDE

Arpentant les circuits et les rallyes depuis qu'il est étudiant, le nouveau président de la Fédération française de sport automobile a une vision très large de ce dernier. **Grand amateur de courses historiques, il a aussi été l'initiateur de ce qui est devenu la Formule E…**

"Mes deux prédécesseurs ont chacun eu leur champion du monde des rallyes avec Sébastien Loeb puis Sébastien Ogier. Donc, effectivement, j'ai la pression !"

Quel est votre premier souvenir lié à l'automobile en général ?
Pour moi, ce sont les départs en vacances dans la DS break familiale, chargée à bloc. Nous étions cinq enfants et, généralement, nous partions tôt le matin pour aller à la montagne. A l'époque, il n'y avait pas encore les autoroutes. Nous empruntions la Nationale 6 pour un long voyage. L'automobile occupait une place importante dans la famille, parce que mon grand-père maternel – Paul Badré – était un pionnier parmi les collectionneurs d'automobiles. Proche de Serge Pozzoli, il était ingénieur aéronautique et pilote de chasse, et comme il était souvent en mission en Angleterre pendant la guerre, il était resté en contact avec de nombreux amis anglais amateurs de voitures. Il était un grand admirateur du constructeur Maurice Sizaire et avait d'ailleurs fait le tour de la Corse avec ma grand-mère au début des années 30 sur une torpédo qu'il a toujours gardée. Mon père, qui était médecin, appréciait aussi tout ce qui était mécanique, auto et moto. Le dimanche, il aimait bien prendre la voiture et nous emmener faire des visites. Mon père m'a appris à conduire au volant d'une R5 alors que je devais avoir 13 ans. J'ai toujours adoré ça. La France est certainement un des pays ayant les plus belles routes.

Quand avez-vous développé un intérêt pour le sport automobile ?
J'ai toujours aimé la compétition, en fait, et j'ai adoré la Porsche 356. Pourquoi ? Je ne sais pas ! J'ai grandi dans le Val-de-Marne et on allait souvent voir le départ de la concentration du Rallye Monte-Carlo ou celui du Paris-Dakar. J'allais fréquemment voir les courses à Montlhéry : la Coupe du Salon et le Grand Prix de l'Age d'Or. J'ai rencontré Sylvain Reisser, dont le père était le président de l'Association sportive automobile des véhicules d'époque (Asave). J'avais 18 ans et, très vite, je suis devenu la petite main de l'Asave où je faisais tous mes stages d'étudiant. Il n'y avait pas encore l'informatique et je m'occupais de gérer les bulletins d'engagement pour les différentes courses. L'agence de Patrick Peter avait été choisie pour assurer la commercialisation du Grand Prix de l'Age d'Or. C'est comme ça qu'il est entré dans l'univers automobile. Rapidement, j'ai eu un bureau au siège de l'agence, rue Lamarck.

Avez-vous été tenté de prendre le volant ?
Oui ! J'ai tenté ma chance au Volant Winfield de Magny-Cours en 1986, l'année où Olivier Thévenin a gagné. Je suis allé jusqu'en demi-finale. Ensuite, j'ai acheté une 205 GTi d'occasion ainsi qu'un kit compétition qu'on a monté avec l'aide de certains membres de l'Asave. Avec Sylvain Reisser, nous avons participé au Rallye Jeanne d'Arc, au-dessus de Rouen. J'ai dû vendre la voiture peu après. Je ne me suis jamais vraiment imaginé comme pilote. En tout cas, je n'ai rien fait pour le devenir. Est-ce que j'étais fait pour aller chercher les derniers dixièmes ? Certainement pas !

Vous avez pourtant disputé le Rallye Monte-Carlo en 1993...
L'ancienne équipe officielle Lancia était chargée d'y faire courir une quinzaine de petites Fiat Cinquecento pour en faire la promotion. Il y avait plusieurs champions nationaux de nombreux pays, et avec Philippe Lorthioir, qui travaillait au service marketing de Fiat, on s'est retrouvés parmi eux un peu par hasard. Philippe n'ayant pas trop le temps de faire les reconnaissances, c'est moi qui me suis mis au volant. Je venais de finir mes études et j'ai passé un mois à faire les recos avec ma petite sœur. Après le parcours de concentration, il n'y avait que deux Cinquecento qualifiées pour la suite du rallye, dont la nôtre, et nous avons alors bénéficié de toutes les attentions dévolues à des pilotes d'usine ! Fiat tenait vraiment à ce qu'il y ait au moins une voiture qui termine. Et nous y sommes parvenus ! Conquis par cette auto, nous avons décidé de créer un Trophée Cinquecento en France. J'ai fondé ma société Proral à cette fin. Nous avons organisé le championnat pendant cinq ans. C'est à cette occasion que j'ai rencontré Jacques Régis, qui était président de la commission Rallye de la FFSA. Ensuite, Jean-Philippe Coulot m'a proposé de lancer le Trophée MG F avec une super voiture développée par Tony Pond. C'était une véritable auto de course mais avec des pneus et un moteur de série. Par la suite, j'ai collaboré avec la FFSA sur le développement des championnats sur circuit.

Comment vous êtes-vous intéressé à l'électrification du sport automobile ?
En 2006, la ville de Pau a élu une nouvelle maire moins favorable à l'organisation d'un grand prix. J'ai perçu que la perspective de courses avec des voitures électriques pourrait la faire changer d'avis. J'ai aussi découvert qu'Eric Barbaroux, le directeur général de la FFSA, s'intéressait également à l'électrique. Nous avons donc décidé de nous lancer tous les deux dans un projet de voiture de course électrique et avons créé Formulec, en partenariat technique avec Segula, Pininfarina et Matra. Ils étaient partis plutôt sur l'idée d'un proto. Nous les avons orientés vers une monoplace, pensant que ce serait probablement assimilé à une F1 électrique. Et ça n'a pas manqué : l'Agence France-Presse a ainsi présenté notre voiture, développée avec l'aide de Fred Vasseur. C'était parti ! Nous avons été invités par le président de la République mexicain à l'exposer à la COP16, à Cancún. Alejandro Agag nous a racheté le projet pour créer la Formule E. Nous l'avons accompagné la première année, en 2014-2015, pour mettre en place les premières courses.
Avec le recul, il y a eu quelques moments de grande solitude, mais ceux qui ont joué le jeu au départ ne l'ont pas regretté. Toutefois, encore aujourd'hui, la compétition électrique reste compliquée. On ne peut pas transposer directement ce qui se fait en thermique.

Comment avez-vous réussi à organiser une course en plein Paris ?
Après notre mission auprès de la Formule E, nous avons eu l'idée, avec Eric Barbaroux, de monter une course à Paris. Nous avons eu un retour assez positif. Nous avons étudié plusieurs solutions de circuit, dont une sur l'esplanade de Reuilly, près de la porte de Charenton. Réponse : « *Quitte à faire une course dans Paris,* ●●●



DPPI

Ici en compagnie de Sébastien Loeb, Pierre Gosselin est un homme de terrain qui connaît aussi bien le monde des rallyes que celui des circuits.



Avant d'organiser le Trophée Fiat Cinquecento, Pierre Gosselin a participé au Rallye Monte-Carlo 1993 sur ladite auto !

essayons plutôt un circuit intra-muros ! » Nous avons alors pensé au quartier des Invalides avec l'avantage de n'« enfermer » qu'une seule entité. Avec le recul, le gouverneur militaire de Paris m'a confié qu'il n'y croyait pas mais qu'il avait donné son accord pour ne pas qu'on lui reproche d'avoir bloqué le projet. Et tout le monde a suivi cette logique. Il faut se rappeler qu'il y avait eu les attentats en 2015, et tous les acteurs voulaient montrer que Paris était encore debout. C'était d'autant moins simple que la mairie de Paris et celle du 7e arrondissement n'étaient pas du même bord politique.

Pourquoi n'y a-t-il plus d'ePrix à Paris ?
Ce n'est pas du tout de la faute de la ville. Nous avions même un projet d'agrandissement du circuit vers Saint-François-Xavier, mais le promoteur de la FE a jeté l'éponge après deux éditions car c'est une course qui engendre beaucoup de dépenses et peu de revenus.

Est-ce cette course qui vous a rapproché de la FFSA ?
Oui. J'ai été amené à revoir souvent Nicolas Deschaux, son président. C'était un moment où il y avait une vacance potentielle à la présidence de la ligue d'Ile-de-France. J'ai été élu. Du coup, j'ai intégré le comité directeur de la FFSA. Au bout d'un an ou deux, j'en ai été nommé secrétaire général. Ça m'a permis de découvrir toute une autre partie de la vie d'une fédération. En 2022, il y a eu la nouvelle loi sur le sport introduisant le vote des clubs, la parité dans les instances dirigeantes et la limite des mandats. Nicolas Deschaux ne pouvait pas se représenter car il tombait sous le coup de cette limite. Il a démissionné en juin 2024 et le comité directeur m'a désigné pour assurer l'intérim. Conformément aux nouveaux statuts, nous avons refait une nouvelle liste pour les élections d'octobre et j'ai été élu pour quatre ans. C'est une chance mais aussi un vrai challenge. La FFSA est une grosse fédération. Nous avons dépassé les 50 000 licences l'année dernière ! Elle gère toutes les disciplines : circuit, Rallye sur route, trial 4x4, drift, championnat camions, Autocross, Rallycross, Karting, etc. Nous avons également des structures permettant l'éclosion de jeunes pilotes depuis le Karting jusqu'à la F1 ou le WRC avec des opérations comme Rallye Jeunes. Et puis, il y a toute la pratique amateur.

Quelles sont vos priorités en tant que président ?
Une fédération se doit d'être au service de ses membres. Je pense qu'il y a un réel besoin de modernisation des outils. Il y a aujourd'hui beaucoup d'outils numériques offrant une meilleure gestion, concernant les passeports techniques, par exemple. Nous allons vraiment faire un gros boulot en 2025 et 2026 dans ce domaine. Pareil pour le recrutement des commissaires. Nous avons lancé l'année dernière une plateforme digitale de formation en ligne qui a très bien fonctionné. Il faut l'étendre à tous les officiels. Il faut aller les chercher ! On a tous, autour de nous, des hommes ou des femmes qui aiment le sport automobile et qui pourraient faire de bons commissaires sportifs.

"Est-ce que j'étais fait pour aller chercher les derniers dixièmes au volant ? Certainement pas !"

C'est une autre façon de pratiquer. Tout le monde n'a pas les capacités de devenir pilote… Par ailleurs, il nous faut mieux communiquer.

Sur le plan sportif, quels sont vos projets ?
Nous créons cette année une catégorie qui s'appelle « FR6 ». Il y avait besoin d'une petite voiture pour débuter parce que, jusque-là, le premier échelon était le Rally5, qui est l'équivalent du Super 1600 d'il y a vingt ans. On voulait vraiment revenir à une auto d'accès, facile à conduire et abordable financièrement. Ça se traduit par cette catégorie FR6 et la création du Trophée Rallye FR6 FFSA. Le prix maximal de la voiture est de 40 000 € hors taxes. Pneus, boîte de vitesses et moteur sont de série.

Comment abordez-vous le domaine du haut niveau ?
Mes deux prédécesseurs ont chacun eu leur champion du monde des rallyes avec Sébastien Loeb puis Sébastien Ogier. Donc, effectivement, j'ai la pression sur le sujet ! Nous allons renforcer la filière vers le haut niveau, que ce soit en circuit ou en Rallye. En circuit, la Formule 4 française est accessible par rapport aux autres pays. Helmut Marko suit de très près les pilotes de notre championnat. D'ailleurs, il a intégré Jules Caranta dans la filière Red Bull. Nous suivons les pilotes les plus prometteurs dans le cadre de l'équipe de France. Nous allons aussi regarder côté Endurance ce qu'il est possible de faire.

Il n'y a plus de grand prix de F1 ni de manche de WRC en France. Etes-vous confiant quant au retour de ces deux événements ?
Pour le Rallye, nous y travaillons. La France est une terre de Rallye. Je rencontre prochainement le promoteur à ce sujet. J'en saurai plus bientôt sur les conditions. C'est évident qu'on aimerait bien se positionner. Ensuite, il y a la F1. Dès qu'on parle de F1, ça cristallise tout le monde… Le président de la République avait commandé un rapport à Christian Estrosi et à Nicolas Deschaux. On le sait : pour la F1, la clé est financière. L'Etat peut aider un événement comme les J.O. ou une coupe du monde mais pas un événement récurrent comme un grand prix. Ça ne peut donc s'envisager qu'avec un partenaire important. La F1 connaît un fort engouement. En France, nous avons une équipe française, des pilotes, des patrons d'équipe, une légitimité historique… J'ai rencontré le promoteur de la F1. Il est conscient que c'est essentiel de garder des courses en Europe. En France, nous avons deux circuits homologués en Grade 1 : le Paul Ricard et Magny-Cours. En faisant des travaux, il pourrait y avoir le circuit Bugatti au Mans. En revanche, je ne crois pas à la construction d'un circuit, comme ça avait été imaginé à une époque à Flins. Après, il y a l'option d'un circuit éphémère. Dans le cadre du cahier des charges de la F1, Paris – au sens large – n'est pas idiot.

Un tel projet vous paraît-il susceptible d'être soutenu par l'opinion française ?
Je pense que la perception de la F1 a changé. C'est à mettre au crédit des Américains, de ce qu'ils ont fait avec la série *Drive to Survive* sur Netflix, entre autres. Ça suscite un intérêt incontestable auprès d'un nouveau public : des jeunes, des femmes ou des moins jeunes qui ne regardaient pas du tout la F1.

Quelles sont les voitures de course qui vous ont laissé le plus de sensations ?
J'ai disputé les trois premières éditions du Mans Classic sur une Bugatti 8 cylindres. Rien que mettre cet engin en route m'a fait dresser les poils. Ce sont vraiment des sensations uniques. Quand tu es un amateur, partir de nuit ou au petit matin, attaquer la courbe Dunlop et tout le grand circuit, c'est quand même quelque chose d'exceptionnel. Sinon, dans un tout autre genre, j'ai adoré la Fiat Cinquecento du Trophée. Et j'en ai d'ailleurs gardé une ! ●

GAZ !

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

Laurent Villaron

146

LE BLOG DES ESSAYEURS

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

ET AUSSI...

Skoda Octavia RS

La Piste Bleue par Alpine

40

Ferrari 296 GTS
Porsche 911 Carrera GTS
McLaren Artura

Trois grands noms parmi les plus illustres de l'automobile d'exception... une seule mission : utiliser de l'électricité pour faire passer de l'émotion. **Moteurs, action !**

30 **Ford Mustang Dark Horse**

Greg

58 **Pininfarina Battista Edizione Nino Farina**

Adrien Contest

66 **Audi S5 Avant**

GRAND FORMAT

Ford Mustang Dark Horse

Jurassic Park

Un V8 sans turbo. Un moteur sans hybridation. Une transmission sans boîte robotisée. Une conduite sans filtre. Une voiture sans aucun avenir en France, malus oblige. La Ford Mustang Dark Horse a, par bien des côtés, un goût d'interdit. **Une Mustang old school, moins radicale qu'il n'y paraît et qui méritait bien un long périple pour en apprécier toutes les saveurs.**

Par Sylvain Vétaux
Photos Greg



TOUT COMME POUR UNE VOITURE ÉLECTRIQUE,
L'AUTONOMIE DE L'AMÉRICAINE DONNE DES CHEVEUX BLANCS
AVEC SON V8 À L'APPÉTIT DE SHREK !

Bienvenue sur la course de côte du Mont-Dore, dans l'ascension qui emmène la Dark Horse vers le col de la Croix Saint-Robert. Tortueuse et souvent sans visibilité, cette départementale est une formalité pour la Mustang, qui s'en sort avec les honneurs, grâce à un bel équilibre et à des prises d'appui maîtrisées.

L'EMBRAYAGE EST RAIDE, LA BOÎTE DE VITESSES AUSSI.
CETTE DERNIÈRE N'EST PAS LA GETRAG MT82 DES GT
MAIS LA TREMEC TR-3160, AU VERROUILLAGE PLUS FRANC ET À L'ÉTAGEMENT MOINS LONG (EN THÉORIE).

TECHNIQUE

Moteur : **V8 atmosphérique, 32 S** Cylindrée : **5 038 cm³**
Puissance maxi : **453 ch à 7 250 tr/mn** Couple maxi : **55,1 mkg à 5 100 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels (10 automatiques en option)**
Antipatinage : **de série déconnectable** Autobloquant : **de série Torsen**
Poids annoncé/contrôlé : **1 742/1 812 kg**
L - l - h : **4 819 - 1 917 - 1 403 mm** Empattement : **2 719 mm**
Roues AV & AR : **9,5 & 10 x 19** Pneus AV & AR : **255/40 & 275/40 R 19**
Prix de base : **71 300 €** Prix des options/malus : **3 100/70 000 €**
Prix du modèle essayé : **144 400 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **263 km/h** 0 à 100 km/h : **5"2**

La procédure pour enflammer les pneus arrière comme des allumettes est fastidieuse, et mieux vaut s'assurer de la météo car une fois enclenchée, elle fusille les Pirelli en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire. Ou l'art d'avoir des slicks en un clin d'œil.







Les baquets en cuir Recaro sont bien rembourrés, mais un conducteur aux abdos peu développés pourrait se plaindre de leur côté enveloppant. Ci-dessous, le V8 5 litres se prive de toute assistance respiratoire, pour notre plus grand bonheur. Il ne manque ni de couple ni de cordes vocales.





Pourquoi avoir choisi cette instrumentation quelconque ? A l'extérieur, la Dark Horse transpire la Mustang comme on l'aime : capot long, ailes joufflues, regard froncé. Mais une fois la portière ouverte, une fois passée la déception de ses plastiques durs, une fois acclimatés avec les trop nombreuses commandes au volant, il faut en plus se fader ce bandeau numérique, composé de deux écrans, qui n'a pas grand-chose à faire dans une Mustang. On entend le discours officiel qui justifie la présence de cette dalle pour plaire à un plus jeune public. Nous rétorquons que le jeune public, ceux qui voient en Elon Musk le sauveur de l'humanité, a probablement peu d'atomes crochus avec la Dark Horse, représentante de l'ancien monde. A l'heure où il n'est question que de rejets de CO_2, d'hybridation supposée vertueuse, de transmission ultra-véloce et de 0 à 100 km/h abattu en moins de 3", la Ford persiste et signe. Oui, une Model 3 accélère plus fort que les 5"2 revendiquées par notre destrier. Oui, une M5 est une meilleure voyageuse au long cours. Oui, empoigner le nouveau pommeau en titane anodisé fait perdre un temps précieux sur route sinueuse. Oui, tout comme pour une voiture électrique, l'autonomie de l'américaine donne des cheveux blancs avec son V8 à l'appétit de Shrek. Mais une fois qu'on a dit ça, que reste-t-il ? Des frissons, des émotions et la satisfaction de faire partie des happy few à déguster, peut-être pour la dernière fois, ces saveurs d'un autre ●●●



La descente du puy Mary plonge la Mustang dans un panorama sauvage. A Salers *(à droite)*, les rues sont quasi désertes en cette période de l'année, et le patron du restaurant nous avoue être peu sensible au charme de la Ford. *"De toute façon, on ne peut plus rouler avec ce genre de voiture."*

temps. Alors, pour nourrir cette fibre nostalgique, il nous fallait sortir des circonvolutions urbaines, trouver des routes rustiques offrant un panorama à la hauteur de cette star née il y a plus de soixante ans et si possible, puisque nous sommes fins gourmets, Greg et moi, atterrir dans une région où le mot « végan » n'a pas encore fait son entrée dans le dictionnaire. En 1963, Ford présentait un concept de la Mustang. Le hasard fait bien les choses : le 63 (Puy-de-Dôme) est l'endroit où nous poserons nos valises.

God bless America

Les différences entre la Dark Horse et la GT sont subtiles. Cette 7e génération reprend les traits de son aînée au point que de dos, identifier l'une ou l'autre réclame un temps d'adaptation. Le V8 5 litres, sans turbo, compresseur ou alterno-démarreur, est reconduit. Il développe 500 ch à… Minute : je regardais la fiche technique américaine. En traversant l'océan, la Dark Horse perd 47 ch. L'air marin, probablement. Espérons que celui des volcans lui réussira mieux. Le moteur récupère le vilebrequin, les bielles ainsi que la lubrification de la précédente version GT500. Le refroidissement, avec force ventilateurs et radiateurs additionnels, est accru, histoire que l'équipement mobile supporte les régimes de rotation importants (rupteur vers 7 300 tr/mn). J'ai grossi et la Dark Horse me le rappelle de façon fort élégante, les bourrelets latéraux de ses sièges en cuir comprimant mes bourrelets latéraux pas en cuir. L'embrayage est raide, la boîte de vitesses aussi. Cette dernière n'est pas la Getrag MT82 des GT mais une Tremec TR-3160, au verrouillage plus franc et à l'étagement moins long (en théorie). Cette transmission, nous l'avions déjà eue sur la Mach 1, et à l'époque, sa démultiplication frisait l'indécence : 438 km/h théoriques sur le dernier rapport ! Et comme cette ancienne mouture était plus puissante (460 ch au lieu de 453), les performances devraient être en retrait. Une météo anticyclonique, synonyme de brouillard épais à Mortefontaine en cette période de l'année, ne nous a hélas pas permis de vérifier la bonne santé mécanique de l'américaine. Sur l'A71, la Mustang est un régal. Pour les passagers, si j'en crois les ronflements du photographe, tout comme pour les pompistes, la consommation moyenne sur les grands axes peinant à descendre sous les 12,5 l/100 km, à rythme légal évidemment. La 6e extra-longue était pourtant là pour plaire aux donneurs de leçons, mais l'ordinateur de bord est formel : ce V8 a un bon coup de fourchette. Comme mon photographe qui, une fois les yeux ouverts, s'inquiète que nous n'ayons pas encore déjeuné. Sur la route nous emmenant vers le col de la Croix Saint-Robert, entre Chambon-sur-Lac et le Mont-Dore, après avoir dévalisé la boulangerie locale pour remplir les estomacs, les bonnes impressions se confirment. Six modes de conduite sont disponibles, et le programme Track n'est pas à réserver à la piste. La suspension magnétique est ferme mais absorbe très correctement et n'envoie pas les occupants valdinguer dans le ciel de toit lorsqu'elle se déleste. Pause jambon de pays et saint-nectaire à 1 451 m d'altitude, où nous croisons plus de rapaces que de touristes en cette saison. Sur la D36, théâtre d'une course de côte, le comportement de la Mustang surprend. Longue et lourde, elle fait preuve d'une agilité et d'une précision aux antipodes des clichés qu'ont certains d'entre nous. La Dark Horse n'est pas uniquement à son aise sur les départs arrêtés, même si elle dispose d'un mode Burn Out. Pour l'activer et émettre des panaches de fumée, c'est un brin fastidieux. Après avoir validé l'opération avec le bouton O.K. du volant, appuyez fermement sur la pédale de frein pendant 3", un décompte apparaît, qu'il faut de nouveau lancer par le même O.K. Ensuite (et pas avant, sous peine de voir le processus s'interrompre), vous pouvez passer la première vitesse et peaufiner votre langage apache, sans vous préoccuper que la Mustang avance : le système bloque les freins avant. Et ce, pendant 15". Greg est mort de rire car il ne voit plus la voiture. Quant à moi, je m'extrais fissa de cet habitacle empli de volutes que je suppose peu indiquées pour les bronches.

God bless le Cantal itou

L'opération réduit l'espérance de vie des gommes Pirelli PZero comme peau de chagrin, mais elle est couronnée de succès. Le grip est bonifié, c'est sensible sur les longs appuis de cette départementale hautement recommandable. Il faut même en rajouter des tonnes, antipatinage déconnecté, pour que la motricité soit prise en défaut. Et comme l'essieu directionnel est costaud (le feeling est meilleur en Sport qu'en Normal), la Dark Horse adopte une allure qu'on pensait réservée à une Emira ou à une 911. Attention : cette déclinaison obscure de la Ford n'est pas la GT3 RS du catalogue. S'il faut continuer la comparaison avec la Porsche, elle se situerait entre une Carrera S et une T. Le soleil se couche derrière le massif du Sancy, et les nuages qui s'y collent ne laissent rien présager de bon. S'ensuivent de grosses averses, aussi faisons-nous halte à La Bourboule. La route détrempée le matin incite à la prudence, sentiment vite oublié tant cette Mustang se montre civilisée. Nous contournons le Massif central par son flanc ouest. Saint-Donat, Trémouille, Montboudif, Soubrevèze, Griffoul, Marchadial : les toponymes locaux donnent le sourire. A l'image du flanc rocheux qui se dresse devant nous : le puy Mary, perché à 1 783 m, est un monument. Pour les touristes, avec sa vue à presque 360° sur les monts du Cantal, les nuages se servant de ce cirque naturel comme d'un toboggan inversé, mais aussi pour les amateurs de conduite rythmée, avec une ascension via le pas de Peyrol qui vaut son pesant d'aligot. De nouveau, la Dark Horse nous bluffe. Elle n'offre bien sûr pas le tranchant d'une 750S, n'est pas aussi bien amortie qu'une Stingray, ne délivre pas les relances d'une 296 GTB et ne permet pas de retarder ses freinages comme avec une 911 S/T, mais elle est beaucoup plus qu'un lot de consolation. Les MacPherson frontales (avec bras en aluminium et barre stabilisatrice de 33,3 mm de diamètre) autorisent des changements de cap ●●●

LA DARK HORSE N'EST PAS LA DÉCLINAISON GT3 RS DU CATALOGUE.
S'IL FAUT CONTINUER LA COMPARAISON AVEC PORSCHE, ELLE SE SITUERAIT ENTRE UNE CARRERA S ET UNE T.



rassurants, épaulées par cet amortissement MagneRide qui nous a séduits la veille. Avec 2,2 tours d'une butée à l'autre, la direction asservie à la vitesse est collante et peu informative, mais n'est pas Lotus ou McLaren qui veut. Le différentiel Torsen (propre à la Dark Horse) permet un placement en accord avec cet avant bien guidé, et c'est une sensation d'équilibre qui prédomine. Une sacrée gageure pour un engin accusant près de 2 tonnes avec ses deux convives du jour et leurs affaires.
Une fois en haut, la mise en plis maltraitée par les zéphyrs, on profite tout autant du panorama que de la chance que Ford ait, compte tenu du contexte, eu l'audace de commercialiser cette 7e génération. Tout n'est pas parfait, bien sûr. Les trop nombreux menus obligent à d'incessantes manipulations. Le pommeau en titane est rapidement marqué par les affres du quotidien. La course de la pédale d'embrayage est trop longue, et le maniement du levier suppose de ne pas forcer sur le guidage.
Le rayon de braquage, associé à une visibilité avant médiocre, incite à prendre ses précautions en manœuvres. Et puis, le conducteur presse le bouton rouge. Le V8 s'éclaircit le gosier et grommelle. Pas de pétarades au lever de pied : juste cette sonorité caverneuse, à la fois apaisante et stimulante. Il semble rustique quand on soulève le capot en aluminium, mais ce V8, avec ses deux boîtes à air et autant de papillons des gaz, reçoit tout le nécessaire contemporain : calage des arbres à cames, double puits d'injection directe, vilebrequin renforcé, spray au plasma pour l'intérieur des cylindres générant une couche durable qui optimise la lubrification, etc. Ça ne suffit pas à en faire le meilleur V8 du monde, et ce n'est pas ce qu'on attend d'une Mustang. Mollasson sous 3 000 tr/mn, il devient un peu plus volontaire vers 4 500, donne vraiment de la voix à 5 000, et mieux vaut anticiper le rupteur car le compte-tours (linéaire en mode Track) n'est pas lisible. L'étagement trop long du pont nuit hélas aux relances. Le 6e rapport tire davantage (0,63:1) que le dernier et 10e (0,64:1) de la boîte auto optionnelle. Mais je m'en fiche. Le capot chaloupe en fonction de la pression du pied droit, le solo de cuivres expectoré par les quatre tuyères noires ravit, et jouer de ce levier accrocheur me fait me sentir utile. D'autant plus que le talon-pointe, automatique et déconnectable, est réalisé à la perfection par la voiture.
Au volant de la Dark Horse, on réapprend quelques fondamentaux, habitués que nous sommes aux transmissions réagissant avant qu'on le leur demande, aux moteurs dégainant comme si l'on pressait un interrupteur, aux liaisons au sol annihilant tout mouvement pour effacer la première courbe. La Ford n'est pas moins aboutie : compte tenu de son physique, elle se comporte même avec brio. Mais derrière son volant constellé de boutons, le conducteur savoure la route différemment. Si, lorsqu'on la brusque, le survirage n'est pas fourbe mais progressif, il faut garder à l'esprit que les routes auvergnates sont moins larges que celles du Montana… mais pas moins jolies. La descente sur Salers sonne la fin de la récréation. C'est sûrement la seule fois où vous verrez une Dark Horse sur les routes françaises, le malus de 70 000 € faisant grimper l'addition à plus de 140 000 €, soit le tarif d'une Audi S3 un tantinet équipée. Faut-il que je précise laquelle des deux distille le plus de plaisir ? ●

L'avis de Sylvain Vétaux



En attendant l'éventuel essai de la tonitruante version GTD, cette Dark Horse représente pour l'Européen le summum dans la gamme Mustang. Ses performances quelconques n'éclipsent pas un dynamisme étonnant, un équilibre rassurant et un V8 enthousiasmant. Certes, sa conduite a un petit côté rustique. Mais à titre personnel, j'ai toujours préféré les bâtisses en vieilles pierres…

LE V8 S'ÉCLAIRCIT LE GOSIER ET GROMMELLE. **PAS DE PÉTARADES AU LEVER DE PIED : JUSTE CETTE SONORITÉ CAVERNEUSE, À LA FOIS APAISANTE ET STIMULANTE.**

AUTODROME
LINAS-MONTLHÉRY
UTAC

1924

Infos
&
Inscriptions

/CALENDAR

CALENDRIER 2025

YOUNGTIMERS DAYS
26 & 27 avril / 26th & 27th April

GT PRESTIGE (UTAC MORTEFONTAINE)
Samedi 24 mai / Saturday 24th May

JAP'N' CAR FESTIVAL
31 mai & 1er juin / 31st May & 1st June

AUTODROME DRIVERS DAYS
6 & 7 septembre / 6th & 7th September

US MOTOR SHOW
Samedi 13 septembre / Saturday 13th September

AUTODROME ITALIAN MEETING
Samedi 27 septembre / Saturday 27th September

GT CLUB SPORT
Samedi 4 octobre / Saturday 4th October

COUPES AUTO LEGENDE*
11 & 12 octobre / 11th & 12th October

* Événement organisé par des promoteurs / *Event organised by promoters

Contact : publicevents.fr@utac.com

UTAC
ADVANCING MOBILITY SINCE 1924

McLaren Artura

Ferrari 296 GTS

ESSAI Ferrari 296 GTS/McLaren Artura/Porsche 911 Carrera GTS

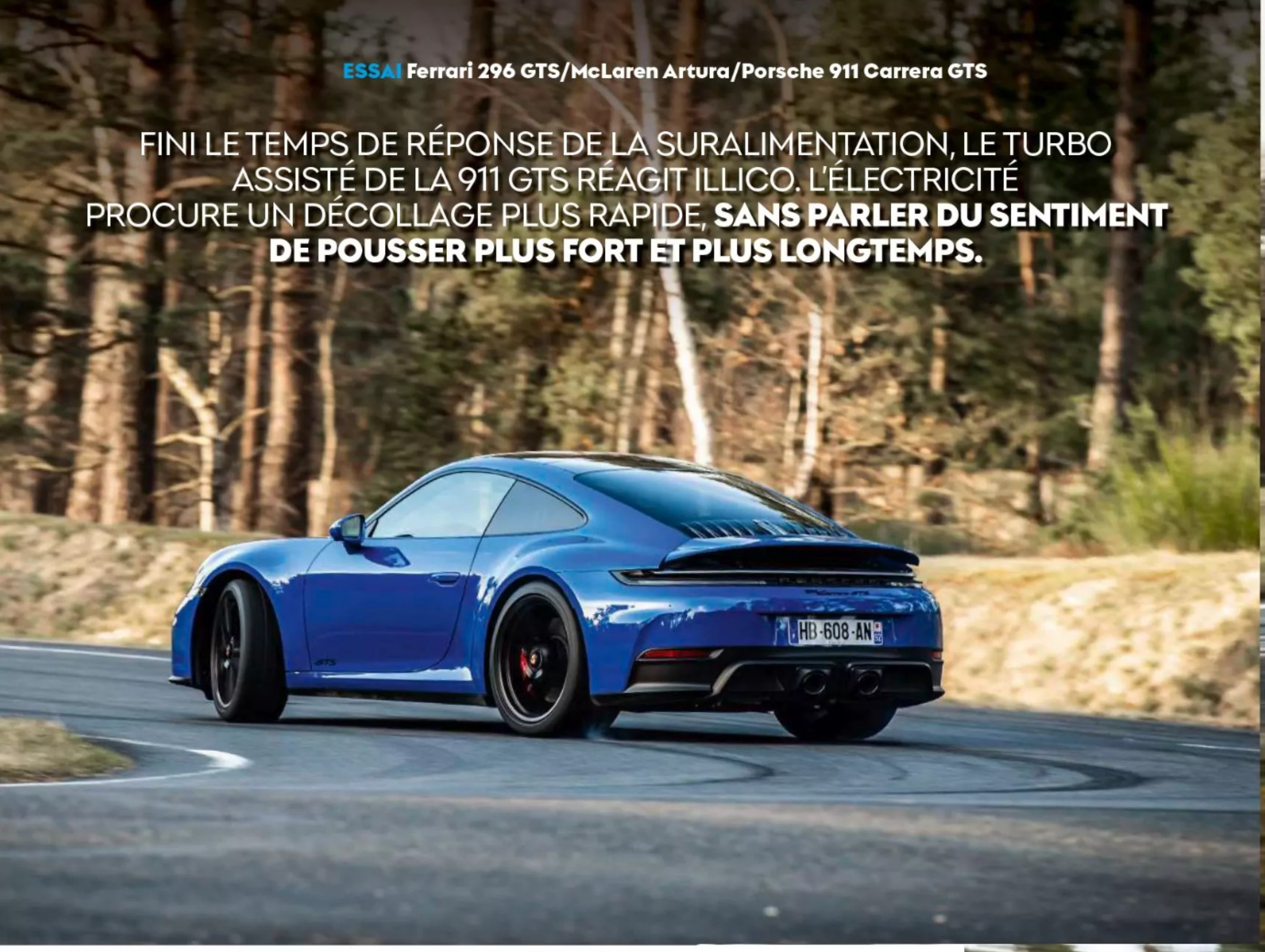
Génies électriques

A l'heure où le 100 % électrique est en perte de vitesse, les hybrides reprennent des couleurs. **Rencontre au sommet, avec trois alternatives de renom : Ferrari, Porsche et McLaren.**

Par Laurent Chevalier **Photos** Laurent Villaron

Porsche 911 Carrera GTS

FINI LE TEMPS DE RÉPONSE DE LA SURALIMENTATION, LE TURBO ASSISTÉ DE LA 911 GTS RÉAGIT ILLICO. L'ÉLECTRICITÉ PROCURE UN DÉCOLLAGE PLUS RAPIDE, **SANS PARLER DU SENTIMENT DE POUSSER PLUS FORT ET PLUS LONGTEMPS.**



Malgré leurs débauches de technologie, ces trois propulsions mettent l'accent sur le plaisir d'une conduite communicative. Avec des puissances qui ne demandent qu'à se lâcher : 541 ch pour la Porsche, 700 ch pour la McLaren et 830 ch pour la Ferrari.



Face au marché 100 % électrique qui patine, et accessoirement n'arrive pas à convertir les amateurs d'exception, les observateurs avisés considèrent l'hybridation comme une vraie solution. A en croire le nouveau président d'Aston Martin, Adrian Hallmark : « *Il y a quelques années, tout le monde disait que les hybrides rechargeables étaient une perte de temps. Il fallait soit être thermique, soit être électrique. Mais aujourd'hui, ceux qui détestent les véhicules électriques se rendent compte qu'ils ne pourront plus acheter de moteur à l'avenir. Donc finalement, ils pensent qu'avec un peu d'électricité, un moteur thermique est toujours mieux qu'une auto entièrement électrique. C'est pourquoi on assiste à un changement d'attitude en faveur des hybrides rechargeables.* » C'est le cas de la 296 et de l'Artura, tandis que la 911 mise sur une hybridation légère, qui ne peut pas rouler en tout électrique. Et ne limite pas les dégâts de notre satané malus (70 000 € pour la Porsche, contre 3 784 € pour la Ferrari et 0 € pour la McLaren). Mais plutôt que de parler des choses qui fâchent et avant de voir comment tout cela se traduit au volant, on peut faire une digression en remontant le temps. On se souvient du séisme des supercars hybrides, dans les années 2010, provoqué par la sortie du trio infernal : LaFerrari, Porsche 918 Spyder et McLaren P1. Avec des solutions différentes, à savoir une Ferrari équipée d'une hybridation légère uniquement destinée à booster les performances, et une Porsche plus lourdement électrifiée et capable de rouler en tout électrique pendant 25 km. Une décennie plus tard, la roue tourne et c'est précisément l'inverse qui se reproduit. La Ferrari est en plug-in, la Porsche en hybridation légère et la McLaren toujours en arbitre. L'idée de cette réunion n'est pas d'établir un tiercé, étant donné les écarts ●●●



LA FERRARI 296 EST LA PREUVE IRRÉFUTABLE QUE L'HYBRIDATION N'EST PAS UN FREIN AU PLAISIR, MÊME À CE NIVEAU DE PRESTATIONS. **AU CONTRAIRE, ELLE Y PARTICIPE.**





La 296 GTS est la plus lourde du plateau sur la balance, mais c'est bel et bien la plus dynamique sur le plan des sensations. Et pas seulement mécaniques. Son comportement est jubilatoire.



de puissance. Plutôt de faire un point sur l'état de l'art dans le domaine des hybrides à très hautes performances. Et surtout d'évaluer l'intérêt, ou non, que cette technologie apporte en matière de plaisir au volant.

Ferrari 296 GTS : l'hybride passion

Il y a dix ans, j'avoue que j'aurais trouvé choquant de démarrer une Ferrari sans un bruit. Mais comme je ne suis pas que la moitié d'un imbécile, et qu'il m'arrive aussi de changer d'avis, je dois reconnaître que les départs silencieux, à bord de la 296, sont… très plaisants. Primo, pour avoir la possibilité de passer (presque) incognito devant une terrasse de resto, par exemple. Deuzio, pour avoir le plaisir de jongler entre deux caractères totalement opposés au volant de la même voiture. Côté pile, une carpe capable de frayer dans le trafic avec vivacité, et côté face, un pétard à mèche courte, sorte de croisement entre un moteur de course et un V12 en réduction. Non, la 296 n'est pas une petite Ferrari. C'est une grande, une immense, une authentique Ferrari. Car le grand écart qu'elle réalise est tout simplement sidérant. Il y a certes plus impressionnant en accélération avec la SF90, plus extrême en sensations avec la Scuderia Spider 16M ou plus sonore avec la 812 Competizione, mais son degré d'aboutissement est réellement bluffant. Tout comme sa capacité à évoluer à 130 km/h en tout électrique, avant de faire exploser un V6 biturbo chaud comme la braise et sans aucun à-coup. Pas le temps de dire ouf que la catapulte se relâche. Fou ! L'action combinée de l'électricité et des turbos jette de l'huile sur le feu au moindre appel du pied. A 5 000 tr/mn, la poussée se développe et s'intensifie. A 6 000 tr/mn, la bourrasque se transforme en tempête, force 7, mais avec la légèreté d'un courant d'air. A 8 000 tr/mn, la 296 enchaîne sans aucun signe d'essoufflement, en poursuivant son solo avec une tessiture qui rappelle effectivement un 12 cylindres. Non seulement en matière de sonorité, mais aussi d'allonge et d'élasticité. Cette capacité surnaturelle a de quoi laisser bouche bée. Surtout quand la 296 repasse en mode tout électrique en vous laissant coi. Car à l'usage, vous finissez par savourer le fait de jouer avec cette dualité, qui ouvre des parenthèses tonitruantes entre deux sessions feutrées. Comme ces moments plaisir dont on profite davantage lorsqu'on sait qu'ils peuvent s'arrêter. En résumé, l'hybridation ne retire aucun agrément à la Ferrari, au contraire… elle le contraste et l'intensifie. Le revers de la médaille ●●●

Porsche 911 Carrera GTS

TECHNIQUE

Moteur : **flat 6, turbo hybride, 24 S + 1 électrique**
Cylindrée : **3 591 cm³**
Puissance maxi thermique : **485 ch à 6 500 tr/mn**
Régime maxi : **7 500 tr/mn**
Couple maxi thermique : **58,1 mkg à 1 950 tr/mn**
Puissance maxi électrique : **56 ch**
Couple maxi électrique : **15,3 mkg**
Capacité de batterie : **1,9 kWh**
Puissance cumulée : **541 ch à 6 500 tr/mn**
Couple cumulé : **62,2 mkg à 1 950 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 8 rapports à double embrayage**
Antipatinage : **de série déconnectable**
Autobloquant : **de série piloté PTV+**
Suspension AV/AR : **essieu avant MacPherson, barre antiroulis/essieu arrière multibras, barre antiroulis**
Freins AV/AR : **disques percés ventilés (408/380 mm)**
Poids mesuré : **1 696 kg**
Rapport poids/puissance : **3,1 kg/ch**
L - l - h : **4 533 - 1 852 - 1 292 mm**
Empattement : **2 450 mm**
Pneus AV & AR : **245/35 ZR 20 & 305/30 ZR 21**
Réservoir : **63 l**
Prix de base : **174 900 €**
Prix des options/malus : **29 053/70 000 €**
Prix du modèle essayé : **273 953 €**
(malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **312 km/h** 0 à 100 km/h : **3"0**
(avec pack Sport Chrono)
0 à 200 km/h : **10"5**

Ferrari 296 GTS

TECHNIQUE

Moteurs : **V6, biturbo, 24 S + 1 électrique**
Cylindrée : **2 992 cm³**
Puissance maxi thermique : **663 ch à 8 000 tr/mn**
Régime maxi : **8 500 tr/mn**
Couple maxi thermique : **75,4 mkg à 6 250 tr/mn**
Puissance maxi électrique : **167 ch**
Couple maxi électrique : **32,1 mkg**
Capacité de batterie : **7,45 kWh**
Puissance cumulée : **830 ch à 8 000 tr/mn**
Couple cumulé : **74 mkg à 6 250 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 8 rapports à double embrayage**
Antipatinage : **de série déconnectable**
Autobloquant : **de série, E-Diff**
Suspension AV/AR : **triangles superposés, combinés ressorts/amortisseurs pilotés, barre antiroulis**
Freins AV/AR : **disques percés ventilés carbone-céramique (398/360 mm)**
Poids mesuré : **1 757 kg**
Rapport poids/puissance : **2,1 kg/ch**
L - l - h : **4 565 - 1 958 - 1 191 mm**
Empattement : **2 600 mm**
Réservoir : **65 l**
Pneus AV & AR : **245/35 & 305/35 ZR 20**
Prix de base : **315 337 €**
Prix des options/malus : **90 975/3 784 €**
Prix du modèle essayé : **410 096 €**
(malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **330 km/h** 0 à 100 km/h : **2"9**
0 à 200 km/h : **7"6**

McLaren Artura

TECHNIQUE

Moteurs : **V6, biturbo, 24 S + 1 électrique**
Cylindrée : **2 993 cm³**
Puissance maxi thermique : **605 ch à 7 500 tr/mn**
Régime maxi : **8 500 tr/mn**
Couple maxi thermique : **73,4 mkg à 2 250 tr/mn**
Puissance maxi électrique : **95 ch**
Couple maxi électrique : **22,9 mkg**
Capacité de batterie : **7,4 kWh**
Puissance cumulée : **700 ch à 7 500 tr/mn**
Couple cumulé : **73,4 mkg à 2 250 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 8 rapports à double embrayage**
Antipatinage : **de série déconnectable**
Autobloquant : **de série, électronique**
Suspension AV/AR : **triangles superposés, combinés ressorts/amortisseurs pilotés**
Freins AV/AR : **disques percés ventilés carbone-céramique (390/380 mm)**
Poids mesuré : **1 571 kg**
Rapport poids/puissance : **2,2 kg/ch**
L - l - h : **4 539 - 1 976 - 1 193 mm**
Empattement : **2 640 mm**
Pneus AV & AR : **235/35 R 19 & 295/35 R 20**
Réservoir : **66 l**
Prix de base : **250 048 €**
Prix des options/malus : **96 530/0 €**
Prix du modèle essayé : **346 578 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **330 km/h**
0 à 100 km/h : **3"0**
0 à 200 km/h : **8"3**



CONTRAIREMENT À LA FERRARI ET À LA MCLAREN,
QUI PLONGENT DANS LE GRAND BAIN DE L'HYBRIDATION,
PORSCHE DONNE L'IMPRESSION D'Y ALLER À RECULONS.

La Porsche est la seule des trois à ne pas pouvoir rouler en tout électrique. La McLaren, comme la Ferrari, peut s'insérer dans la circulation, sans le moindre bruit, pendant une petite vingtaine de kilomètres dans la vraie vie. Ce qui n'a rien de déplaisant au volant.

concerne le poids. Passons rapidement sur la valeur annoncée à sec (1 540 kg) pour se concentrer sur la réalité. C'est-à-dire avec tous les pleins faits, sur notre balance de Mortefontaine. Résultat : 1 757 kg. Pour info, nous avions mesuré 1 526 kg, dans les mêmes conditions, avec la F8 Tributo Coupé (V8 biturbo, 720 ch). En sachant que le système de toit découvrable de notre version GTS ajoute ici environ 70 kg. Le véritable écart entre les deux générations tourne ainsi aux alentours des 150 kg. Mais avec 110 ch de plus, la 296 GTS parvient à conserver un rapport poids/puissance équivalent et une répartition des masses comparable entre essieux. Sans parler du centre de gravité qui donne l'impression d'être plus bas, donc plus favorable.

Le comportement de la Ferrari ne souffre aucune critique. Rien ne venant alourdir son train avant, cela se ressent. Au volant, la 296 dévoile une précision éclatante et une facilité de prise en main désarmante. L'hybridation ne fait dès lors aucune concession sur le plan du feeling de conduite. Rappelons que les réactions de la version GTS demeurent proches de celles du coupé. Autant dire aux avant-postes de la catégorie, et même devant feu la SF90 Spider, qui doit composer avec une masse plus élevée, notamment sur l'essieu avant en raison des moteurs électriques supplémentaires. Dans les enchaînements de virages, la 296 GTS fait preuve d'une fluidité, d'une efficacité et d'une facilité hors norme. C'est d'autant plus remarquable à l'heure où l'on avait fini par se faire une raison, en voyant les sensations édulcorées par l'hybridation. Preuve en est que malgré des calculateurs, des capteurs et des systèmes by wire, la Ferrari reste une pure sportive. Sa direction, que certains considèrent à tort comme trop légère, est absolument parfaite en ●●●

AU VOLANT DE LA McLAREN, LA TECHNOLOGIE DERNIER CRI N'EMPÊCHE PAS LES SAVEURS AUTHENTIQUES. **C'EST UNE VRAIE FUSION ENTRE LA MÉCANIQUE, L'HYDRAULIQUE ET L'ÉLECTRICITÉ.**





McLaren favorise les sensations authentiques avec un toucher de direction et de pédale de frein à l'ancienne. C'est-à-dire sans toutes les surassistances que la toute dernière vague de sportives a fini par imposer. Le cocktail de Woking est unique et savoureux.





matière de retour d'information. Son contact à la pédale de freinage préserve le dosage, contrairement à la quasi-majorité des hybrides.
Une Ferrari jusqu'au bout des pieds ! Pour rappel, le freinage est couplé à l'ABS Evo en mode Race et sur le sec. Ce système permet de faire progresser la décélération jusqu'au point de corde, en évitant les réactions parasites qui vous feraient sortir de la trajectoire. Les assistances électroniques de Maranello ne vous bride donc pas, elles vous laissent freiner comme bon vous semble, et vous permettent de repousser le moment d'appuyer sur la pédale. Cette différence est majeure, par rapport aux constructeurs qui passent la plupart de leur temps à parler d'écrans tactiles et de connectivité.
Alors… pas de défaut, la 296 ? Presque. Les deux seuls bémols concernent son interface, peu intuitive, et le fait qu'elle soit parfois sujette aux pannes de batterie, pas toujours faciles à gérer sans prise de courant à proximité. Mais l'essentiel demeure… à Maranello, hybride ou pas, les sensations restent au cœur du débat.

McLaren Artura : l'hybride prodige

L'une des questions les plus tentantes consiste à savoir si l'Artura est une concurrente directe de la 296. Sur le papier, très probablement, mais au volant, leurs caractères sont tellement différents qu'elles pourraient garnir un même garage idéal sans faire double emploi. Commençons par les similitudes. McLaren et Ferrari optent pour des V6 de 3 litres en position centrale arrière, hybrides rechargeables, avec une autonomie d'une petite trentaine de kilomètres sans le moindre bruit. Des schémas à mettre en parallèle, avec un moteur électrique pris en sandwich entre le moteur et la boîte, en pure propulsion. Côté puissance, en revanche, l'Artura culmine à 700 ch cumulés, soit 130 de moins que la Ferrari. Ce que Woking compense avec une leçon sur la balance : 1 571 kg mesurés avec les pleins. Tout cela pour dire que le rapport poids/puissance de Woking navigue dans les mêmes eaux que celui de Maranello (2,2 kg/ch). Mais le parallèle s'arrête là, puisqu'il suffit de se glisser successivement dans les baquets pour apprécier à quel point les sensations qu'elles dispensent divergent.
Cela commence avec une présentation intérieure très réussie, plus feutrée, mais aussi plus froide dans la McLaren. Ça continue avec le V6… qui donne immédiatement l'impression d'être plus sourd et moins communicatif. L'archétype d'un moteur d'ingénieur. Rappelons que ce 3 litres est une rareté, avec un angle de 120° (comme la Ferrari 296). ●●●



L'HYBRIDATION NE RETIRE AUCUN AGRÉMENT À LA FERRARI NI À LA MCLAREN. **AU CONTRAIRE, ELLE LE CONTRASTE ET L'INTENSIFIE.**

Cette particularité présente le double avantage d'une séquence d'allumage régulière et d'un centre de gravité au ras des pâquerettes, encore plus bas qu'un 6 cylindres à plat dont les collecteurs d'échappement imposent de rehausser l'axe du vilebrequin. Et comme, par ailleurs, la réduction des émissions nocives plaide pour une course longue, les vitesses linéaires des pistons de la McLaren sont dignes d'un moteur de compétition.
Mais pas à la façon de Ferrari. Le V6 se réveille presque en douceur, après que l'Artura a décollé en tout électrique sur le mode Normal. A ce propos, c'est un jeu d'enfant. Il y a une commande de chaque côté du volant. Celle de droite influe sur l'ensemble moteurs/régénération/boîte de vitesses et celle de gauche active la suspension et les contrôles électroniques de trajectoire. Si bien qu'il est possible de mixer : Track pour la salle des machines et Normal pour l'amortissement de façon à conserver un excellent filtrage sur route ouverte. De quoi donner l'envie de prolonger les plaisirs et de faire exploser le V6 sans se poser plus de questions. L'Artura répond comme un projectile, mais d'une façon très différente de la Ferrari. Moins volubile et moins instantanée. Mais n'allez pas croire que ce 3 litres soit long à la détente. La poussée est immédiate, juste plus progressive qu'à Maranello. De même que sa manière d'évoluer au sommet du compte-tours, moins explosive (malgré le fait que les régimes maxi soient identiques, c'est-à-dire 8 500 tr/mn). Ou encore que les wastegates de McLaren soient totalement aphones, tandis que celles de la 296 sont tellement chantantes qu'elles vous rappellent presque la F40.
En matière de poussée, en revanche, l'Artura en connaît un rayon. A tel point que nous vous conseillons de garder un œil (permanent) sur le compteur de vitesse pour éviter les mauvaises surprises. En clair, le V6 McLaren est percutant sur le plan de l'accélération. Mais en ce qui concerne les sensations pures, Maranello reste intouchable, avec une



Sur le plan visuel, réunir un tel trio reste un plaisir rare. Et en constatant celui qu'on en tire à leur volant, on ne peut être qu'optimiste en pensant à l'avenir de nos chères sportives. Le travail de leurs ingénieurs, qui redoublent d'efforts pour utiliser les bénéfices de l'électricité sans les dénaturer, est spectaculaire.

absence d'inertie, une façon de respirer dans les tours, une allonge et une musique plus envoûtantes. Ce qui n'enlève rien aux qualités de l'Artura. Notamment concernant le comportement routier, où la cellule carbone et le poids plume typiques de McLaren font merveille. D'autant que le cocktail s'accompagne toujours d'une direction faisant appel à l'hydraulique et d'un bon vieux Mastervac pour assister les freins. A l'ancienne, quoi, au lieu de céder au tout-électrique surassisté et au by wire rencontré partout. Il faut même réapprivoiser ce toucher de direction et de freinage, qui tranche dorénavant avec ce que nous avons coutume de voir dans le segment des sportives. En clair, on doit s'en occuper : le volant ne donne pas le sentiment de tourner dans le vide et les freins réclament une certaine pression pour commencer à mordre. Simple question d'habitude.

Une fois ce mode d'emploi assimilé, l'Artura dévoile un potentiel et des sensations extraordinaires. A commencer par l'impression de lire la route, c'est-à-dire de savoir précisément où vous mettez les roues. C'est à l'opposé de nombreuses supersportives entièrement thermiques, dont la multiplication des filtres électroniques finit par brouiller les pistes. Pour résumer, en matière de plaisir au volant, on oublie totalement qu'il s'agit d'une hybride. Jusqu'au moment de revenir dans un environnement qui encourage au silence de fonctionnement. En vous faisant d'autant plus apprécier les deux facettes de sa personnalité.

Porsche 911 Carrera GTS : l'hybride statu quo

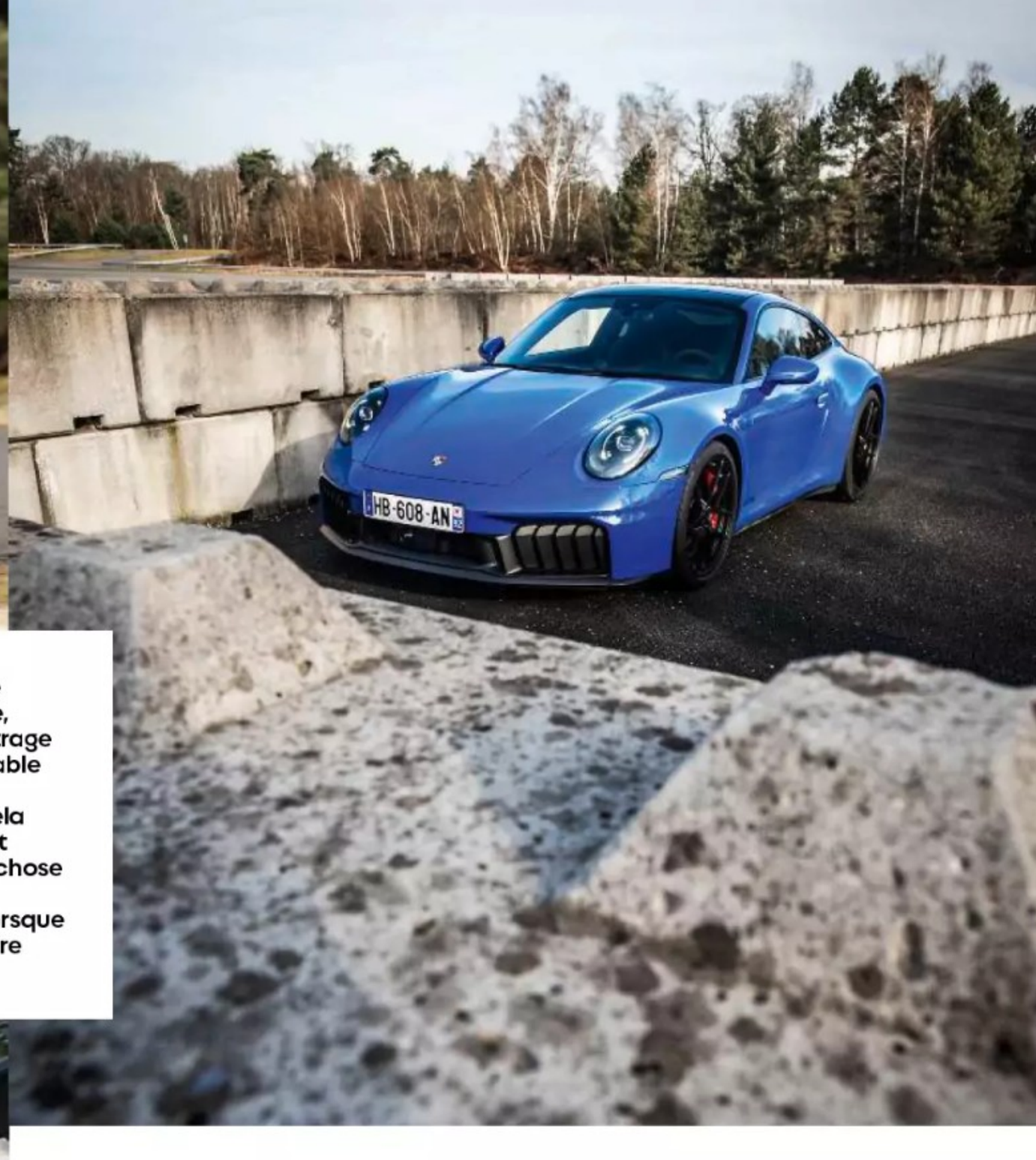
Comparativement à la Ferrari et à la McLaren, qui plongent dans le grand bain de l'hybridation, Porsche donne l'impression d'y aller du bout de l'orteil. Sans fonctionnement en tout électrique et avec un malus toujours plein pot. Weissach inaugure ici un nouveau flat 6, de 3,6 litres au lieu de 3 litres, qui échange son biturbo contre un monoturbo à assistance électrique, et un moteur électrique en sandwich dans le carter de la boîte à double embrayage. Avec 56 ch de moteur électrique, contre 167 ch dans la Ferrari et 95 ch dans la McLaren. Son rôle se borne donc à donner un coup de pouce au flat 6 de la GTS, si tant est que quiconque s'en soit plaint jusqu'à présent.

Mais voyons plutôt ce que cela apporte au volant. Dès les premiers kilomètres, le 3,6 litres donne l'impression d'être monté sur un ressort. Fini le temps de réponse de la suralimentation, le turbo réagit illico et relance avec une vigueur remarquable. A tel point qu'il faut, là aussi, garder un œil sur le compteur pour éviter les gros excès. Au volant, le sursaut de dynamisme mécanique est palpable, par rapport à la précédente 911 GTS, que ce soit à mi-régime ou dans les tours. Le système électrique est très efficace, avec une impression de décollage plus rapide, plus de punch, sans parler du sentiment de pousser plus fort et plus longtemps. L'autre bénéfice concerne la tenue de route. La pompe hydraulique de l'antiroulis actif en option est désormais alimentée par le système à haute tension, avec un accumulateur dorénavant séparé. Ce qui autorise notamment des mises en pression plus véloces. Il en résulte une stabilité encore meilleure, avec une absence de roulis, une plongée inexistante au freinage et un cabrage indécelable à l'accélération. Donc une plus grande précision, en plus du train avant plus rapide en entrée des courbe et plus résistant au sous-virage à la réaccélération. Le tout, aidé par les roues arrière directrices désormais montées de série. Il suffit d'augmenter le rythme pour constater à quel point la nouvelle Carrera GTS est efficace. L'électricité lui permettant effectivement d'accélérer plus fort que le modèle précédent et de mieux gérer ses liaisons au sol pour davantage coller au bitume. La démonstration technique est donc bluffante, ●●●



L'ÉLECTRICITÉ PERMET À PORSCHE DE FAIRE PROGRESSER SES PERFORMANCES. MAIS EN MATIÈRE DE SENSATIONS, ON PEUT SE DEMANDER À QUOI BON, ÉTANT DONNÉ LA PRESTATION DÉJÀ EXCEPTIONNELLE DU MODÈLE PRÉCÉDENT.





Le comportement de la GTS est exemplaire, exception faite du filtrage pas toujours confortable de la suspension optionnelle PDCC. Cela ne change rien au fait qu'il n'y a pas grand-chose à lui reprocher. Sauf un malus plein pot, lorsque la McLaren passe entre les mailles du filet.



aucun doute. En revanche, on peut se poser la question de l'émotion de conduite par rapport au modèle antérieur, qui n'en manquait pas vraiment. La faute à certaines sensations filtrées ou parasitées par la technologie. C'est le cas du moteur, moins communicatif sur le plan des vibrations et dont la sonorité est plus artificielle. Ou encore du contact à la pédale de frein, dont la surassistance et la récupération d'énergie n'aident pas vraiment en conduite rapide.

Pas de quoi gâcher le plaisir, mais peut-être assez pour s'interroger sur l'intérêt de l'hybridation sur le strict plan de l'authenticité des sensations. Sans parler du fait qu'elle pousse la 911, qui a toujours été relativement légère, jusqu'à la barre des 1 700 kg, en deux roues motrices. Ce qui veut dire qu'une 911 Targa 4 GTS devrait allègrement dépasser les 1 800 kg. Non pas que cela soit imputable au seul moteur électrique et à sa batterie (estimés par Porsche à une cinquantaine de kilos) mais plutôt à une spirale générale. Tout cela pour dire que la 911 GTS est une voiture extraordinaire, mais qui progresse sur des critères dont les propriétaires du précédent modèle ne se sont jamais plaints. Sans pour autant apporter de différences significatives à l'utilisation, comme le font la Ferrari 296 et la McLaren Artura avec leur mode Mute et leur malus allégé. ●



L'avis de Laurent Chevalier

Trois saveurs hybrides et autant de bonnes nouvelles ! N'en déplaise à ceux qui ne jurent que par les moteurs thermiques, les hybridations de Ferrari, McLaren et Porsche ne déçoivent pas au volant, même les purs et durs de la conduite. Preuve qu'il est possible d'utiliser l'électricité à bon escient, tout en préservant ce qui fait leur sel. Il y a donc de quoi rester optimiste : les vraies sportives peuvent s'adapter aux contraintes environnementales et ainsi remettre une pièce dans la machine à rêves.

Résolument Sérieuse

Les badges RS pullulent, mais tous ne se valent pas. La preuve avec la nouvelle Skoda Octavia RS. La sage berline, peu habituée à nos pages, est-elle une Audi S4 rebadgée ou une Volkswagen Golf GTI rallongée ? Ni l'une ni l'autre, et ce n'est pas forcément un défaut.

Par Sylvain Vétaux
Photos Clément Choulot

La dernière Skoda essayée dans *Sport Auto* était déjà une Octavia RS (en break Combi) en 2018. Il est vrai que la gamme tchèque préfère communiquer sur la polyvalence, l'habitabilité et l'efficience plutôt que sur la performance. La marque, qui fête cette année ses 130 ans, est pourtant incontournable en sport automobile, notamment en Rallye, qu'elle a dominé entre 2015 et 2023 en s'adjugeant 8 titres de champion du monde en WRC2. Bref, coule dans les veines de Skoda la fibre sportive, mais tout le monde s'en fiche. Et c'est une erreur. Même si cette Octavia RS restylée a plein de défauts. Déjà, elle n'existe qu'en 2 roues motrices, qui plus est pas sur le bon essieu. Ensuite, elle est quelconque. O.K., avec ce jaune Sprint, nous ne sommes pas passés inaperçus, mais les retouches esthétiques (optiques, boucliers, jantes) ne suffisent pas à ranger la familiale dans la catégorie des locomotives qui ouvrent d'elles-mêmes la voie, façon Audi RS 6. Son moteur peut-être ? Pas davantage. Le 2 litres EA888 Evo4 est celui de la Golf GTI. Pas de la Clubsport puisqu'il se contente ici de 265 ch. Ce sont 20 ch de plus que par le passé, mais pour une berline (ou un break) aussi imposante (4,70 m), c'est un peu juste.

Le poids des certitudes

Skoda nous dit avoir pas mal bossé dessus, mais quitte à être désobligeant, ces efforts ne paient guère. Dès le démarrage, il procurerait de l'émotion, selon un responsable technique. Eh bien non. « *Nous avons revu les tubulures d'échappement. Il n'y a pas de clapets actifs, et la sonorité est bien plus sportive.* » Eh bien re-non. Cette Octavia RS rate totalement le coche sur le plan vocal. Un 4 cylindres n'a jamais poussé le bel canto, mais un Kodiaq RS passant à notre niveau au moment d'une pause photo nous apprend que ce 2 litres peut sonner rauque quand on s'en donne les moyens. Et le même responsable de nous avouer que les clients d'Octavia RS recherchent avant tout la discrétion et le confort. Alors, que fait *Sport Auto* ici, en Croatie ? Nous venons confronter nos certitudes à la réalité du marché. Emotionnellement, les premiers mètres parcourus à bord de l'Octavia nous laissent de marbre, mais les familiales 100 % thermiques, à vocation pseudo-sportive, se réduisant comme peau de chagrin, ●●●



L'habitacle de l'Octavia RS n'a rien de sportif, malgré la présence de sièges semi-baquets au maintien appréciable. La finition est digne des références allemandes, mais à bord, l'ambiance n'est vraiment pas celle d'une boîte de nuit. Le 2 litres turbo pousse fort mais est hélas victime d'extinction de voix.



Avec l'amortissement adaptatif DCC, emprunté à Volkswagen, il est possible d'affiner le confort, mais ce dernier est moins bon que prévu. C'est au profit du roulis, qui, s'il est sensible, n'est pas caricatural. Plus neutre qu'une Golf GTI au lever de pied, la Skoda n'est pas qu'une berline pour autoroute.

TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S**
Cylindrée : **1 984 cm³** Puissance maxi : **265 ch à 5 250 tr/mn**
Couple maxi : **37,7 mkg à 1 600 tr/mn**
Transmission : **roues AV, 7 rapports à double embrayage**
Antipatinage : **de série déconnectable**
Autobloquant : **de série XDS+ piloté** Poids annoncé : **1 445 kg**
L - l - h : **4 709 - 1 829 - 1 457 mm** Empattement : **2 681 mm**
Pneus : **225/40 R 19 (sur modèle essayé)**
Réservoir : **50 l** Prix de base : **47 310 €**
Prix des options/malus : **8 230/5 404 €**
Prix du modèle essayé : **60 944 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **250 km/h** 0 à 100 km/h : **6"4**

il aurait été fautif de passer à côté de cet essai. La première partie du trajet est passionnante comme un rapport de la Cour des comptes : 150 km d'autoroute insipides où la suspension DCC (Damping Chassis Control) optionnelle souffle le chaud et le froid. Si les délestages sont moelleux, certaines saillies sont mal digérées par l'amortissement, qui encaisse plus qu'il n'absorbe. Dans ce domaine, une Golf GTI Clubsport m'avait laissé un meilleur souvenir. Basculer en programme Sport n'arrange rien puisque le peu de retenue sur la détente disparaît presque.

Cette familiale se montrerait-elle plus à l'aise à rythme effréné ? Contre toute attente, oui. Nous découvrons la piste de Grobnik, un circuit à une vingtaine de kilomètres de Rijeka, sur la côte nord. Le tracé n'est pas piégeux, mais ses longs appuis ne sont pas un cadeau pour les tractions puissantes. Le feeling de la direction électrique varie en fonction des modes de conduite, mais en Sport, même si le point milieu est trop léger, la consistance donne satisfaction. N'est pas une Civic Type R qui veut, mais le guidage de l'Octavia rassure, avec des limites d'adhérence qui s'anticipent sans peine et un sous-virage, une fois ces dernières franchies, pas caricatural. Rappelons que l'Octavia récupère le différentiel piloté XDS+, qui cumule blocage mécanique et intervention des plaquettes de frein pour éviter que le pneu intérieur ne signale son mécontentement. Le système fonctionne correctement, mais à l'inverse d'un véritable différentiel à glissement limité, il faut être patient à la reprise des gaz, prévoir l'accélération roues braquées se soldant par un vilain élargissement de la trajectoire.

Un goût de trop peu

La boîte DSG, imposée d'office, serait plus vive qu'avant. Serait car, comme sur la nouvelle S3, ce gain de temps nous semble peu flagrant. A l'image de sa cousine d'Audi, les palettes au volant sont trop petites mais commandent le changement de rapport sans latence. Contre toute attente, l'Octavia RS, même avec ses réglages trop souples, n'est pas à l'agonie sur piste rapide. Il faut anticiper les freinages, disques de frein et liquide étant sujets à l'échauffement, mais la voiture, bien qu'elle n'ait pas grand-chose à y faire, s'en sort avec les honneurs.

RS, c'est pour Rallye Sport, une appellation que Skoda ressuscita en 1999 avec la première itération d'Octavia. Ce badge, apparu en 1974 avec la 200, connut son heure de gloire en 1980, millésime où la 130 RS, au nez d'allemandes bien plus puissantes, s'imposa en championnat européen de Tourisme. Mais nous sommes en 2025, et la virevoltante et pétaradante 130 cède sa place à une berline dont le petit becquet sur le hayon et les jantes Elias de 19 pouces (optionnelles) ne suffisent pas à en faire une familiale dévergondée.

Les ajustements du mobilier sont au cordeau, les matériaux agréables à l'œil comme au toucher (à l'instar des semi-baquets en Alcantara), et l'interface est réactive.

ESP débranché (un mode Sport est également disponible), la tchèque demeure… sérieuse. Jouer avec le transfert des charges n'est suivi d'effet que lorsque le sol est meuble. Sur goudron sec, même avec notre monte pneumatique hivernale Continental à l'accroche perfectible, l'Octavia ne se montre pas joueuse. La petite sœur Golf, avec son empattement plus réduit, est sans surprise plus encline à enrouler le virage. Mais si le comportement de la RS est trop rigoureux à notre goût, il ne rend pas la conduite ennuyeuse. L'amortissement piloté endigue correctement les mouvements verticaux, les appuis sont stables, et l'auto accepte les changements de cap intempestifs sans chahuter sur ses roues. Alors qu'à allure légale, la suspension travaille parfois à contretemps, elle se révèle progressive et efficace à rythme soutenu.

Bref coup d'œil à la technique : l'Octavia RS est presque un poids plume. Avec ses 1 445 kg officiels, elle boxe dans la même catégorie qu'une Civic Type R, plus compacte. Cette masse modérée à trimballer est un atout de taille sur les petites routes croates où la berline ne refuse pas les courbes se resserrant ou les enchaînements gauche-droite. S'ajoute un moteur qui, s'il a foiré l'examen de solfège, se rattrape avec sa bonne volonté. Il n'y a bien qu'après 5 500 tr/mn (rupteur à 6 500 tr/mn) qu'il rend les armes. Ses 37,7 mkg, déboulant juste après le ralenti, changent tout dépassement en formalité. Au grand dam du train avant, qui apprécie peu cette déferlante de couple sur les trois premiers rapports. ●

L'avis de Sylvain Vétaux



Nous rendons les clés un brin tiraillés. Moins plaisante à conduire qu'une Golf GTI, l'Octavia est pétrie de qualités. Performante, polyvalente, relativement accessible, elle est aussi, hélas, bien trop sage. Sur le plan comportemental déjà, mais surtout sur le plan mécanique.

ESP DÉBRANCHÉ (UN MODE SPORT EST ÉGALEMENT DISPONIBLE), LA TCHÈQUE DEMEURE… SÉRIEUSE. **MAIS PAS ENNUYEUSE POUR AUTANT.**

ESSAI Pininfarina Battista Edizione Nino Farina

HAUTE TENSION

Que vous aimiez les voitures électriques ou que vous adoriez les détester, la Pininfarina Battista reste une vraie curiosité. Aussi bien en matière de design que de puissance annoncée : 1 900 ch ! Nous sommes allés à sa rencontre, près de Turin, en Italie, **pour savoir ce qu'elle apporte par rapport à une Pagani Utopia ou une Aston Martin Valkyrie.**

Par Laurent Chevalier **Photos** Adrien Cortesi

ESSAI Pininfarina Battista Edizione Nino Farina

MALGRÉ SES 2 300 KG AVOUÉS, **LA BATTISTA RÉVÈLE UN COMPORTEMENT D'UNE AGILITÉ (TRÈS) INATTENDUE !**



Pour simplifier : un châssis en carbone avec un moteur électrique à chaque coin. Avec 750 kg de batterie, la Pininfarina ne peut lutter contre les supercars thermiques sur la balance. En revanche, la répartition instantanée du couple sur chaque roue lui donne une longueur d'avance.



e premier épisode se déroule un beau jour de juillet 2024, dans la région de Turin, en Italie, au siège d'Automobili Pininfarina. Des gens passionnés et avenants, qui me tendent les clés d'une somptueuse Battista. Je ne résiste évidemment pas. Sans être un grand fan de voitures électriques, il y a de quoi être intrigué. Notamment pour expérimenter une poussée sans équivalent : 1 900 ch ! Autant dire qu'en deux temps, trois mouvements, j'expédie les préliminaires et j'écrase l'accélérateur au plancher.
Alors ? Mouais. Ça pousse, c'est certain, mais pas plus qu'une bonne pompe à feu. En tout cas, pas autant que cela devrait le faire avec une puissance aussi abracadabrantesque. Je m'en enquiers auprès de mes hôtes, qui s'empressent de passer la voiture au peigne fin et décèlent une anomalie technique. Fin du premier épisode. Un deuxième rendez-vous est pris, six mois plus tard, en prenant soin d'éviter les périodes pluvieuses de la fin de l'année.

Vraie vie

La seconde rencontre se déroule en février, par un jour froid et sec. Pas les conditions absolument idéales en matière de température, juste la vraie vie. Disons que c'est le genre de météo qui ne vous empêcherait pas d'aller faire un tour avec votre Pagani. C'est l'ingénieur et metteur au point Georgios Syropoulos lui-même qui m'ouvre la route au gré des collines piémontaises. Impossible d'accélérer franchement pour l'instant, faute de ligne droite adéquate. Je prends le temps de me familiariser avec la Battista, dont la coque carbone confère une impression de rigidité exemplaire. Et un curieux sentiment de ne pas avoir de limites. Malgré ses 2 300 kg (!) revendiqués, l'auto se révèle être d'une agilité très inattendue. Un poids d'enclume mais une sensation de plume. Il faut dire que la répartition du couple entre les quatre roues est d'une rapidité et d'une complexité qui laissent pantois.
Georgios explique son mode d'emploi : *« Pour obtenir une efficacité optimale, il ne faut pas être hésitant. Plus vous serez clair, plus vous donnerez la priorité à l'algorithme et au contrôle dynamique, et plus ils adapteront la propulsion et la direction. Si vous êtes indécis ou entre deux eaux, l'algorithme essaiera toujours d'optimiser mais sans trancher. Donc en sortie de virage, il ne faut pas craindre d'appuyer sur le champignon. Je veux dire vraiment, au plancher, à 100 %. Parce qu'à mi-régime, c'est un autre sous-programme qui fonctionne. Mais une fois que l'on appuie complètement sur la pédale d'accélérateur, ça change tout. C'est pourquoi si vous me regardiez conduire sur un circuit, vous verriez que mon comportement n'est jamais hésitant. C'est On ou Off. Il est rare que je maintienne l'accélérateur sur une même position. Seulement sur une section de la piste de Nardò, comme contre-exemple, où vous soulevez trop la voiture avec l'accélération et vous perdez de la force d'appui.* ●●●

TECHNIQUE

Moteurs : **4 électriques**
Puissance maxi : **1 900 ch** Couple maxi : **238,5 mkg**
Batterie : **120 kWh net** Puissance de recharge : **250 kW**
Transmission : **intégrale**
Antipatinage/autobloquant : **de série + Torque Vectoring**
Poids annoncé : **2 300 kg**
Rapport poids/puissance : **1,2 kg/ch**
L - l - h : **4 912 - 2 240 avec rétros - 1 214 mm** Empattement : **2 745 mm**
Pneus AV & AR : **265/35 R 20 & 325/30 R 21**
Prix de base : **3 100 000 €** Prix des options/bonus : **NC/0 €**
Prix du modèle essayé : **3 100 000 € sans les options**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **350 km/h** 0 à 100 km/h : **1"86** 0 à 200 km/h : **4"75**



Mais dès que vous avez atteint le point de corde, voire avant, vous devez redonner toute la puissance nécessaire. C'est vraiment à ce moment-là qu'il faut mettre la gomme. » A ce propos… notre Battista est montée en Sport Cup 2 et non pas Cup 2 R. Et comme il fait 5 °C et que les routes sont poussiéreuses, on va d'abord y aller mollo. En gardant à l'esprit que la Pininfarina développe son plein potentiel dans une fenêtre réduite. Georgios poursuit : *« Le mode Furiosa a été particulièrement travaillé avec les Cup 2 R. Le cœur du développement et la mise au point ont été effectués avec une température de 90 °C du pneu, qui est sa plage optimale. Tant que vous n'êtes pas dans cette fenêtre de température, le niveau n'est pas approprié pour que les contrôles prennent le relais. C'est une recherche constante de solutions, un problème mathématique en fin de compte, la résolution de la meilleure combinaison, à partir de données de direction et de transfert de charge sur chaque roue. Et en sachant cela, l'électronique connaît la charge et peut calculer la demande de force ainsi que le niveau à appliquer. Toute cette boucle se produit en temps réel, et la voiture a toujours une longueur d'avance sur vous. »* Même chose en ce qui concerne l'accélération longitudinale. *« Il faut que les pneus aient une température optimale et que vous ayez une bonne surface. Car la limite, c'est très, très souvent le pneu aujourd'hui. Ce ne sont plus les moteurs. »*

De quoi attiser ma curiosité et espérer patiemment qu'une ligne droite assez longue se profile devant le pare-brise pour mettre le feu aux poudres. Pensez donc, moins de 2" annoncées de 0 à 100 km/h et moins de 5" revendiquées pour atteindre les 200 ! Six mois que j'attends cela. Voilà enfin qu'une départementale déserte et rectiligne s'offre à moi. Je m'assure d'être sur le mode Furiosa avec la molette de gauche et j'écrase la pédale de droite sans retenue. La Battista se projette en avant… mais pour arrêter le suspense, autant le dire tout de suite : j'ai connu plus violent. J'ai l'impression que la poussée n'est pas plus élevée que sur une Ferrari SF90. Disons qu'au doigt levé, il y a un bon millier de chevaux, mais pas beaucoup plus. Non pas que je crache dans la soupe, mais la sensation physique que je ressens ici ne correspond pas à ce que j'escomptais avec une puissance de 1 900 ch (même pour 2,3 t). L'explication proviendrait des conditions d'adhérence, qui empêchent de libérer toute la puissance, même en mode Furiosa. Trop chaud en juillet, trop froid en février : pas évident de trouver la bonne fenêtre de tir. En revanche, il y a quelque chose que l'on ne pourra pas lui retirer, c'est son agilité. Edifiante !

Instantané

La Battista, qui reprend la base de la Rimac Nevera, dispose de sa propre géométrie de suspension avant, de ressorts, amortisseurs, jantes et pneus spécifiques ainsi que de son propre arceau de sécurité. Tout le développement du châssis n'a donc rien à voir avec celui de la Nevera. Toutefois, le principe de base demeure : quatre moteurs électriques, un par roue, qui agissent de manière indifférenciée et surtout instantanée. Pas comme le café soluble, mieux, en temps réel. Lorsqu'un différentiel, même électronique, calcule et distribue le couple sur un même ●●●

La Battista utilise la base de la Rimac Nevera. En revanche, les ressorts, amortisseurs, jantes, arceau de sécurité et pneus sont spécifiques. Tout comme la mise au point du châssis.

LA PININFARINA A LE MÉRITE DE DÉFRICHER DES ZONES INEXPLORÉES, OÙ L'ÉLECTRONIQUE REPOUSSE LES LIMITES DU DYNAMISME. **RESTE À SAVOIR SI ELLE SAURA CONVAINCRE LES ACHETEURS, AVEC UNE PLAGE D'UTILISATION AUSSI RESTREINTE.**

Les possibilités de réglages se résument à 4 modes de conduite : Calma, en traction de 680 ch ; puis Pura, en intégrale de 1 013 ch ; vient ensuite Energica, avec 1 496 ch et une répartition du couple spécifique ; et enfin Furiosa, avec 1 900 ch et une vectorisation du couple plus agressive.

essieu, la Pininfarina, elle, est déjà deux virages plus loin. Georgios explique : « *Notre temps de réponse du vecteur de couple est de l'ordre de 5 millisecondes, ce qui est incroyable. Il n'y a jamais aucun délai, aucune latence. Un moteur à combustion ne pourra jamais atteindre les temps de réponse que nous avons ici. Actuellement, la meilleure transmission à double embrayage nécessite de 60 à 70 ms, bien que les fabricants annoncent 30 à 40 ms parce qu'ils ne comptent pas les phases d'accouplement qui doublent le délai ni l'éventuel temps de réponse d'un turbo. Ici, c'est immédiat, instantané, très fluide, et une fois que vous vous y êtes habitué, vous sentez la différence lorsque vous revenez à d'autres types de propulsion.* »

S'ajoutent à cela quatre modes de conduite pour coller à chaque utilisation (Calma, Pura, Energica et Furiosa) et un cinquième personnalisable (Carattere). Le mode Calma s'en tient à 500 kW (680 ch) et à une vitesse maximale de 200 km/h. La Battista fonctionne alors en simple traction mais peut repasser en intégrale à la demande, de façon totalement imperceptible au volant. C'est le mode autonomie employé pour l'homologation WLTP, qui permet d'annoncer 476 km – même si mon parcours routier me fait dire que la réalité est plus proche des 200 à 250 km. C'est également le mode dans lequel l'amortissement est réglé au plus soft parmi les trois positions possibles (Standard, Sport et Piste). Ensuite, le mode Pura monte la barre à 745 kW (1 013 ch) et 280 km/h, avec les 4 roues motrices permanentes et une répartition de 65/35 %, ajustée en fonction des conditions, mais sans vectorisation du couple, c'est-à-dire comme avec un différentiel ouvert. Si l'électronique n'aide donc pas encore la voiture à tourner, elle la stabilise sur le mouillé.

Puis le mode Energica grimpe à un potentiel de 1 100 kW (1 496 ch) avec une vectorisation du couple, un tarage d'amortisseur plus ferme et une direction plus dure. Enfin, le mode Furiosa opte pour un Torque Vectoring agressif et libère la puissance totale, avec une vitesse maxi limitée à 350 km/h en raison des pneumatiques. Sur route ouverte, le mode Energica est amplement suffisant. La Battista virevolte ainsi de virage en virage, tout en gardant un filet électronique appréciable en cas de baisse soudaine d'adhérence, ce qui est fréquent sur les départementales sinueuses de notre essai. Dans ces conditions de roulage, les 2 300 kg passent tout à fait incognito. Pour mémoire, la répartition du poids entre essieux est comparable à celle d'une Super GT à moteur central arrière. En sachant que la batterie pèse environ 750 kg, chaque moteur avant fait 20 kg et chaque arrière 40 kg, ce qui correspond à un total de 870 kg. Pour juguler cette inertie, des freins en carbone-céramique sont appelés à la rescousse. Cette virée sur départementale n'a évidemment pas permis d'en tester une quelconque limite, mais le toucher à la pédale n'est pas aussi direct que sur une 911 GT3 avec option PCCB du fait de la régénération.

Reste la question de savoir ce que la Battista apporte par rapport à une Pagani Utopia ou une Aston Martin Valkyrie, par exemple, pour un tarif similaire. Le débat est ouvert, entre ceux pour qui elle a le mérite de défricher des zones inexplorées, où l'électronique repousse les limites du dynamisme, et ceux qui se demandent à quoi bon, puisque c'est au prix d'une absence de sensations mécaniques, dans un exercice qui nous a habitués à les exalter. J'ai bien ma petite idée, même si je demeure ouvert à la discussion. Ce qui est certain, en revanche, c'est que la plage d'utilisation optimale de la Battista est très restreinte. ●



L'avis de Laurent Chevalier

Quatre feux verts avec le bénéfice du doute à l'égard de l'accélération maximale, que je n'ai pas pu expérimenter faute de pouvoir réunir les conditions (adhérence, température, etc.) malgré deux tentatives. L'aspect positif concerne la mise au point et l'agilité de la voiture, qui se conduit au doigt et à l'œil, malgré son poids élevé.



ESSAI Audi S5 Avant

ÉQUILIBRE

Les SUV à toutes les sauces accaparent les feux de la rampe, mais le concept du break surmotorisé perdure… et fait toujours envie. La preuve.

Par Laurent Chevalier Photos Audi Media

Avec une finition sans reproche et des matériaux en rapport, l'ambiance est cosy. Il n'y a rien à redire, mis à part des commandes tactiles pas toujours intuitives, notamment sur le volant.

Pas facile de s'y retrouver dans les multiples gammes de breaks Audi. Entre les générations de RS 6 qui passent du V8 biturbo au V10 atmo et inversement, ou encore la S4, qui s'appelle désormais S5, motorisée par un V6 essence non plus à compresseur mais turbo, après avoir cédé aux sirènes du diesel pendant quelques années… il faut suivre. Peu importe, ces autos continuent d'attirer plus d'un passionné. Leur secret consiste à concilier l'inconciliable. C'est-à-dire l'aspect fonctionnel et le plaisir de conduite, avec un volume de chargement plus que décent et surtout un moteur à la puissance généreuse.
La S5 reste une sorte d'équilibre entre la passion et la raison. Le tout s'articule autour d'un V6 de 3 litres de cylindrée boosté par un turbo à géométrie variable. Lui-même épaulé par une hybridation, avec un (petit) moteur électrique caché à la sortie de la boîte dorénavant à double embrayage et 7 rapports, et non plus à convertisseur et 8 rapports. Et 367 ch à la clé ; bref, de quoi doubler en toute sécurité et se faire plaisir. De fait, l'agrément débute dès le démarrage du V6 dont l'échappement résonne telle une grosse cylindrée. D'autant plus spectaculaire que le marché actuel nous habitue désormais à des mécaniques muettes comme des carpes. Le réveil de la S5 est infiniment plus volubile, par exemple, que celui de la S3 même équipée de pots Akrapovic. On ne va pas s'en plaindre.

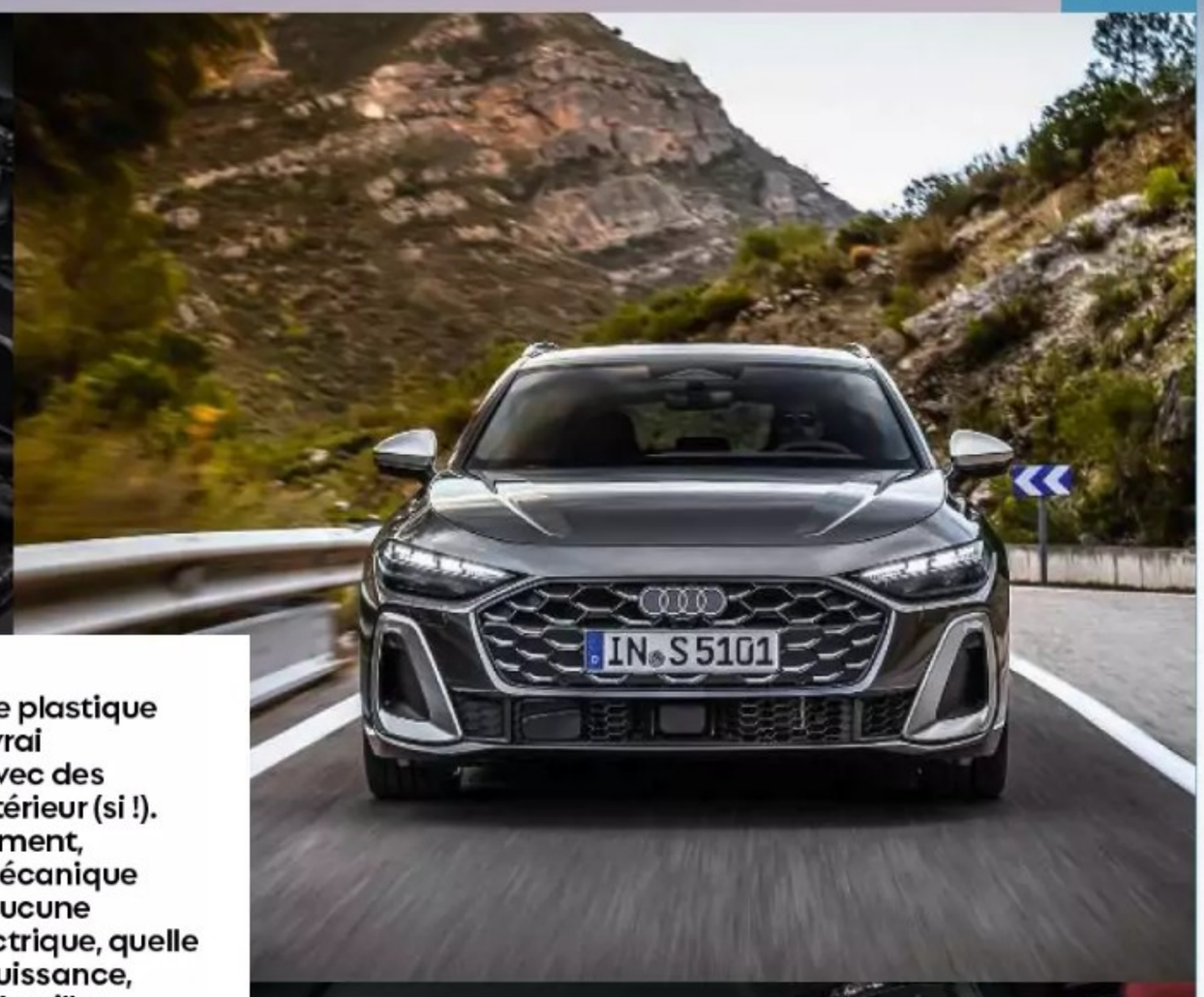
Furtif, mais pas trop

Le premier jeu consiste à décoller incognito, en se laissant porter par le moteur électrique. Ce qui est possible sur une très courte distance, à condition d'effleurer l'accélérateur. Pas désagréable, cela dit, pour quitter un emplacement de parking sans ameuter le quartier. Quelques légers à-coups de transmission sont quand même à noter. Puis le V6 prend le relais avec une poussée sourde, ronde et pleine. De vraies bonnes vibrations, qui font tant défaut sur un moteur électrique, même avec le double de puissance. A propos de moteur électrique, si le moindre d'entre eux est capable de produire la même poussée, aucun ne lui arrive à la cheville en matière d'émotions. Non pas que le V6 soit tonitruant ni particulièrement chantant, mais sa seule présence confère à la S5 un supplément d'âme inexistant sur la quasi-totalité des SUV.
En clair, les kilomètres passés au volant de la S5 n'ont rien de rébarbatif, bien au contraire. Quant à ceux qui lui reprocheront de ne pas aller assez loin dans les sensations, ce qui n'est pas tout à fait faux, ils apprécieront sa polyvalence de roulage.
En passant du mode normal au mode dynamique, la sonorité se libère gentiment, la suspension s'affermit et la direction se durcit (on se demande toujours pourquoi, étant donné que ça ne sert pas à grand-chose à part à jouer les gros bras). La boîte franchit également un cap, en donnant de petits à-coups inutiles lors des changements de rapports, pour faire plus sport. Heureusement, un mode personnalisé permet de composer ses propres réglages. A propos de liaisons au sol, notre modèle d'essai est équipé du pack Tech Pro (7 100 €) qui comprend notamment la suspension Sport S avec amortissement à régulation électronique.
De quoi être un must du filtrage sur le papier, mais pas dans la pratique. Une conduite rythmée sur une départementale irrégulière et bombée suffira à vous imposer de calmer le jeu, pour éviter de rebondir sur les bosses comme une Super Balle. On aurait également aimé une direction plus communicative. En revanche, il n'y a rien à redire au niveau de l'adhérence. La transmission intégrale à embrayage multidisque et le différentiel Quattro Sport livré de série s'échinent en effet à juguler le moindre patinage. A condition de ne pas dépasser les seuils de température de fonctionnement ; on y reviendra. Sur route ouverte, la S5 dévoile une efficacité de tout premier ordre, quelles que soient les conditions météo. Cette sécurité active est d'autant plus estimable qu'elle tranquillise l'esprit sur longues distances, un exercice dans lequel la S5 excelle. Notamment grâce à sa suspension, en mode normal, dont on apprécie le confort au fil des kilomètres. ●●●

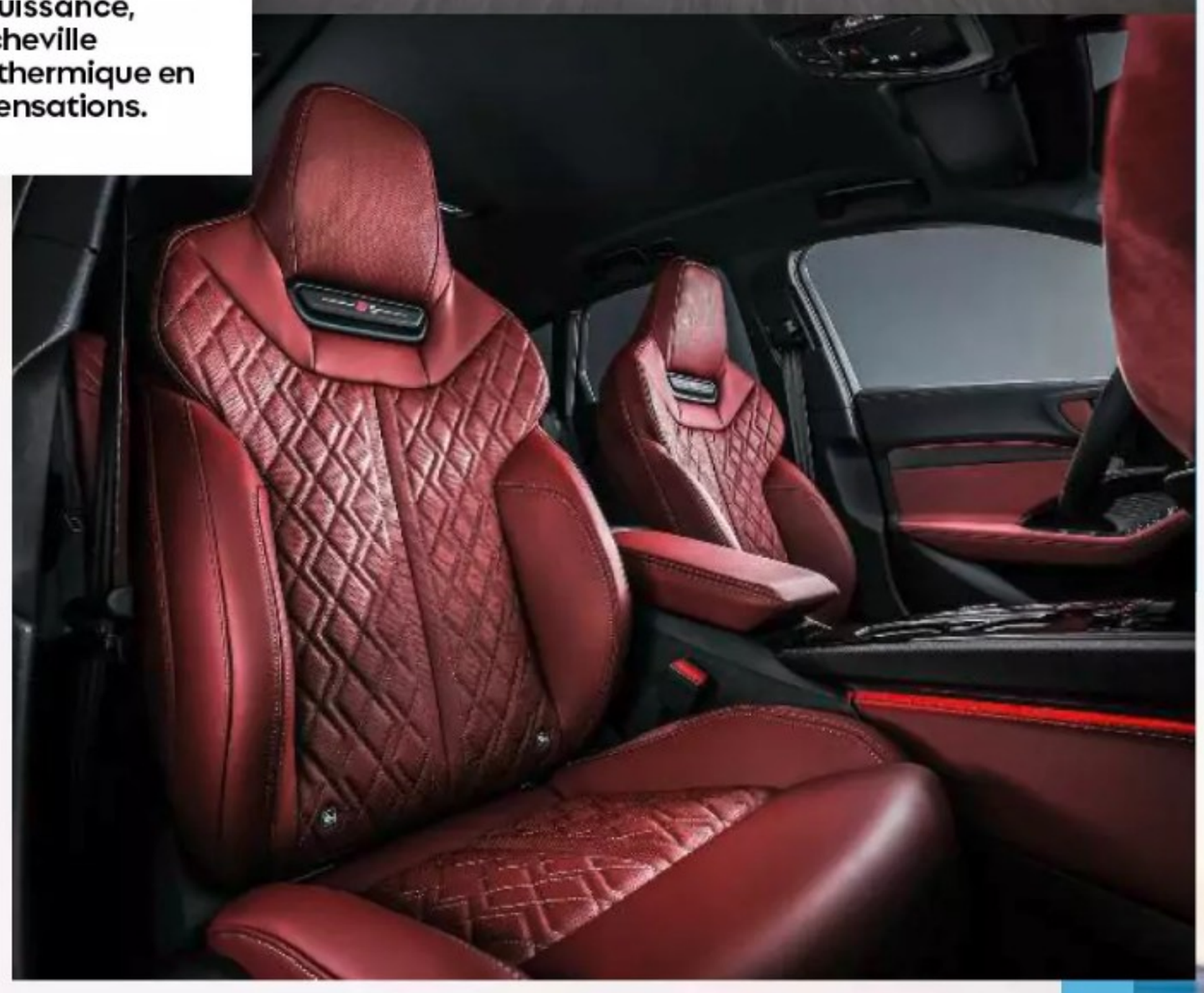


EN COMPARAISON DES SUV VERROUILLÉS AU SOL AU POINT D'ÊTRE DURS COMME DU BOIS, **LA S5 OFFRE UN BON COMPROMIS.**





Sous le cache plastique s'installe un vrai 6 cylindres avec des pistons à l'intérieur (si !). Plus sérieusement, ce type de mécanique rappelle qu'aucune machine électrique, quelle que soit sa puissance, n'arrive à la cheville d'un moteur thermique en matière de sensations.



TECHNIQUE

Moteur : **V6, turbo, 24 S, micro-hybridation 48 V**
Cylindrée : **2 995 cm³**
Puissance maxi : **367 ch à 5 500 tr/mn**
Couple maxi : **56 mkg à 1 700 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 7 rapports à double embrayage**
Antipatinage/autobloquant : **électroniques de série**
Poids annoncé/mesuré : **2 040/2 043 kg**
Rapport poids/puissance : **3,7 kg/ch**
L - l - h : **4 835 - 2 099 (avec rétros) - 1 444 mm**
Empattement : **2 900 mm**
Pneus AV & AR : **245/35 R 20**
Réservoir : **56 l**
Prix de base : **81 250 €**
Prix des options/malus : **15 700/17 247 €**
Prix du modèle essayé : **114 197 €** (malus compris)

PERFORMANCES MESURÉES

V. max. : **250 km/h** (autolimitée)
0 à 100 km/h : **4"5** (71 m)
0 à 160 km/h : **10"7** (299 m)
0 à 200 km/h : **18"3** (684 m)
400 m D.A. : **12"9** (173 km/h)
1 000 m D.A. : **23"8** (218 km/h)
100 à 140 km/h en Drive : **3"8** (127 m)

En comparaison des SUV verrouillés au sol au point d'être durs comme du bois, l'Audi offre un compromis avantageux. Ce dernier se déploie à mesure que les kilomètres défilent. Le V6 devient alors un très bon compagnon de route, toujours présent, jamais envahissant. Une bonne pâte, qui jongle entre une technologie moderne et des saveurs à l'ancienne. Même si on ne peut pas dire que l'hybridation apporte un avantage spectaculaire en matière de consommation. Comptez un bon 10 l/100 km, sans avoir le pied lourd.

Poids et mesures

Le vrai bémol, c'est le poids. Lors du passage sur notre balance de Mortefontaine, la S5 avoue 2 043 kg avec les pleins, soit presque 300 kg de plus que la S4 Avant il y a dix ans (1 750 kg, 333 ch). Cela se sent au volant. Tout d'abord dans les enchaînements lents, avec un train avant qui s'accroche mais doit composer avec 55 % de la masse totale (c'est-à-dire 1 118 kg). L'inertie s'en ressent. Tout comme la résistance à l'échauffement. Une conduite énergique dégage en effet une chaleur que l'auto semble avoir du mal à évacuer. Pendant notre séance de mesures de performances, le système Quattro affiche un message de surchauffe, avec le différentiel arrière qui jette l'éponge momentanément, après trois launch control pourtant espacés d'un tour complet d'anneau pour le refroidissement. Cela dit, les performances mesurées demeurent excellentes. Le 0 à 100 km/h est avalé en 4"5 et le 0 à 160 km/h ne réclame que 10"7. Les 200 km/h sont atteints en 18"3 et le 1 000 m D.A. passe sous la barre des 24 secondes (23"8). Les reprises de 100 à 140 km/h sont également énergiques, avec 3"8 seulement. En clair, la S5 accélère fort et se relance en deux temps, trois mouvements. Côté freinage, la piste de Mortefontaine partiellement humide ne nous a pas permis de mesurer les distances d'arrêt depuis 200 km/h. De fortes décélérations à vitesses élevées permettent néanmoins de constater une stabilité remarquable.

L'habitacle offre une ambiance cosy et feutrée, grâce à des matériaux de qualité et à une finition sans reproche. En revanche, les commandes tactiles, notamment celles du volant, ne sont pas toujours instinctives. On se serait également passé des tonnes d'affichages et de couleurs d'éclairages d'ambiance, au profit de compteurs plus basiques et cylindriques. Le coffre, quant à lui, conserve un volume de chargement décent, même si la batterie 48 V rehausse légèrement le plancher. L'autre bonne nouvelle concerne son malus, qui limite la casse. Contrairement à la S3, qui le paie plein pot, la S5 passe entre les mailles du filet grâce à son hybridation légère. Avec des rejets de CO_2 qui démarrent à 172 g/km, sa taxe débute à 17 247 €, contre 70 000 € pour la Mercedes-AMG C 43 4Matic à 4 cylindres (435 ch) aux performances comparables. En clair, la proposition d'Audi mérite toutes les attentions. Non seulement pour les amateurs d'autos polyvalentes, qui veulent sortir des sentiers battus par les SUV, mais aussi pour ceux qui souhaitent renouer avec un vrai plaisir mécanique, significatif, pas tonitruant. ●



L'avis de Laurent Chevalier

La S5 offre un très bon compromis entre la sécurité active et le plaisir de conduite. Même si son poids élevé et l'inertie qu'il dégage limitent son comportement dynamique. A préférer sur longs trajets, donc. D'autant que le V6 dévoile ses atouts au fil des kilomètres, avec une rondeur exceptionnelle et un agrément difficile à retrouver aujourd'hui.

LE V6 EST UN TRÈS BON COMPAGNON DE ROUTE SUR LONGUES DISTANCES,
TOUJOURS PRÉSENT, JAMAIS ENVAHISSANT.

LA BIEN NOMMÉE

C'est une piste bleue qui n'est pas à la montagne mais qui permet quand même de s'initier, en toute sécurité, aux joies de la trajectoire et de la glisse. Une piste bleue qui s'adresse aux néophytes et aux compétiteurs. **Mais ici, nul besoin de carres affûtées et les Moon Boots sont proscrites. Bienvenue au Mans, à l'école de conduite Alpine baptisée "La Piste Bleue".**

Par Sylvain Vétaux Photos Greg

Dans un an, l'A110 aura cessé d'être produite, et cette année, Alpine a refondu sa gamme, à l'occasion de son 70e anniversaire. Désormais, elle se compose de trois modèles : la « normale » de 252 ch, la GTS, qui remplace à la fois les versions GT et S, forte de 300 ch, et la R 70 (300 ch aussi), assemblée à seulement 770 unités. La première est facturée 65 000 €, la deuxième place le curseur sur 79 500 €, alors que la dernière s'échange à partir de 122 500 €. La R Ultime de 345 ch (débutant à 265 000 €) sort du catalogue, ses 110 exemplaires ayant tous été vendus. Dans un an, l'A110 thermique aura laissé sa place à l'A110 électrique qui suscite tellement d'interrogations que les 146 pages de ce numéro ne suffiraient pas pour y répondre. Dans un an, celle qui a insufflé un vent de fraîcheur sur le segment du coupé sportif accessible ne sera plus disponible que sur le marché de l'occasion. Je ne suis pas pressé d'être à l'année prochaine… Qu'Alpine signe l'arrêt de mort de la virevoltante dieppoise nous chagrine. Alors, pour se faire pardonner, la firme de Jean Rédélé a eu une bonne idée : ouvrir, sur le circuit Bugatti, une antenne « *pour vivre pleinement l'expérience* ●●●

Le programme Discovery de La Piste Bleue porte bien son nom. Il n'est pas question de tours chrono ni de régularité mais de perfectionnement, le tout dans une ambiance détendue. Les A110 R sont réservées aux instructeurs, les apprentis pilotes se contentant de GT et de S.

Le matin, il y eut atelier slalom avec l'A290. Avec son empattement réduit mais sa bonne réactivité, maintenir le rythme entre les plots s'est parfois soldé par un envol de cônes. Le briefing se fait confortablement installé dans des baquets de l'A110 R. Ci-dessous, Jules Gounon et Frédéric Makowiecki, alignés en WEC, n'ont pas été avares d'anecdotes.

Alpine ». Nous sommes chemin aux Bœufs, sentier goudronné sarthois avec à sa droite l'un des plus gros freinages du Bugatti. L'endroit rappelle de bons souvenirs, forcément, puisque *Sport Auto* est venu ici dégourdir les roues de 120 voitures, à l'occasion des Supertests. Face à nous, une flotte d'A110 et d'A290, exposées comme à la parade, devant un fronton orné d'un majestueux *A*. Cet espace de 450 m², privatisable, n'est pas uniquement réservé aux clients de la marque et c'est tant mieux. Trois stages sont au programme *(voir encadré p. 76)*. Aujourd'hui, il sera question de freinage dégressif, de regard qui porte loin, de position dans le siège, de préhension du volant, de transfert de charge, de patience, de pneus qui couinent. Bref, il sera question de plaisir coupable en ces temps moroses…

Il est 9 heures…

… Le Mans s'éveille. Le premier atelier de la journée consiste, à bord d'une A110 S, à maîtriser le double droit du Garage Vert. Sur le papier, rien de bien compliqué, même si la piste en descente a tendance à saturer le train avant. Ce virage, je pense l'avoir pris plus d'un millier de fois donc je suis comme à la maison. Sauf que chez soi, on prend des habitudes, souvent mauvaises. « *Pas mal ton dégressif, mais tu plonges trop tôt à la corde du second droit. Et tu sous-vires.* » Et ce n'est pas bien. La plupart d'entre vous le savent déjà, mais pour ceux qui ne sont pas encore au courant, pour aller vite sur circuit, il faut avant tout être patient. Un pneu qui crisse est un pneu en souffrance, qui perd son adhérence. Sans adhérence, moins de directionnel ou de motricité et, de facto, des dixièmes qui s'évanouissent, sans espoir de les récupérer. Sur ce premier atelier, l'apprenti pilote appréhende aussi l'un des éléments primordiaux pour claquer des chronos : le transfert de charge. L'A110 ayant la majorité de son poids derrière, il faut trouver le juste milieu entre délestage important de l'essieu arrière au freinage, pouvoir directionnel optimal en sollicitant les disques le plus longtemps possible sans basculer de l'autre côté du miroir, celui où le circuit n'apparaît plus par le pare-brise mais par les fenêtres. « *T'as vu, là, t'en as trop mis à la reprise des gaz* », analyse le moniteur, après une glisse à la maîtrise approximative. Il est 10 h 45 et il est temps de passer à un autre atelier : le slalom en A290. Comme il est important de balayer devant sa porte et de reconnaître ses erreurs, alors que la citadine électrique m'avait amusé à l'occasion de son premier essai sur les routes extraordinaires de Majorque, elle peine à me séduire depuis. Je l'avoue. Cet exercice confirmera qu'une traction très efficace mais dépourvue de toute vibration et au feeling directionnel trop filtré, ce n'est pas ma tasse de thé. Zigzaguer entre les cônes met en exergue le comportement très agile de cet engin pourtant haut perché. Son empattement réduit, synonyme de réactivité, sera l'excuse toute trouvée par certains participants pour justifier d'avoir envoyé valdinguer quelques plots.

Monsieur Nordschleife

Au déjeuner, nous nous incrustons à la table de Jules Gounon et Frédéric Makowiecki, pilotes qui partagent avec Mick Schumacher le volant de l'Hypercar A424 en WEC. Ça cause boulons, rondelles, 24 Heures et youtubeurs pseudo-pilotes. Bref, ça balance et cela change des discours très marketés voulus par la FIA. Après le repas, le programme est plus alléchant puisqu'il s'agit d'effectuer, derrière un instructeur, des sessions de vingt minutes. Première monture : une A110 S blanche. Dès la sortie du Dunlop, je loue l'équilibre génialissime de la française. D'un naturel sous-vireur, l'Alpine pivote parfaitement au transfert de charge. C'est sensible dans le serré, flagrant dans le rapide, et le contre-braquage est souvent imposé. Avec un peu d'appréhension les premières fois puis de la confiance. Ce coupé est très bien né : prévenant, facile à cerner mais avec du tempérament. Les 300 ch ne m'écrasent pas le casque dans l'appuie-tête, la boîte de vitesses n'a pas la vélocité de celle de Ferrari, le train avant n'est pas une sangsue comme celui d'une GT3, mais l'A110 fait de ses imperfections sa principale qualité : elle est ludique. Il faudrait faire rembourser ce type de stage par la Sécu pour deux raisons : ça fait un bien fou au moral et ça éviterait bon nombre d'accrochages une fois que le conducteur a assimilé la capacité de décélération de son auto ou a enfin compris que, là où le regard se porte, la voiture ira, comme par ●●●

"Pas mal ton dégressif, mais tu plonges trop tôt à la corde du second droit. Et tu sous-vires."
Et ce n'est pas bien…









ALPINE
LA PISTE BLEUE
LE MANS

LES DIFFÉRENTS PROGRAMMES DE LA PISTE BLEUE

Cette découverte de l'univers Alpine se décline autour de trois stages, chaque fois sur la journée.

DISCOVERY

Le premier auquel nous avons participé est baptisé « Discovery » et facturé 1 495 €. Il se compose le matin de trois ateliers en A110 et A290 (nous n'avons pu en faire que deux) et permet à 30 participants d'apprendre, ou de réapprendre, quelques notions importantes. Après la pause déjeuner, chaque conducteur a droit à trois séries de vingt minutes au volant d'une A110, derrière un pace car qui, croyez-nous, n'amuse pas le terrain. La journée se conclut par des Hot Laps en A110 R ou en proto.

COACHING

Pour les plus confirmés, Alpine a pensé au stage Coaching (2 195 €). Presque deux fois moins de monde (18 participants), mais le format fait l'impasse sur les ateliers matinaux pour se concentrer sur le pilotage derrière un instructeur, avant la collation du midi, puis ce dernier sert de copilote jusqu'à 17 heures.

TRACKDAY

Enfin, pour les chanceux déjà propriétaires d'Alpine, il y a la formule Trackday. Moyennant 695 €, vous aurez droit à trois sessions matinales de vingt minutes, en groupe, avant de basculer en open pit lane de 14 à 18 heures. Attention, ce programme ne peut accueillir plus de 60 voitures.

Réserver en ligne
https://la-boutique.alpinecars.com/fr

En haut, Laurent Hurgon, pilote metteur au point Alpine, nous explique son tour chrono au Nürburgring avec la R Ultime. A la fin de la journée, ceux qui ont le cœur bien accroché ont droit à un baptême en proto école. Malgré une puissance modérée (environ 360 ch), les sensations sont musclées, voire brutales sur les freinages.

magie. Une deuxième session à bord d'un modèle GT, plus souple, me fait écrire ce que j'ai déjà dit : plus l'A110 endigue ses débattements, plus elle est délectable. Et c'est un baptême à bord d'une R qui enfonce le clou. Les changements de cap sont plus tranchants, les déhanchés moins prompts à dégainer. Les vibreurs sont avalés avec gourmandise, sans altérer le pouvoir directionnel ni le grip. Bref, ça va beaucoup plus vite et pour cause : ce n'est pas moi au volant mais Laurent. M. Hurgon, le toujours aussi jovial et prolixe metteur au point Alpine (après avoir été celui de Renault Sport). Le quinqua, qui travaille actuellement sur la R5 Turbo 3E *(« Ça va être un drôle d'engin, je te le garantis »)*, est probablement l'un des Français qui connaît le mieux le Nürburgring. Avec la R Ultime, il vient de coller près de 20" au chrono qu'il avait établi avec la R normale. *« Les conditions n'étaient pourtant pas optimales,* avoue-t-il. *Ça m'a pris un peu de temps de mettre mes pneus avant en température et je pense qu'on pourrait encore améliorer de 3 ou 4". »* Nous vous en dirons bientôt plus sur cette A110 GT4 homologuée, tant les modifications en matière de liaisons au sol sont importantes.

La Piste Bleue n'est-elle qu'une énième formule de découverte du circuit ? A bien des égards, oui. Ce n'est pas un reproche, au contraire. Comme évoqué, certaines vérités méritent d'être assénées régulièrement, et une remise à niveau, même chez ceux qui ont l'habitude de la piste, fait un bien fou. Y compris à *Sport Auto* ? Et comment ! Jauger des qualités d'une voiture, fût-elle de sport, ne suppose pas une maîtrise du pilotage, tant s'en faut. Même lorsqu'on connaît l'auto (l'A110), même lorsqu'on connaît la piste (le Bugatti), la progression est palpable à la fin de la journée et les bienfaits des conseils prodigués sont tangibles. Pour résumer : je n'ai rien appris de cette journée que je ne sache déjà. En revanche, je m'en suis souvenu et cela m'a permis de davantage savourer, en toute sécurité, un tracé et une voiture qui m'avaient déjà conquis. La remplaçante de l'A110 sera-t-elle aussi à son aise dans ce genre d'exercice ? *« Crois-moi, c'est un projet enthousiasmant et l'auto se comportera comme l'espèrent les passionnés de la marque. »* Cher monsieur Hurgon, nous ne demandons qu'à vous croire.

Faut bien secouer...

… sinon, la pulpe, elle reste au fond. C'est ce que je me suis dit à la fin de la journée lorsque le clou du spectacle arriva : un baptême en proto école. A ma droite, un instructeur de l'ACO (ceux d'Alpine n'étant pas habilités), et dans mon dos, un V8 de Corvette d'environ 360 ch. Sans personne à bord, le poids flirte avec les 850 kg. Il y a un contrôle de traction paramétrable mais comme il fait un temps radieux, il est sur Off.

Dès la courbe Dunlop, je sens que je vais en baver. Pas en raison de la poussée, physique mais pas brutale, mais à cause des turbulences aérodynamiques. Ce n'est pas que la barquette est mal conçue mais moi, si. Entre Musée et Garage vert, le casque (tout à fait serré et à ma taille, je précise) remonte dangereusement et je suis, de la main gauche, contraint de le retenir. La droite s'agrippe à la carrosserie, le siège se résumant à un évidement dans le châssis. Le freinage au chemin aux Bœufs remet le heaume au bon endroit avant qu'il ne soit de nouveau tiré vers le haut à l'attaque des S bleus. Heureusement que le Hans est là.

Les virages n'existent même plus, le proto serpentant plus qu'il ne tourne. Les freinages sont des appontages. A l'issue des deux tours, le cou souffre déjà. Et dire que cette voiture n'est même pas au niveau d'une LMP3 en matière d'appui… ●

La Piste Bleue n'est-elle qu'une énième formule de découverte du circuit ? A bien des égards, oui, et ce n'est pas un reproche. Bien au contraire.



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 !



NÜRBÜRGRING VIP #2

9-11 mai 25

Profiter d'un week-end de la NLS (Nürbürgring 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 + Nordshleiffe), 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 ou
www.sportauto.club

B.R.M Chronographes | CARSUP | galuppo RACEWEAR | JULIENGEDET

EN VRAI

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

Greg

92

PETITES ANNONCES

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

80

C'EST LA MIENNE...

Porsche 911 GT3 Touring





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



Thomas Raud

84 **ACHETER UNE OCCASION**
BMW M5 (V10. E60)



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

C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal
Photos Greg

Delphine est passionnée par les voitures de caractère. Cette ***Porsche 911 GT3 Touring*** *est, de loin, la plus aboutie qu'elle ait possédée jusqu'à présent.*

Pourquoi j'ai craqué

J'ai toujours aimé les voitures qui ont du caractère. Avec mon mari, qui partage cette même passion, nous avons eu plusieurs voitures américaines. Mustang Shelby 350, Shelby 500, Camaro, des autos très attachantes, mais un peu lourdes. Je n'ai jamais été fan des GT3 « avec aileron », et un jour, j'ai croisé une Touring lors d'un rassemblement. J'ai beaucoup apprécié ses formes plus discrètes. Les performances du moteur sont également un critère important et cette GT3 ne laisse aucun passionné indifférent, avec son flat 6 fabuleux. Tutoyer à l'occasion les 9 000 tr/mn est addictif... le total opposé de notre 992 Carrera S, plus silencieuse, plus facile au quotidien avec sa boîte à double embrayage, mais moins forte sur le plan des sensations.

Le jour où je l'ai vue

Le jour de la livraison, nous sommes repartis avec deux voitures, mon mari et moi. Cette GT3 et un Cayenne avec exactement la même configuration extérieure. Nous nous sommes suivis jusqu'à un château où nous avons déjeuné en profitant de la vue sur nos nouvelles autos. Pendant le retour à la maison, nous avons échangé le volant et j'ai pu admirer ma GT3 en évolution, ce qui est rare pour moi, car je ne prête pas souvent les clés de mes voitures... *(rires)* !

Si c'était à refaire

Cette Touring est objectivement la meilleure auto que nous ayons possédée. Même si c'est une Touring, elle dispose de toutes les qualités des GT3, ce qui en fait une voiture de route extraordinaire.

"J'ai échangé le volant avec mon mari, et j'ai ainsi pu admirer ma GT3 en évolution, ce qui est rare pour moi car je ne prête pas souvent les clés de mes voitures !"

La boîte mécanique n'a ici rien d'anachronique car elle est parfaitement adaptée au moteur, et la fonction talon-pointe automatique facilite la conduite.

Et si je la remplaçais...

Comme vous l'aurez compris, nous avons un petit faible pour les Porsche. Si nous devions la remplacer, ce serait forcément pour quelque chose avec beaucoup de caractère. La GT3 RS actuelle serait l'outil idéal pour, en plus, faire quelques track days dans l'année. Dans les autres marques, le modèle qui ne me laisse pas indifférente est la Lamborghini Aventador. Mais là, on change encore de catégorie en matière de bestialité. Son design est à couper le souffle. J'ai eu l'occasion de l'essayer et les hurlements du V12 sont gravés dans ma mémoire. Un jour peut-être... ●

NOTRE AVIS

La 991 GT3 Touring reste encore aujourd'hui un « must have » . Châssis très efficace mais aussi compatible avec une utilisation routière, commande manuelle parfaite, flat 6 qui grimpe à 9 000 tr/mn... c'est un grand OUI !



Porsche
911 GT3 Touring (type 991)

Année : **2018** Kilométrage : **31 000 km**

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **flat 6, atmo, 24 S** Cylindrée : **3 996 cm³**
Puissance maxi : **500 ch à 8 250 tr/mn**
Couple maxi : **46,9 mkg à 6 000 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels, autobloquant mécanique**
Poids : **1 488 kg** V. max. : **320 km/h**
0 à 100 km/h : **3"9**

BUDGET

Prix du neuf à l'époque : **155 255 €**
(hors options et carte grise, tarif 2017)
Prix de la voiture actuellement : **180 000 €**
Prix le plus bas pour ce modèle : **165 000 €**
Coût d'une révision petit/grand service : **1 100/2 400 €**
Coût de 4 pneus : **1 600 € (Michelin Pilot Sport Cup 2)**

À VOTRE AVIS

Rubrique coordonnée par Jean-Eric Raoul



POUR NOUS CONTACTER...

E-mail **sportauto@reworldmedia.com** Web **www.sportauto.fr**
Courrier ***Sport Auto* (rédaction), 40, avenue Aristide-Briand. CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex**
Facebook **www.facebook.com/sportautomag**



Trio light

J'ai adoré votre rubrique « C'est la mienne » du numéro 758. J'ai moi-même un duo avec l'A110 Tour de Corse et l'A110 San Remo. Et même un trio avec une A110 GT Beige Sable. Et c'est un plaisir tant pour les yeux que pour la conduite. J'ai revendu récemment une A110 S de 2019, ainsi qu'une Lotus Final Edition. Donc les voitures light, j'adore. Merci pour la qualité de votre revue à laquelle je suis abonné depuis des lustres. Et ne mettez pas trop de véhicules électriques tout de même dans votre magazine !
Sylvain

Vous y viendrez !

Je ne sais depuis quand je vous lis, j'ai arrêté de compter. Quoi qu'il en soit, j'étais jusqu'à présent assez d'accord avec vous concernant les choix technologiques les plus à même de procurer du plaisir de conduite (à savoir moteur atmo, boîte mécanique et poids contenu). Les moteurs turbo et les boîtes double embrayage sont devenus tellement réactifs que vous n'en dites maintenant que du bien. Pourquoi alors tirer à boulets rouges sur les hybrides, ou plus exactement s'extasier devant le fait que Porsche ne passe pas à l'hybride sur la 911 Carrera S, avec pour conséquence le maintien d'un amour maousse costaud ? Il ne me semblait pas que la Sainte-Trinité (918, P1 et LaFerrari), les dernières Ferrari 296 et SF90 ou encore la McLaren Artura soient du mou de veau. Même Bugatti y arrive. Vous y viendrez également, c'est le sens de l'Histoire (je vous accorde que pour le tout-électrique, le plus tard sera le mieux).
P.-S. : j'habite à Stuttgart, donc à l'occasion de vos prochaines pérégrinations dans la région, faites signe, on boira une bière ensemble et on causera boulons (je développe des boîtes de vitesses chez Magna, ex-Getrag).
Julien Lerolle

La question n'est pas de rejeter par principe et à l'aveugle l'hybridation. Mais bien de savoir, pour les voitures qui nous passionnent, ce qu'elle apporte ou retranche à l'émotion, étant entendu qu'en général, la performance pure y gagne. Il semble que le grand comparatif de ce numéro puisse fournir une illustration pertinente de la chose...

Avec des si...

Il n'est pas rare de lire dans les essais de *Sport Auto* des commentaires du genre : *« La voiture était chaussée de pneus Alpha-Beta, mais si elle avait eu des Gamma-Delta, nous aurions gagné 0,5" au tour. »* Ou bien : *« Avec une température extérieure plus clémente, nous aurions fait mieux »*, etc. Je suis comme Saint Thomas, je veux voir pour le croire. Tel que le disaient les Gaulois, avec des « si », on mettrait Lutèce en amphore. Ou bien Pierre Desproges : *« Pourquoi faut-il des preuves quand on a des on-dit ? »* Oui, mais Pierre Desproges était un humoriste. Vos journalistes-essayeurs n'en sont pas, a priori. Alors à quoi sont utiles ces commentaires ? Moi, je pourrais dire également qu'avec Charles Leclerc au volant, le temps de la 296 GTS aurait gagné une seconde. Ça n'engage que moi. Si l'on veut être sérieux et donc crédible, il faut faire des comparatifs dans des conditions rigoureusement identiques, ce qui est parfois difficile, j'en conviens, avec la météo. Sinon, les commentaires ne servent qu'à se faire plaisir.
Forzagato

Ne sous-estimez pas les talents d'humoriste de nos essayeurs ! On voit bien que ce n'est pas vous qui les subissez au quotidien... Et au passage, nous ne connaissions pas cette citation de Pierre Desproges, qui serait tellement appropriée aujourd'hui, dans des domaines hélas

sportauto@reworldmedia.com

CAR SPOTTERS

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



Ferrari Daytona SP3

J'ai eu le bonheur de croiser cette Ferrari Daytona SP3 à Paris, à proximité du Grand Palais, un dimanche après-midi. Dans un coloris assez original, qui plus est.
V. Lotton





bien éloignés de l'automobile. Plus sérieusement, vous pointez l'une des limites de nos Supertests. Il nous est en effet physiquement impossible de les réaliser tous au même moment, par une météo identique, avec un grip de piste parfaitement équivalent, même si c'est toujours le même pilote essayeur qui effectue le tour chrono. C'est déjà ça. Cela introduit donc un écart de performance entre le plein potentiel de la voiture et son chrono réel, s'il est réalisé dans des conditions un peu moins favorables. Cette différence est malheureusement impossible à évaluer, dans un sens comme dans l'autre. En revanche, l'expérience de la rédaction additionnée à celle, précieuse, de Christophe Tinseau, nous permet d'estimer, dans une fourchette raisonnable, les écarts de performance dont sont capables les montes pneumatiques des divers manufacturiers. Cela ne nous autorise évidemment pas à modifier nos classements et encore moins à affubler nos chronos de coefficients correctifs en fonction des gommes choisies. Mais nous pensons que cette information (qui n'est pas une opinion) est susceptible d'intéresser nos lecteurs.

Suggestions pour un passionné ?

Mon mari vous a envoyé un courrier en juillet 2022 sur son choix de véhicule, en combinant plusieurs contraintes. Nous voici trois ans plus tard. Bientôt 38 ans, la famille s'est agrandie avec un petit garçon, et toujours les mêmes contraintes : aller au travail, accueillir des clients, partir en week-end en famille, se faire plaisir. Mais des difficultés complémentaires : malus CO_2 et malus au poids, qui viennent considérablement plomber un budget et rendre un prix totalement déraisonnable. Encore avec la volonté de ne pas passer à l'électrique (j'ai de mon côté passé le cap avec un iX1 xDrive30 M Sport), il a beaucoup de mal à trouver des modèles respectant ses critères et qui lui donneront envie d'emprunter son auto tous les matins. Avez-vous des suggestions de passionnés pour lui ?
Morgane

Vous faites bien de souligner que l'offre de voitures excitantes mais compatibles avec les besoins d'une petite famille et un budget « de la vraie vie » se réduit à vue d'œil. La Golf GTI, en fonction de ses différentes déclinaisons, n'est pas encore totalement assassinée par le malus, de même que certaines de ses cousines chez Cupra, Skoda voire Audi. Vous pouvez aussi jeter un œil à certaines Mini Countryman ou oser la Honda Civic Type R, même si, dans ce dernier cas, le malus est réellement irritant.

Idée de comparatif

Lecteur passionné et assidu de votre magazine, je souhaiterais vous suggérer une idée de comparatif : confronter la Caterham 485 Final Edition à la Devalliet Mugello 375F. Ce serait à la fois original, rafraîchissant et réjouissant dans le contexte prohibitif ambiant !
Laurent Daniel

Cela ne manquerait certainement pas d'intérêt et nous changerait agréablement de certaines usines à gaz. Reste à réussir à disposer des deux autos simultanément pour le réaliser.

Loisir de riches ?

Votre édito m'a rappelé une période lointaine où l'on pouvait approcher les stands de F1, voir les mécanos en action et parfois même frôler les pilotes sans casser son plan d'épargne logement. Désormais, ce sport élitiste contraint, tel que vous le précisez, à s'installer dans son canapé pour en profiter, comme un supporter de foot lambda ! Dernière remarque avant de me faire excommunier : les sorties du Club *Sport Auto* font effectivement rêver, mais il ne me manque plus qu'à investir dans un prestigieux véhicule afin de songer à y participer.
D. Baubet

Pour rebondir sur votre dernière remarque, les prix de tous les « jouets » des membres du Club *Sport Auto* ne s'écrivent pas forcément à six chiffres, loin de là. Bien des youngtimers sportifs, dont nous évoquons les charmes accessibles dans certains de nos dossiers Occasion, permettent de s'amuser avec un budget raisonnable, y compris au sein du Club. Quant à la dérive financière de la Formule 1, elle s'aligne en effet avec celle de la plupart des grandes disciplines sportives du monde, dont la professionnalisation s'est accompagnée d'une augmentation certaine des coûts pour le public. Public, paradoxalement, toujours plus nombreux.



Mercedes-AMG G 63 Cabriolet

Je n'aurais jamais pensé avoir la chance de croiser la route de l'un des 20 exemplaires de cette magnifique Mercedes-AMG G 63 Cabriolet dans Paris.
Mathieu L. (12 ans)



Alfa Romeo 8C Spider

J'ai aperçu totalement par hasard cette Alfa 8C Spider porte d'Auteuil, à Paris.
Paul Morhaim

ACHETER UNE OCCASION

Texte & photos
Thomas Riaud

BMW M5 (V10, E60)

De 2004 à 2010 A partir de 20 000 €

Parmi les BMW sportives, la sacro-sainte M3 n'est pas la seule à compter ! La M5 a aussi toute sa place auprès des passionnés, et peut-être plus encore pour cette génération E60, la seule à avoir reçu **un fantastique V10 dérivé d'une... Formule 1 !**

Depuis la M1, le département sportif de BMW a pris de plus en plus de place dans la gamme, pour le plus grand bonheur des amateurs de sensations fortes. Si son best-seller reste la M3, la M5 ne démérite pas non plus. Née avec le fameux 6 cylindres en ligne maison, elle a ensuite succombé au V8 (E39), puis à cet improbable V10 avec cette 4e génération apparue en 2004 (E60). Passons rapidement sur le design clivant signé Chris Bangle. Disons que le styliste s'en est beaucoup mieux sorti avec cette Série 5 qu'avec la Série 7. Choisir cette M5, c'est d'abord opter pour un moteur unique dans l'histoire du constructeur. Ce V10 5.0 atmosphérique développe 507 ch à 7 750 tr/mn. Il dispose d'un bloc (S85) tout en alliage et d'un concentré de haute technologie intégrant le double Vanos cher à BMW (calage et temps d'ouverture des soupapes variables), des pistons en aluminium, 10 boîtiers papillon (un par cylindre) et 2 pompes à huile. Le tout est couplé à une boîte séquentielle robotisée mono-embrayage à 7 rapports baptisée « SMG III ». Cette coquetterie technique encore rare en 2005, année de sa sortie commerciale, est accompagnée d'autres raffinements, comme l'autobloquant M Variable, la gestion Drivelogic de la nouvelle boîte et la suspension variable EDC. Ces dispositifs ne sont pas toujours opérationnels, notamment sur des modèles d'occasion au suivi parfois trouble. Mieux vaut donc être vigilant avant de craquer pour cette belle bavaroise. Par ailleurs, si la berline est plus répandue, elle a été déclinée en break Touring (E61) à partir du restylage effectué en 2007, variante rare produite à 1 025 exemplaires, contre 20 548 berlines.

Les essais de *Sport Auto*

N° 513	(10/04)	**Contact** M5
N° 520	(05/05)	**Contact** M5 & M6
N° 523	(08/05)	**Essai** Technique
N° 547	(08/07)	**Comparatif** BMW M5 Touring **vs** Audi RS 4 Avant **vs** Mercedes E63 AMG SW

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE & STRUCTURE

Cette M5 reprend la coque en acier des E60 avec des ailes subtilement bombées, indispensables pour accueillir les voies élargies sur lesquelles sont fixées les roues de 19 pouces, à carrossage légèrement négatif. Bien sûr, par rapport à une Série 5 classique, elle reçoit des boucliers spécifiques ainsi que 4 sorties d'échappement bien visibles à l'arrière. Pour réduire sa masse, cette M5 bénéficie de nombreuses pièces en aluminium, au niveau des soubassements, des trains roulants et des ouvrants. Des éléments qui nécessitent un passage auprès d'un spécialiste pour effectuer d'éventuelles réparations. D'origine, cette M5 présente un bon niveau d'ajustage et de peinture et semble pour l'instant à l'abri de la corrosion. Seul bémol : les phares bixénon en polycarbonate ont tendance à s'opacifier avec le temps. S'ils peuvent se repolir à moindres frais, leur remplacement coûte 1 617 € pièce !

02. TRANSMISSION

En Europe, la M5 impose une boîte robotisée à simple embrayage de type SMG III. Les chanceux Américains se sont vu proposer la boîte manuelle. La transmission robotisée a mal supporté les spectaculaires progrès techniques accomplis depuis dans ce domaine. Elle s'avère parfois brutale dans le changement des rapports, et sa gestion manque de fluidité et de logique. Dès lors, mieux vaut l'utiliser en mode manuel pour passer les vitesses à bon escient. Si cette transmission est bruyante, surtout à haute vitesse, méfiance ! A l'usage, la pompe hydraulique peut faire des siennes. Il faudra aussi songer à remplacer l'embrayage à l'approche des 100 000 km, celui-ci étant facturé 1 260 €... sans la coûteuse main-d'œuvre, dont le prix varie du simple au double selon que vous alliez chez un indépendant ou chez BMW. Comptez au minimum 3 000 € tout compris, avec le volant moteur. A noter qu'à partir du restylage de 2007, cette transmission a été améliorée par BMW et se montre plus agréable et plus fiable.

03. IDENTIFICATION

Le numéro de série visible sur la carte grise figure sur une frappe à froid, réalisée sur le bol d'amortisseur gauche, lorsque l'on est situé face à la voiture.

04. ENTRETIEN

La BMW M5 E60 est une auto exigeante en entretien, et cela se ressent sur les coûts. Attention, le prix de la main-d'œuvre peut varier du simple au double entre un spécialiste indépendant et le réseau officiel (plus de 220 € de l'heure à Paris !). Misez sur 2 500 € environ pour parcourir 10 000 km, sans compter les imprévus.

05. INTÉRIEUR

Cette génération de Série 5 a marqué un net recul sur le plan de la finition par rapport à la génération E39, avec des plastiques de qualité médiocre. La M5, version haut de gamme parvient pourtant à faire bonne impression grâce à la présence de placages en aluminium, d'un volant « sport » gainé de cuir et de superbes sièges aussi en cuir, confortables et enveloppants. La dotation de série est riche avec des sièges électriques, un affichage tête haute et une climatisation bizone. Vérifiez le bon fonctionnement de ces équipements avant d'acheter. L'électronique embarquée, importante, est parfois soumise à des dysfonctionnements, notamment le système iDrive, qui peut réclamer des reprogrammations en atelier. Il est conseillé de ne pas laisser l'auto immobilisée trop longtemps pour ne pas décharger la batterie. A partir du restylage de 2007, la finition est plus rigoureuse, et la voiture bénéficie d'un système multimédia iDrive à disque dur et de prises USB pratiques à l'usage. Notez qu'un pack Driver optionnel rehaussant la vitesse maxi de 250 à 305 km/h était proposé.

LA M5 EST UNE AUTO COÛTEUSE EN ENTRETIEN : UN JEU D'AMORTISSEURS VAUT 2 637 € À L'AVANT, SANS LA MAIN-D'ŒUVRE.

AVEC SON POIDS CONSÉQUENT, **LA M5 FAIT SOUFFRIR LES ÉLÉMENTS D'USURE EN CONDUITE RAPIDE.**

06.
MOTEUR

Entièrement construit en alliage léger, ce bloc qui tourne à des régimes très élevés (jusqu'à 8 200 tr/mn !) réclame un entretien pointu et régulier. En cas de négligence, ça casse ! Côté distribution, malgré la présence de deux chaînes (une par banc de cylindre), il n'y a pas de soucis. Tant mieux, car chaque chaîne est facturée 2 100 €... sans la main-d'œuvre. En revanche, le système double Vanos peut connaître des ennuis au niveau des tuyaux d'alimentation d'huile et de la pompe. Son remplacement coûte 3 000 € environ. A l'usage, les volets des papillons des électrovannes peuvent se gripper, et la pompe à essence peut se montrer défaillante. A partir de 80 000 km, si l'auto a été maltraitée (temps de chauffe insuffisants et/ou fortes sollicitations répétées), il est conseillé de changer les 10 coussinets de bielle (3 000 € à peu près). Bien entretenu, l'ensemble peut tenir plus de 200 000 km. Quant à l'entretien courant, quoique BMW préconise une maintenance tous les deux ans dans la limite de 30 000 km, il vaut mieux vidanger tous les 10 000 km. Une révision standard est facturée 963 €. La grosse révision, une fois sur deux, coûte 1 383 € avec le remplacement des filtres et des bougies.

07.
TRAINS ROULANTS

Avec un poids important donné à 1 830 kg à vide (soit près de 2 t avec les pleins et une personne à bord), cette M5 fait souffrir les éléments d'usure classique en conduite rapide. D'abord les freins en acier percés et ventilés, qui manquaient d'endurance même neufs et qui ont tendance à se voiler. Comptez 1 047 € pour une paire à l'avant et 935 € pour l'arrière, sans main-d'œuvre. Les trains roulants, en alliage léger majoritairement, sont également spécifiques, donc chers, un jeu d'amortisseurs pilotés coûtant 2 637 € à l'avant, tandis que l'arrière vous sera facturé 1 928 €, là encore sans la main-d'œuvre. Par ailleurs, les jantes de 19 pouces sont très exposées, et les pneus peuvent vite partir en fumée (2 200 € les quatre). Prévoyez aussi de remplacer les silentblocs, tirants de chasse et articulations rigides à l'approche des 100 000 km, ainsi qu'une géométrie complète (2 500 € environ).



LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« Cette M5 E60 est fiable à condition de respecter les temps de chauffe et de lui prodiguer un entretien suivi. Les soucis rencontrés sur la phase 1 sont connus. Ils affectent surtout le Vanos ou la pompe hydraulique de la boîte. Visez un exemplaire à l'historique limpide, avec un entretien à jour, doté de pneus et de freins en bon état puisque ces éléments d'usure classique sont chers à remplacer. A l'approche des 100 000 km, il faut parfois changer les coussinets de bielle. Mon conseil, avant d'acheter, est d'effectuer un diagnostic dans un centre BMW pour jauger l'état de l'embrayage. »

Jean-Claude Basso de BM 92 (01.47.90.28.30)



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Excepté la dizaine de centres labellisés « Classic » en France, le réseau n'a plus de compétences pour vendre ce youngtimer. Cela reste une voie possible pour effectuer l'entretien et peut-être dénicher un exemplaire parfait, mais au prix fort.

Les spécialistes du haut de gamme

Cette M5 a sa place chez les spécialistes du haut de gamme. C'est une piste coûteuse, mais cela permet d'éviter les problèmes de fiabilité qui peuvent arriver, à condition d'acheter à un professionnel sérieux qui propose une garantie totale.

Les particuliers

C'est ici que vous trouverez les meilleurs prix mais pas toujours les meilleures voitures. Le plus important est de se limiter à un exemplaire strictement d'origine, suivi avec rigueur dans le réseau ou chez des spécialistes reconnus. Plus que le carnet à jour, mieux vaut dénicher un exemplaire en parfait état avec toutes les factures depuis sa mise en route.

Le club

Le **BMW Club France** (450 membres) s'impose pour glaner de précieuses infos sur ce modèle exclusif et peut-être rencontrer un vendeur. Contact au 06.13.77.41.33.

Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses précieux conseils ainsi qu'au **centre BMW Paris Vélizy** pour les prix communiqués et à **Patrick L.** pour la mise à disposition de sa belle BMW.

Les prochains dossiers seront consacrés à la **Venturi Atlantique 300** puis à la **Mégane R.S. Mk III**.

Aidez-nous par votre témoignage à enrichir cette rubrique. Adressez votre contribution à **thomasriaud72@gmail.com**. Pour être pris en compte, vos envois doivent nous parvenir avant le 15 mars pour la Venturi et avant le 15 avril pour la Renault.

BUDGET

Prix : environ 40 000 €

S'il est possible de dénicher des M5 à moteur V10 dès 20 000 €, il s'agit de modèles dépassant les 200 000 km, à l'historique parfois douteux. Pour acquérir un exemplaire de 100 000 km environ en parfait état, prévoyez plutôt 40 000 €, et même 50 000 € pour une phase 2 d'à peu près 50 000 km. A noter qu'un break Touring E61 réclame un surcoût de 5 000 €.

Coût des pièces

Pneus :
1 060 € la paire (19 pouces) vers 30 000 km.
Amortisseurs AV/AR :
2 637/1 928 € vers 180 000 km.
Disques AV/AR :
1 047/933 € vers 50 000 km.
Plaquettes AV :
568 € le jeu vers 20 000 km.
Embrayage :
1 260 € vers 100 000 km.
Echappement (silencieux) :
1 673 € vers 200 000 km.
Révision petit service :
963 € tous les 10 000 km/1 an.
Révision grand service :
1 393 € tous les 20 000 km.

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise.

Coût de l'assurance

Cas d'une BMW M5 E60 de 85 000 km, année 2005, valeur 42 000 €.

■ **CONDUCTEUR A**
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Chartres.
Cotisation annuelle : 841 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 750 €).

■ **CONDUCTEUR B**
Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Chartres.
Cotisation annuelle : 750 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 750 €).

Tarifs : cabinet Remy Parisseaux.
Tél. : 02.43.23.45.40.

LE CHOIX DE *SPORT AUTO*

Optez pour une phase 2, à la dotation enrichie et à la finition plus minutieuse. Elle est réputée plus fiable à l'usage car les erreurs de jeunesse ont été en partie réglées. Une phase 1 peut s'envisager si elle possède un historique limpide et qu'elle a toujours été suivie avec rigueur... à grands frais !



La version

M5, E60 (M5 Touring, E61)
2004 à 2010

Moteur : **V10, 40 S, 4 999 cm³, 507 ch à 7 750 tr/mn**
Transmission : **7 rapports robotisés**
Poids : **1 830 kg** V. max. : **250 km/h**

VERDICT

Cette M5 intègre beaucoup de technologies de pointe. Elle ne peut s'envisager qu'à travers un exemplaire en parfait état, qui a toujours été rigoureusement suivi.

LES ATOUTS
- Moteur
- Disponible en berline ou en break
- Performances
- Futur collector

LES FAIBLESSES
- Rare en bel état
- Souvent très kilométrée
- Freinage peu endurant
- Boîte SMG III peu agréable
- Entretien rigoureux et onéreux

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_2 : 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_2 maximum et de la masse en ordre de marche. 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

Porsche 911 GT3 (type 992, phase 2)

■ Flat 6 ■ 3 996 cm³ ■ 510 ch ■ Poids : 1 479 kg * ■ V. max. : 311 km/h * ■ 0 à 100 km/h : 3"4 * ■ CO_2 : 312 g/km ■ Prix de base : 212 200 € ■ Malus : 70 000 € ■ SA n° 758

Peut-on bonifier un chef-d'œuvre ? La réponse est oui, en peaufinant les détails, à l'exemple de Porsche avec la dernière mouture en date de la 911 GT3, alias « type 992, phase 2 ». Un moteur moins étouffé qu'au précédent épisode, qui respire à pleins poumons sans gagner un cheval supplémentaire, une direction encore plus précise, comme si cela était possible, une stabilité accrue à haute vitesse, moins de plongée au freinage... Enrichie de ces petits riens mis bout à bout, la GT3 rend une copie plus que parfaite. Et vous savez quoi, elle est plus facile à conduire.

MARQUES/MODÈLES	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO_2 MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Alfa Romeo www.alfaromeo.fr												
GIULIA QUADRIFOGLIO	520 ch	1 743 kg	V6 turbo	2 891 cm³	308 km/h *	3"9 *	-	237	100 400 €	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.												
Alpine www.alpinecars.com												
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 cm³	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, malussée dans des proportions supportables.												
A110 S **	300 ch	1 135 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm³	275 km/h *	4"3	22"9	157	77 500 €	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 cm³	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.												
Aston Martin www.astonmartin.com												
VANTAGE	665 ch	1 605 kg *	V8 biturbo	3 982 cm³	325 km/h *	3"5 *	-	274	199 700 €	70 000 €	★★★★★	N° 749/757
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.												
DB12 VOLANTE	680 ch	1 796 kg *	V8 biturbo	3 982 cm³	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.												
VANQUISH	835 ch	1 744 kg *	V12 biturbo	5 200 cm³	345 km/h *	3"3 *	-	312	389 244 €	60 000 €	★★★★★	N° 755



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

↑ C'est beau. Tempérament mécanique. Motricité rassurante.

↓ Trop de modes de conduite.



Audi rent
Service de location

rent.bauerparis.fr

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

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

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

Audi Bauer Paris Roissy
1, rue des 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	1 000 m D.A.	CO_2 MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
DBX 707	707 ch	2 245 kg *	V8 biturbo	3 982 cm³	330 km/h *	3"3	-	323	252 100 €	70 000 €	★★★★☆	N° 727/750
Mobilier intérieur entièrement refait, mais l'essentiel est toujours là. Le V8 n'a aucun mal à déplacer ce lourd SUV à un rythme terrifiant. Le comportement est étonnant.												
VALKYRIE	1 155 ch	1 270 kg *	V12 + 1 élec.	6 505 cm³	355 km/h *	3"0 *	-	543	2 700 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 735
1 155 ch pour 1 270 kg, voilà qui promet. Et c'est tenu, à considérer les fulgurances du V12, les décélérations dantesques et la direction d'une rare précision. L'impression d'irréalité domine.												
Audi www.audi.fr												
S3	333 ch	1 554 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm³	250 km/h *	4"7	23"7	193	63 000 €	70 000 €	★★★★☆	N° 753
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.												
RS 3 SPORTBACK	400 ch	1 565 kg *	5 en ligne turbo	2 480 cm³	250 km/h *	3"8 *	-	213	75 600 €	70 000 €	★★★★★	N° 755
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.												
RS 4 AVANT EDITION 25 YEARS	470 ch	1 745 kg *	V6 turbo	2 894 cm³	300 km/h *	3"7 *	-	229	218 000 €	70 000 €	★★★★☆	N° 754
La RS 4 Avant s'en va, non sans laisser derrière elle cette ultime série limitée vendue au prix fort. Reste une break efficace, emmené par un V6 aussi performant que peu démonstratif. Adieu l'ami.												
RS 6 AVANT GT	630 ch	2 075 kg *	V8 biturbo	3 996 cm³	305 km/h *	3"3 *	-	289	230 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 756
Le break RS 6 fête son départ à la retraite avec cette très réussie version GT riche d'une suspension qui lui est propre, réglée selon de sains principes. Comportement ludique et V8 dans le ton.												
Bentley www.bentleymotors.com												
CONTINENTAL GT V8	550 ch	2 165 kg *	V8 biturbo	3 996 cm³	318 km/h *	4"0 *	-	275	233 781 €	70 000 €	★★★★★	N° 715/750
Une automobile de luxe de la meilleure espèce, mais pas que... Son agilité aidant, aussi inespérée qu'ébouriffante, la Continental GT en fin de carrière compte parmi les GT les plus recommandables.												
CONTINENTAL GT SPEED	782 ch	2 500 kg	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm³	335 km/h *	3"3 *	-	50	NC	0 €	★★★★☆	N° 750
La Continental GT se convertit à l'hybridation rechargeable. Et première leçon : malgré une prise de poids affolante, la greffe est probante. A vérifier jusqu'à quel point lors d'un essai plus complet.												
BMW www.bmw.fr												
M135 xDRIVE	300 ch	1 550 kg *	4 en ligne turbo	1 998 cm³	250 km/h *	4"9 *	-	184	57 950 €	43 179 €	★★★★☆	N° 758
Une intégrale née traction et une boîte à double embrayage qui lisse les sensations… Mal partie, la M135 ? Non : du moteur performant au comportement point trop sage, plaisir il y a. Malus aussi, hélas.												
M4 CS	550 ch	1 748 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm³	302 km/h *	3"3	20"5	231	162 000 €	70 000 €	★★★★☆	N° 754
« 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.												
M5	727 ch	2 394 kg	V8 biturbo + 1 élec.	4 395 cm³	305 km/h *	3"4	20"4	43	161 900 €	12 080 €	★★★☆☆	N° 754/758
La M5 passe à l'hybridation rechargeable, avec à la clé un poids éléphantesque présumé préjudiciable. Et pourtant, ça le fait, les reprises affolantes et les liaisons au sol fabuleuses aidant.												
Z4 M40i	340 ch	1 588 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm³	260 km/h	4"6	23"4	179	71 750 €	30 624 €	★★★☆☆	N° 689/692
Récemment restylé, le Z4 garde la motorisation attribuée à la version M40i en l'état. Sur le fond, ce roadster, qui n'est pas taillé pour l'attaque, reste efficace en toutes circonstances.												
Bugatti www.bugatti.com/fr												
CHIRON SUPER SPORT **	1 600 ch	1 972 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm³	440 km/h *	2"4 *	-	516	3 840 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 719
Sa poupe « longue queue » en témoigne, la Super Sport fait de l'aérodynamisme son atout majeur. Une conduite qui ne ressemble à rien de connu, mâtinée d'une polyvalence insoupçonnée.												
DIVO **	1 500 ch	1 960 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm³	380 km/h *	2"4 *	-	505	5 000 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 705
Bugatti puise dans son histoire pour cette version spéciale de la Chiron : une carrosserie inédite spectaculaire et une forte appétence pour les virages. 40 exemplaires à 5 millions d'euros l'unité.												
Caterham www.caterham.co.uk												
SEVEN 340 R	168 ch	579 kg	4 en ligne	1 999 cm³	198 km/h	4"9	25"8	148	59 214 €	2 726 €	★★★★★	N° 732/744
La 340 R est faite pour la piste, où elle régale par la grâce de sa direction ultra-directe et de son châssis taillé au poinçon. Le bloc Ford manque de pep, mais qu'importe, l'ivresse est là.												
Chevrolet www.chevrolet.fr												
CORVETTE STINGRAY CABRIOLET	482 ch	1 717 kg	V8	6 162 cm³	296 km/h *	3"8	21"9	277	106 200 €	70 000 €	★★★★★	N° 718/725
Le V8 6.2 atmo perd une poignée de chevaux en traversant l'Atlantique. On le sent un peu moins hargneux, mais il reste extraordinaire avec des saveurs sans artifices. Châssis pointu de série.												
CORVETTE Z06	645 ch	1 679 kg	V8	5 460 cm³	+ de 300 km/h *	3"1	20"1	NC	env. 200 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 736/756
Las, la Z06 n'est pas importée en France par le canal officiel. Elle n'en a pas moins tout d'une très grande. Moteur remarquable, châssis vivant, efficacité chirurgicale : mille regrets.												
Dallara www.dallara.it												
STRADALE IR8 TRIBUTE	400 ch	1 028 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm³	280 km/h *	3"8	21"6	216	255 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 745
Une série limitée et, à la clé, une pistarde de la meilleure espèce. L'extrême rigidité du châssis, la réactivité induite, l'explosivité du « 4 pattes », tout est là. Sur la route, l'extase guette.												
Devalliet www.devalliet.fr												
MUGELLO 375F	225 ch	680 kg *	4 en ligne	1 598 cm³	+ de 200 km/h *	4"6 *	-	127	88 400 €	360 €	★★★★☆	N° 738
C'est aussi léger qu'une Lotus d'antan et cela porte le nom d'un circuit italien. C'est français, avec sous le capot un bloc estampillé Peugeot. Une négociatrice en virages bourrée de talent.												
Donkervoort www.donkervoort.com												
F22	500 ch	803 kg *	5 en ligne turbo	2 480 cm³	290 km/h *	2"5 *	-	195	312 062 €	70 000 €	★★★★★	N° 741
5 cylindres d'origine Audi reformaté, boîte « méca 5 », châssis en partie en carbone, intérieur minimaliste : la F22 va à l'essentiel. Du brutal. Une auto qui se mérite, produite à 100 exemplaires.												
Ferrari www.ferrari.com												
ROMA SPIDER	620 ch	1 556 kg *	V8 biturbo	3 855 cm³	320 km/h *	3"4 *	-	258	246 524 €	70 000 €	★★★★★	N° 741
Plus lourde et moins rigide, la Roma Spider n'a pas le tranchant de la copie d'origine. Le prix à payer s'agissant un cabriolet. Restent le train avant réactif et le V8 explosif, un pur bonheur.												
296 GTB	830 ch	1 470 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm³	330 km/h *	2"9 *	-	149	287 740 €	2 918 €	★★★★★	N° 723
Deux cylindres en moins et un électromoteur dans le décor... Pas de panique. L'hybride 296 GTB est une Ferrari du meilleur cru, une pure propulsion bien servie par ses appuis taillés dans le béton.												
296 GTS	830 ch	1 651 kg	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm³	330 km/h	2"7	18"0	153	315 380 €	3 784 €	★★★★★	N° 731/739
18"0 dans l'exercice du 1 000 m D.A. chiffré par nos soins, le ton est donné. La motricité sans faille, la réactivité du train avant et les freins indestructibles font le reste. Du grand art.												
SF90 XX STRADALE	1 030 ch	1 560 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm³	320 km/h *	2"3 *	-	178	770 000 €	28 413 €	★★★★★	N° 743
La Ferrari de route la plus puissante de tous les temps. Nous l'avons essayée sur circuit : technique aboutie, performances affolantes et parfaite maîtrise de la puissance en premières impressions...												



MARQUES/MODÈLES	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO_2 MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
SF90 SPIDER	1 000 ch	1 670 kg	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm³	340 km/h *	2"5 *	-	162	465 720 €	6 637 €	★★★★★	N° 725
Une Ferrari hybride reste une Ferrari, c'est-à-dire une voiture de sport marquée par son tempérament bestial. Celle-ci n'en demeure pas moins facile à conduire, l'une de ses qualités premières.												
12CILINDRI	830 ch	1 560 kg *	V12	6 496 cm³	340 km/h *	2"9 *	-	353	395 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 754
12CILINDRI SPIDER	830 ch	1 620 kg *	V12	6 496 cm³	340 km/h *	2"9 *	-	360	427 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 758
Rebelote avec le V12 susmentionné, qui de chat angora sur un filet de gaz devient tigre farouche sans transition. Un ravissement pour les oreilles une fois le toit escamoté. Rigidité sans faille.												
PUROSANGUE	725 ch	2 033 kg *	V12	6 496 cm³	310 km/h *	3"3 *	-	393	390 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 735/738
Les SUV ne sont vraiment pas notre tasse de thé, mais il faut avouer que le Purosangue est totalement bluffant. Mécanique de course et comportement ad hoc.												



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.

Ford www.ford.fr

FOCUS ST	280 ch	1 461 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm³	250 km/h	6"9	26"5	183	40 200 €	40 468 €	★★★★☆	N° 737
Performances dans la norme, et alors ? La Focus ST fournit son pesant de sensations à flux tendu, grâce, notamment, à un train avant très incisif. Boîte mécanique de rigueur. Malus démoralisant.												
MUSTANG DARK HORSE	435 ch	1 837 kg *	V8	5 038 cm³	263 km/h *	5"3 *	-	279	71 300 €	70 000 €	★★★★★	N° 750
La Mustang septième du nom décline une version dite Dark Horse. Une sportive à l'état brut. V8 du genre méchant, direction fine et trains roulants posés sur des rails : du bonheur en barre.												
RANGER RAPTOR	292 ch	2 454 kg *	V6 biturbo	2 956 cm³	180 km/h *	7"9 *	-	315	65 856 €	70 000 €	★★★★☆	N° 745
Du sport, certes, mais dans les ornières, où ce pick-up excelle à l'aide, notamment, de ses modes de conduite destinés à la pratique tout-terrain extrême. Tranquille sur le goudron.												

Honda www.honda.fr

CIVIC TYPE R	329 ch	1 430 kg	4 en ligne turbo	1 996 cm³	275 km/h *	6"4	25"5	186	57 220 €	48 901 €	★★★★★	N° 733/743/747
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.												

Hyundai www.hyundai.com

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

Lamborghini www.lamborghini.com

REVUELTO	1 015 ch	1 772 kg	V12 + 3 élec.	6 498 cm³	350 km/h *	2"5 *	-	328	506 808 €	70 000 €	★★★★★	N° 742/752
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.												
URUS SE	800 ch	2 505 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm³	350 km/h *	3"4 *	-	51	264 000 €	0 €	★★★★☆	N° 756
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.												

Land Rover www.landrover.fr

DEFENDER 90 V8	525 ch	2 471 kg	V8 compresseur	5 000 cm³	240 km/h *	5"2	-	320	141 800 €	70 000 €	★★★★☆	N° 729
Un tout-terrain, dont la sportivité est par définition proche de zéro, dans ces pages ? Pourquoi pas, quand s'active sous le capot un V8 source de sensations brutes de fonderie. Un engin attachant.												

Lexus www.lexus.fr

LBX MORIZO RR	304 ch	1 440 kg *	3 en ligne turbo	1 618 cm³	230 km/h *	5"2 *	-	NC	NC	NC	★★★★☆	N° 757
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.												

Lotus www.lotuscars.com

EMIRA i4	360 ch	1 446 kg *	4 en ligne turbo	1 991 cm³	275 km/h *	4"4 *	-	208	96 815 €	70 000 €	★★★★☆	N° 740
Mercedes fournit l'ensemble mécanique (moteur + boîte), et dans le genre « 4 pattes », il y a pire. La réactivité du châssis et l'inimitable toucher de route complètent le tableau. Emérite Emira.												
EMEYA R	918 ch	2 575 kg *	2 électriques	-	256 km/h *	2"8 *	-	0	154 090 €	0 €	★★★★☆	N° 751
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.												
ELETRE R	905 ch	2 640 kg *	2 électromoteurs	-	265 km/h *	2"9 *	-	0	153 090 €	0 €	★★★☆☆	N° 742
Nul doute, ça pulse. Et c'est efficace à un point inespéré au vu de la masse à déplacer, laquelle ne se fait pas oublier. Pour ce qui compte vraiment… presque zéro pointé en termes de sensations.												

Maserati www.maserati.fr

GRANTURISMO TROFEO	550 ch	1 795 kg *	V6 biturbo	2 992 cm³	320 km/h *	3"5 *	-	230	201 200 €	70 000 €	★★★★★	N° 734/743
Une Maserati qui porte bien son nom. Une GT de la meilleure espèce, qui ne s'interdit aucune fulgurance sous le label Trofeo. Le beau V6 sait faire. La qualité de fabrication est remarquable.												
GRANTURISMO FOLGORE	761 ch	2 342 kg	3 électriques	-	325 km/h *	2"7 *	-	0	199 950 €	0 €	★★★★☆	N° 754
C'est une voiture de sport, en dépit du surpoids que l'orgie de watts induit. Les kilos sont bien répartis, d'où une appétence pour le sinueux que nous n'attendions pas. Relances météoriques.												
GRANCABRIO TROFEO	550 ch	1 895 kg *	V6 biturbo	2 992 cm³	320 km/h *	3"6 *	-	238	210 100 €	70 000 €	★★★★☆	N° 752
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.												
MC20	630 ch	1 495 kg *	V6 biturbo	3 000 cm³	326 km/h *	2"9 *	-	261	251 950 €	70 000 €	★★★★☆	N° 713/723
La MC20 vaut pour sa légèreté, son homogénéité et sa précision jamais prise en défaut. Une sportive facile à prendre en main, au résultat, bien servie par son V6 3.0 aussi énergique que musical.												

McLaren cars.mclaren.com

ARTURA	680 ch	1 498 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 993 cm³	330 km/h *	3"0 *	-	104	247 000 €	0 €	★★★★★	N° 726/742
L'Artura est une machine à voyager suffisamment confortable. Ce n'est pas une critique. Et puis, il reste les poussées phénoménales et l'agilité propres à une McLaren, même hybride.												
ARTURA SPIDER	700 ch	1 560 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 993 cm³	330 km/h *	3"0 *	-	108	272 250 €	0 €	★★★★★	N° 751
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.												
750S	750 ch	1 419 kg	V8 biturbo	3 994 cm³	332 km/h *	2"9	18"6	276	282 400 €	70 000 €	★★★★★	N° 743/757
La 750S se hisse, dans le cadre de nos supertests, à la seconde place de nos temps de référence. Une authentique bête de circuit, mais pas que... L'équilibre général fait merveille sur la route.												
765LT SPIDER	765 ch	1 393 kg *	V8 biturbo	3 994 cm³	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...												

Performance et Endurance

Pneumatiques tourisme du 13" au 19"

EROL_SAS_FRANCE



PLATIN ★★★ TYRES

01.44.78.10.10

MARQUES/MODÈLES	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO_2 MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Mercedes www.mercedes-benz.fr												
A 45 S AMG 4MATIC+ **	421 ch	1 680 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm³	270 km/h *	3"9	-	206	79 200 €	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.												
C 63 S AMG E PERFORMANCE	680 ch	2 175 kg	4 en ligne turbo + 1 élec.	1 991 cm³	280 km/h *	3"4	21"5	167	135 600 €	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.												
CLE 53 AMG 4MATIC+ CABRIOLET	449 ch	2 035 kg *	6 en ligne turbo	2 999 cm³	250 km/h *	4"4 *	-	213	100 200 €	70 000 €	★★★★☆	N° 758
L'un des meilleurs moteurs disponibles sur le marché… Allonge et brio au-dessus du lot, en résumé. Comportement sécurisant mais le surpoids limite l'usage de ce cabriolet à la balade musclée.												
AMG GT 63 4MATIC+	585 ch	1 950 kg	V8 biturbo	3 982 cm³	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.												
AMG GT 63 PRO	612 ch	1 950 kg *	V8 biturbo	3 982 cm³	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.												
AMG GT 63 S E PERFORMANCE	816 ch	2 195 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 982 cm³	320 km/h *	2"8 *	-	188	230 800 €	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.												
SL 63 AMG 4MATIC+	585 ch	1 945 kg	V8 biturbo	3 982 cm³	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.												
GLC 63 S AMG E PERFORMANCE	680 ch	2 379 kg	4 en ligne turbo + 1 élec.	1 991 cm³	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												
CYBERSTER	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												
COOPER S JCW	204 ch	1 346 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm³	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												
SUPER 3	118 ch	635 kg *	3 en ligne	1 487 cm³	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.												
PLUS SIX	335 ch	1 075 kg *	6 en ligne biturbo	2 998 cm³	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												
UTOPIA	864 ch	1 280 kg *	V12 biturbo	5 980 cm³	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.												
HUAYRA R	850 ch	1 050 kg *	V12	6 000 cm³	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												
718 CAYMAN GT4 RS	500 ch	1 491 kg	6 à plat	3 996 cm³	315 km/h *	3"8	21"0	295	162 500 €	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…												
718 SPYDER RS	500 ch	1 410 kg *	6 à plat	3 996 cm³	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.												
911 CARRERA 4 GTS CABRIOLET	541 ch	1 595 kg *	6 à plat turbo + 1 élec.	3 598 cm³	300 km/h *	3"1 *	-	295	197 400 €	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.												
911 S/T	525 ch	1 434 kg	6 à plat	3 996 cm³	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.												
911 GT3 RS	525 ch	1 503 kg	6 à plat	3 996 cm³	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 écrin pour le flat 6 4.0 atmo.												
TAYCAN TURBO GT	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.												
PANAMERA TURBO S E-HYBRID	782 ch	2 365 kg	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm³	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.												
CAYENNE COUPÉ TURBO E-HYBRID	739 ch	2 670 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm³	295 km/h *	3"7 *	-	40	192 000 €	0 €	★★★☆☆	N° 745
Un char d'assaut équipé d'un ensemble mécanique hybride rechargeable, cela donne du lourd. Du très lourd. Et pourtant, cet engin équilibré est loin d'être déplaisant à conduire. 739 ch, cela aide.												
Tesla www.tesla.com												
MODEL S PLAID	1 034 ch	2 217 kg	3 moteurs élec.	-	322 km/h *	2"4	17"4	0	119 990 €	0 €	★★★★★	N° 743
Des accélérations cataclysmiques, une poussée sidérante à faire pâlir une McLaren Senna : c'est ça, la Model S Plaid trimoteur. Le châssis encaisse le déluge sans se désunir. Facile au quotidien.												
Toyota www.toyota.fr												
GR YARIS BVA	280 ch	1 318 kg	3 en ligne turbo	1 618 cm³	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												
GOLF GTI CLUBSPORT	300 ch	1 478 kg	4 en ligne turbo	1 478 cm³	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.												



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.



ASTON MARTIN Paris

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



Aston Martin DBX550
12/2020 - 57 673 km - 149 900€



Aston Martin Vantage F1 Edition
02/2024 - 5 500 km - 250 000€



Aston Martin DB11 V12
06/2024 - 2 000 km - 279 000€

ASTON MARTIN Bordeaux

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



Aston Martin VANQUISH S Coupe
07/2017 - 23 300 km - 232 603€



Aston Martin DB12 Coupe
11/2023 - 3 000 km - 330 680€



Aston Martin DBX707
10/2023 - 3 400 km - 319 707€

ASTON MARTIN Monaco

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



Aston Martin DB12 V8
01/2024 - 3 700 km - 255 000€



Aston Martin DBS V12 Coupe
01/2023- 12 800 km - 275 000€



Aston Martin DBX707
01/2023 - 28 700 km - 215 000€



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 : 5 300
135 990€



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



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



CATERHAM 165 S
Année : 2018
Kilométrage : 3 000
32 990€

VERBAERE
PASSION & SERVICES

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


La rencontre entre sportivité,
modernité et élégance !
Nouvelle Audi S5
Nous Sommes Audi.
Bauerparis.fr
Gamme Nouvelle S5: consommation en cycle mixte 7,5 – 7,7/100km et émissions de CO2 mixtes 169-178 g/kms. Valeurs susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.
Volkswagen Group France, SAS à Directoire et Conseil de Surveillance au capital social de 198 502 510€, 11 avenue de Boursonne à VILLERS-COTTERETS (02600), RCS de SOISSONS 832 277 370.
A
B
C
D
E 178 g CO2/km
F
G
Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer
Audi Sport Store
Audi Bauer Paris Roissy
1, rue des Marguilliers
95700 Roissy-en-France
01 85 74 30 00
Audi Bauer Paris Saint-Ouen
78-80, rue du Docteur Bauer
93400 Saint-Ouen
01 49 18 30 00
Audi Bauer Paris Wagram
21, rue Cardinet
75017 Paris
01 42 12 30 00
Audi Bauer Paris Nanterre**
36, av. Vladimir Ilitch Lénine
92000 Nanterre
01 85 76 30 00

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 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 €



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, Awrgent GT, Tout Cuir Noir & Coutures Rouges, 149.900 €



991 Carrera S
04/16, 51.506 km, Blanc, Cuir Noir, Sièges sport plus, 107.900 €



911 Carrera 3.0 L Coupé
04/77, 136.950 km, Noir, Intérieur Noir, 89.900 €

Panamera 4S E-Hybrid
08/23, 8.900 km, Noir Intense, Tout Cuir Noir, 144.900 €

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 €

Taycan GTS Sport Turismo
05/23, 10.909 km, Gris Dolomite, Intérieur GTS Craie, 119.900 €

Panamera Turbo S E-Hybrid
03/21, 31.900 km, Gris Volcano, Tout Cuir Noir & Craie, 144.900 €

991 Targa 4S
12/15, 57.396 km, Noir Intense - Tout cuir Noir, 129.900 €

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

PORSCHE

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

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

OFFICIAL
FERRARI SERVICE
MODENA SPORT

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



Ferrari California
Année : 2012
Km : 78 098
Couleur extérieure : Nero Daytona
114 900 €



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.ferraridealers.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 488 GTB

Année : 2016
Km : 30 803
Couleur extérieure : Rosso Scuderia
239 900€



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

MONACO-OCCASIONS.COM

BPM Exclusive



Aston Martin DB11 V8 Volante
06/22 – 16.500 km – 177.000 €



Aston Martin DBS Coupé V12
01/23 – 12.800 km – 268.750 €



Aston Martin DBS V12 Volante
01/11 – 31.000 km – 129.750 €



Aston Martin DB11 V8 Volante
10/20 – 47.700 km – 144.750 €



Aston Martin V8 Vantage
09/22 – 28.600 km – 129.750 €



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



Aston Martin DBX 707
12/22 – 28.000 km – 209.000 €



Aston Martin DBX V8
07/21 – 28.900 km – 175.000 €



Bentley Bentayga Azure
07/23 – 1.800 km – 206.000 €



Bentley Bentayga EWB Azure V8
12/23 – 5.400 km – 269.000 €



Bentley Bentayga V8 First Edition
01/22 – 23.800 km – 225.000 €



Bentley Continental GTC W12
09/19 – 16.700 km – 236.000 €



Bentley Continental GT V8 Azure
01/24 – 300 km – 258.000 €



Bentley Continental GT W12
04/19 – 19.600 km – 179.800 €



Bentley Flying Spur V6 Azure Hybrid
07/24 – 220 km – 224.900 €



Bentley Flying Spur S V6 Hybrid
04/24 – 1.800 km – 225.600 €



McLaren 650 S Spider
06/15 – 34.400 km – 164.900 €



McLaren 765 LT
04/21 – 1.600 km – 435.000 €



McLaren 720 S Luxury
04/18 – 21.300 km – 225.000 €



McLaren Artura V6
11/22 – 10.700 km – 226.750 €

BENTLEY

pininfarina

PORSCHE

McLaren MONACO

ASTON MARTIN Monaco

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

MONACO-OCCASIONS.COM

BPM Exclusive



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



Ferrari 328 GTS
09/89 – 113.900 km - 95.000 €



Ferrari 458 Spider
11/12 – 34.930 km – 232.000 €



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



Ferrari F12 Berlinetta
12/12 – 28.890 km – 248.000 €



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



Ferrari California T
05/15 – 14.800 km – 159.000 €



Ferrari SF90 Stradale
07/21 – 6.800 km – 429.000 €



Rolls-Royce Spectre
08/24 – 500 km – 540.000 €



Rolls-Royce Ghost
06/23 – 2.100 km – 329.000 €



Rolls-Royce Ghost
12/24 – 150 km – 444.000 €



Maserati GranTurismo V8 Trofeo
03/24 – 900 km – 178.750 €



Porsche 911 Cabriolet 4 GTS
04/24 – 3.500 km – 219.750 €



Porsche 718 Boxster GTS
05/18 – 75.800 km – 71.700 €



Porsche 718 Cayman GTS
10/18 – 27.300 km – 79.750 €



Porsche Cayenne Coupé E-Hybrid Platinium ed.
03/23 – 36.800 km – 96.500 €



Land-Rover Defender 90 P525 V8
05/23 – 7.650 km – 115.650 €



Range Rover Velar P400e PHEV AWD
10/23 – 8.600 km – 85.900 €



Range Rover P530 Autobiography Overfinch
11/23 – 15.800 km – 229.000 €



Range Rover Sport P460e PHEV LWB
02/24 – 8.500 km – 125.800 €

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

OFFICIAL FERRARI DEALER SCUDERIA MONTE-CARLO

ROLLS-ROYCE MOTOR CARS

JAGUAR

smart

Maserati

MONACO-OCCASIONS.COM

BPM Exclusive



Mini Clubman Cooper Canonbury
01/21 – 21.200 – 26.800 €



Morgan Plus Six 3.0 L 335
02/24 – 400 km – 131.000 €



Audi RS Q8 mHev
03/23 – 31.300 km – 122.750 €



BMW 340i Pack M
11/19 – 82.200 km – 43.900 €



Lamborghini Urus
01/20 – 36.000 km – 249.750 €



Lamborghini Urus
07/20 – 52.600 km – 215.750 €



Alfa-Romeo Stelvio Quadrifoglio Q4
04/18 – 61.900 km – 56.000 €



Ineos Grenadier Trailmaster
07/24 – 100 km – 79.500 €



Mercedes-Benz AMG GT Black Series
12/21 – 2.600 km – 369.000 €



Mercedes-Benz AMG GT 4 Portes 63 S 4Matic
01/19 – 12.800 km – 124.800 €



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



Mercedes-Benz E 63 AMG S 4Matic
04/18 – 56.400 km – 73.750 €



Mercedes-Benz E63 AMG S 4Matic
05/18 – 16.900 km – 85.500 €



Mercedes-Benz C63 Break AMG S E Performance 4Matic
04/24 – 17.400 km – 121.800 €



Mercedes-Benz C 43 AMG Break
07/24 – 3.300 km – 75.750 €



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



Mercedes-Benz S63 AMG S E Performance L 4Matic
08/23 – 16.000 km – 208.750 €



Mercedes-Benz S63 Coupé AMG 4Matic
06/18 – 75.000 km – 89.000 €



Mercedes-Benz S580e AMG Line L
02/22 – 13.100 km – 98.750 €



Mercedes-Benz SL 63 AMG 4Matic
03/24 – 4.500 km – 185.750 €

Téléchargez notre Nouvelle application mobile | Disponible sur GET IT ON Google Play | Download on the App Store

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

BPM Exclusive | MORGAN

NOTRE SÉLECTION

Morgan Motor Orléans



Morgan Plus Four
2 500 km I Boite automatique

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

Morgan Motor Nantes



Morgan Plus Four 2.0
20 000 km I Boite automatique

Couleur :Blanc crème
Moteur : 4 cylindres - BMW twin-turbo
Type de carburant : Essence

Morgan Motor Monaco



Morgan Plus Four 2.0
600 km I Boite automatique

Couleur : Tiffany Blue Mat
Moteur : 4 cylindres - BMW twin-turbo
Type de carburant : Essence

Morgan Motor Bordeaux



Morgan Plus Four MY22
14 900 km I Boite automatique

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

Morgan Motor Toulouse



Morgan Plus Four
2 000 km I Boite automatique

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

Morgan Motor Paris



Morgan Three Wheeler 2.0
20 000 km I Boite manuelle

Couleur : Vert
Moteur : 2 cylindres en V S&S
Type de carburant : Essence

Rendez-vous dans nos showrooms MORGAN MOTOR !

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

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

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

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

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

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

www.morganmotor-bpm.fr



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 6ème 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



Suivez-nous !
@moteuretsens

Moteur & SENS®

NOTRE SHOWROOM À 30 MIN DE PARIS

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



Porsche 911 (991) GT3 RS Weissach 520 ch
05/19 – 28.000 km – 229.900 €
Jaune Racing, cuir / alcantara noir, Packs Clubsport / Sport Chrono, Bose



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 – 1 450 000 €
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

FRANCE SUPERCARS

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

FRANCE SUPERCARS LYON
317 rue du Vauzel
69480 Amberieux d'Azergues
✆ +33 (0)4 74 69 95 79



Lamborghini Huracan Tecnica
07/21 | 8.000 km | 369.000 €
Alcantara noir, étriers jaunes, JA 20 Narvi



Porsche 911 (991.2) Speedster Heritage Design
08/19 | 12.500 km | 349.900 €
Cuir Cognac Heritage, Pack Sport Chrono +, Lift



Ferrari 296 GTB
04/23 | 7.957 km | 299.900 €
Cuir nero, volant carbone / Led, Lift



Porsche 911 (991.2) GT3 RS
01/20 – 6.990 km – 264.900 €
Cuir / alcantara noir, Packs Clubsport / acoustique



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



Lamborghini Huracan Spyder LP 610-4
04/19 | 44.600 km | 219.900 €
Cuir noir



Porsche 718 Cayman GT4 RS
08/23 | 15.900 km | 209.900 €
Cuir noir / Alcantara bleu, Packs Weissach / Clubsport



Dodge Viper GTS
03/16 | 13.680 km | 199.900 €
Cuir noir, différentiel Track-Lock



Porsche 911 (991.2) Turbo S
10/16 | 29.100 km | 184.900 €
Cuir rouge, Pack Sport Chrono



Ferrari California T
07/14 | 34.900 km | 149.900 €
Cuir noir, surpiques grigio Sciaro, volant carbone / Led



Ferrari 575 M Maranello
06/03 | 37.900 km | 104.900 €
Cuir Cuoio Daytona, écussons



Jaguar F-Type SVR Coupé
11/16 | 43.900 km | 104.900 €
Cuir noir, Packs Technologie / Visibilité / Confort

contact@francesupercars.com www.francesupercars.com _france_supercars_

ct-car Premium Classics

Achat | Vente | Dépôt | Reprise | Transport
✆ 352 55 95 91 - **www.ct-car.lu** - info@ct-car.com
95, rue des Bruyères - 1274 Howald, Luxembourg



Porsche 911 (991) Targa 4 GTS
07/19, 450 ch, 50.700 km, garantie, **134.900 €** (TVA 17 % Récup)



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



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



Ferrari 458 Speciale Aperta 1 / 499 EX
04/15, 600 ch, 2.400 km, 1ére main, **999.999 €**



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



Mc Laren 570 S
05/16, 570 ch, 19.900 km, garantie, **130.000 €** (TVA 17 % Récup)

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

L'ART DE L'AUTOMOBILE



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



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



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



Porsche 991.2 Turbo - 134.500 €, 10/16, 63.650 km, 1ère main, T.O, dossier complet, 100 % d'origine



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



Porsche 996 GT3 RS (1 sur 682) - 279.000 €, 12/03, 20.500 km, 2ème main, état concours, dossier complet



McLaren 600 LT MSO - 259.000 € (TVA), 07/19, 5.100 km, Clubsport Pro, baquets Senna, full carbone Int / Ext



Porsche 997 Speedster 60/356 - 315 000 €, 06/11, 7 200 km, PDK, orig. Velizy, 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 - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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

Transport Walter

VOTRE PARTENAIRE DE CONFIANCE POUR TOUS TYPES DE TRANSPORTS

EXPERTISE / FIABILITÉ / PONCTUALITÉ





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

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

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

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

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

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

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





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





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





Ferrari SF 90 Spider
09/22, 3.200 km, Rosso Corsa, cuir nero, full carbone, Lift, caméra • **589.900 €**

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



Ferrari Portofino
10/19, 29.175 km, Nero Daytona, cuir cuoio, Apple CarPlay, HiFi system display • **199.900 €**

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



Ferrari GTC4 Lusso V12
02/19, 37.494 km, bleu TDF, cuir Cognac, toit Pano, full carbone intérieur, Lift • **239.900 €**

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



Ferrari F8 Spider
10/21, 11.898 km, Grigio Silverstone opaco, full carbone Int / Ext, caméra 360°, Lift • **379.900 €**

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



Ferrari 812 GTS
08/21, 15.780 km, Grigio GTS, cuir nero, full carbone, caméra, Lift • **454.900 €**

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



Ferrari California T
04/16, 74.800 km, Grigio Silverstone, cuir cuio, volant carbone / Led, écussons • **134.900 €**

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



Ferrari California T
01/17, 36.226 km, Grigio Scuro, cuir / alcantara nero, full carbone Intérieur, CarPlay, caméra, écussons • **155.900 €**

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



Ferrari 360 Modena
10/04, 67.480 km, Rosso Corsa, cuir nero, écussons, révison compléte, full suivi • **115.900 €**

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.



Damy Carrosserie
Ligne Droite des Hunaudières
72230 Ruaudin

Certification aluminium & multi matériaux
Audi, Porsche et Tesla

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

ASSURANCE AUTO

Au Mans chaque 24 h d'assurance coûte moins cher qu'ailleurs.

Réductions importantes pour kilométrage limité.

Spécialiste pour les Hypercars et GT d'Exception



Assurance tous risques Circuit / Loisir
incluse dans votre contrat.

Pour un devis personnalisé contactez
Rémy Parisseaux au **06.64.96.64.84**

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

N° Orias : 14000184

ALLIANZ CABINET PARISSEAUX | 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

Spécialiste Rolls-Royce

Mécanique | Carrosserie | Après-Vente





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



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

AUTOHAUS 60

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



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



Mercedes A160 Style Line BVM
02/22, 35.900 km, noir Cosmos, tissu noir, française • **22.900 €** (TVA)

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



Lotus Exige 350 Sport
12/16, 9.400 km, metallic grey, Pack alcantara, boite 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 « 50ème anniversaire origine »
2017, 27.000 km, bleu, alcantara noir • **80.000 €**

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



CHIC'AUTO

07 48 12 68 48 - chic.auto34@gmail.com

Votre voiture de prestige en sécurité

Garages sécurisés et confidentiels
à partir de 180€/mois
Accès 24h/24 et 7j/7

SKYN ©
PPF DETAILING - COVERING

07 63 77 34 34 - www.skynwrap.com

Film de protection PPF
Covering
Traitement céramique
Nettoyage professionnel

« Sécurisez et submimez votre véhicule d'exception avec Chic'Auto et SKYN »
à 3 min. de l'autoroute A9 (Sortie 33 Sète - Bassin de Thau)

MOSA FREIN
Clutches & Brakes

ENDLESS

Voici enfin le meilleur système de freinage pour votre ALPINE

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

EN EXCLUSIVITE chez Mosa Frein
ENDLESS



Plaquettes arrières
ENDLESS

Plaquettes avants
ENDLESS

PLUG & PLAY

Disque 70 canaux
Permet un refroidissement inégalé.



Disque de 54 canaux
hyper résistant.

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

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

APRACING · brembo Racing · FERODO RACING · PAGID RACING · SACHS PERFORMANCE · Zimmermann
CL BRAKES · PFC BRAKES · ENDLESS · tilton · ST SUSPENSION TRANSFORMS · GiroDisc RACING BRAKES AND TECHNOLOGY

FIORANO RACING

UNE PASSION COMMUNE

Notre savoir faire à votre service



Toute notre actualité sur

www.fioranoracing.fr

Retrouvez nous sur



Dominique Romeo

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

23, Av. des 3 Peuples - 78180 Montigny-Le-Bretonneux

✆ 01 61 38 28 10 | dominique@fioranoracing.fr



Ferrari 348 TS
02/93, 51.700 km, Rosso Corsa, cuir noir, grosse révision faite • **89.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



Ferrari 360 Challenge
02/00, 33.159 km, argento Nurburgring, révision et restauration complète • **139.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



Ferrari 400 i BVA
03/81, 73.637 km, bleu métal, cuir noir, grosse révision faite • **89.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



Ferrari 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



Ferrari 430 F1
01/07, 66.966 km, Rosso Corsa, cuir noir Daytona, habillage tableau de bord carbone, écussons • **126.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



Ferrari 365 GT 2+2
06/70, 54.110 km, gris clair, cuir fauve, Matching Numbers, état collection • **279.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



Citroën DS 21 Pallas
09/68, 63.230 km, gris clair, cuir fauve • **39.000 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



Alfa Roméo Giulia Spider 1600
01/66, 18.871 km, rouge, cuir noir • **84.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



Maserati GranCabrio 4.7 S BVA
03/16, 44.524 km, gris foncé métal, cuir noir, options • **99.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



Maserati GranTurismo 4.7 S
01/09, 67.029 km, noir, cuir noir, Bose, JA 20 Neptune, Skyhook • **59.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



BMW Z8
08/00, 59.145 km, gris clair métal, cuir rouge / noir, Hard Top, carnet • **217.000 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



BMW X6 3.0 D 258 cv M Sport
12/17, 59.550 km, noir Black Sapphire, cuir noir / crème, sièges chauffants Av. / Arr., T.O Pano, cam. • **49.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



TAILORED FOR YOU

Tastes change. Not passion. *

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

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

carrosserieherve.com

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

TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

CABINET CHRISTOPHE MÉRIAN

DEPUIS 1987

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

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

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

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

ORIAS : 07012543



Caterham 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» • **63.990 €**
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 • **93.900 €**
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



Caterham 170S
Neuve, Pack full decal, plancher bas, coupe batterie, JA black Juno alloy 14 • **42.990 €**
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 • **64.990 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.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



Caterham 340 S
Neuve, Volcano Red, châssis SV, plancher bas, volant Momo cuir avec quick release, peinture Exclusive, JA Apollo black 13» • **64.990 €**
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» • **61.490 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com



Porsche 991 4S Cabriolet Phase 2 3.0 L 420 cv PDK
2017, 70.000 km, noir, cuir complet noir, Chrono, Bose, PASM, SEC. Ventilés • **109.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



Ford Mustang GT Coupé 5.0 L V8 421 cv BVA6
01/17, 49.250 km, noir, cuir noir, Echapp. Sport, sièges Sport / Chauff. / Ventilés, Nbses options • **43.900 €** (Malus Compris)
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



PatrimOne

YOU TRUST • WE CARE

La Référence de l'Assurance Haut de Gamme

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

Contacter Ladislas Palisson
Tél 01 42 99 60 20 | Fax 01 42 99 60 26
lpalisson@patrimone.com





EROL_SAS_FRANCE WWW.EROL.FR 01.44.78.10.10

PAGID RACING



Track Day + Endurance



Sprint et Rallye



Pour disques en carbone céramique

ENDLESS
ADVANCED RACING BRAKE TECHNOLOGY

brembo RACING

Les célèbres disques Brembo Track Day sont maintenant disponibles pour les nouvelles 992 S, GT3, GT3 RS, les Cayman GT4 et GT4 RS !
Disques, plaquettes et kits disponibles pour la plupart des sportives et supercars, aussi en remplacement du carbone céramique.


Disques et kits Track Day


Disques Turismo 996 4S - Turbo - 997 S


Disques Sport TY3
Nouveau

UPGRADE


Kits gros freins et Pista



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

Disponibles pour la plupart des Porsche !

atomix_r_france

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

ATOMIX-R

LA PREMIERE INTEGRALE DE L'AUTOMOBILE !

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

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

TARIF LANCEMENT

30 € ttc*

~~40 € ttc~~

-10 euros avec le code OFC10

LA COMPAGNIE DE LA HOUSSE

à acheter sur
www.compagniedelahousse.com
ou www.lofficieldesclassics.com

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

L'OFFICIEL des CLASSICS

NUMERO#1
2025
COLLECTOR

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

TOUS LES VEHICULES DE COLLECTION ET YOUNGTIMERS



600 MARQUES DU MONDE ENTIER: EUROPE - USA - ASIE

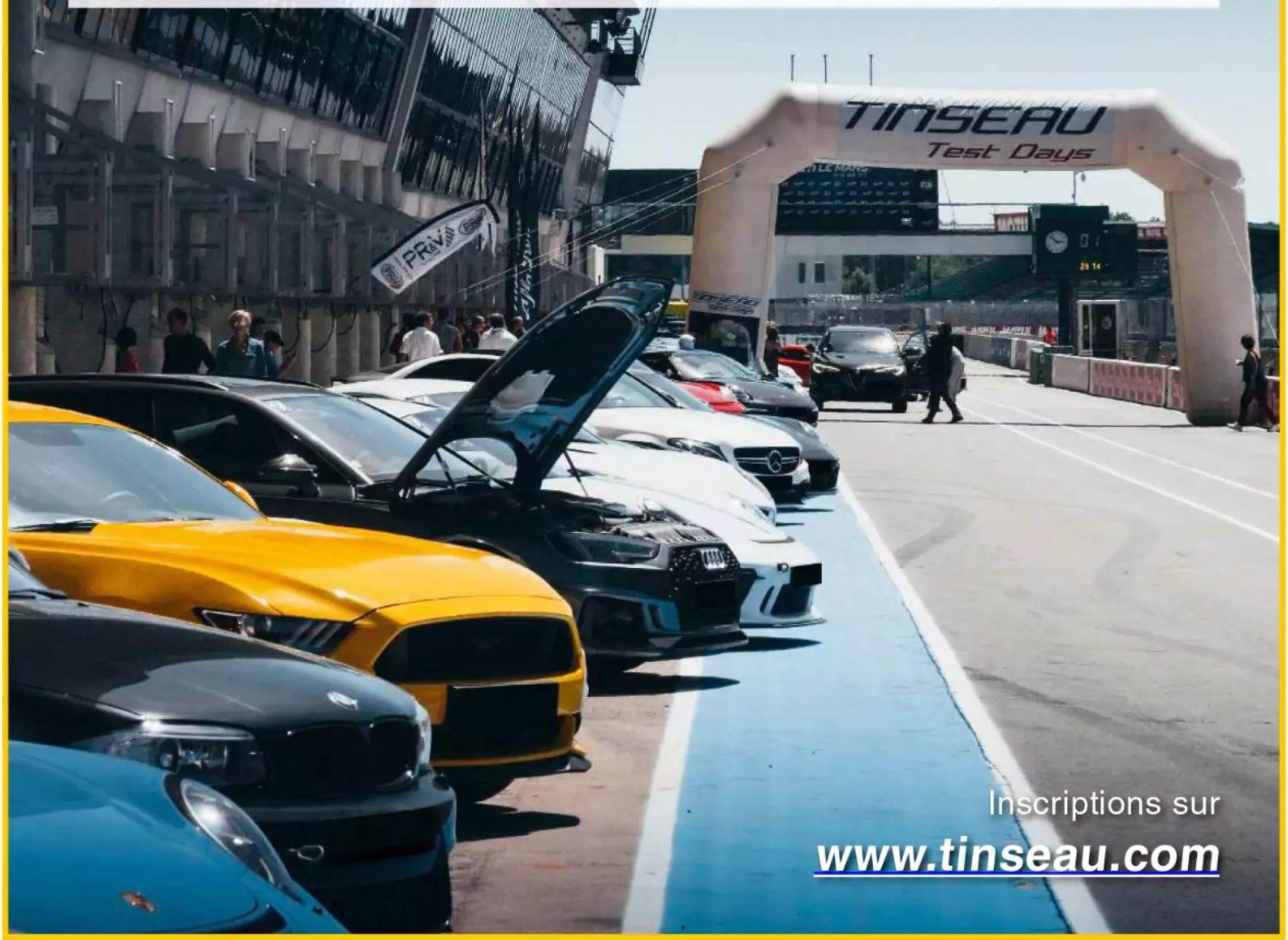


INFOS TECHNIQUES - COTES - ENCHERES - BONNES ADRESSES
WWW.LOFFICIELDESCLASSICS.COM
40,00 €

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



Inscriptions sur
www.tinseau.com

Entretien et réparations (moteur + boite) véhicules modernes, historiques et de compétition.
| Assistance course | Vente de voitures d'occasion |
Location voitures et stages de pilotage sur circuit : **Porsche Cayman GT4 ClubSport et Audi R8 GT3 LMS.**

Tinseau Assistance | 264 rue Laennec 41350 Vineuil | **tinseau@gmail.com**

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer


31e SPORT & COLLECTION
29 MAI - 1 JUIN 2025
500
FERRARI
CONTRE LE CANCER
& TOUTES GT, LE MANS, F1
GROUPE TILT COMMUNICATION
SPORT & COLLECTION
CIRCUIT DU VAL DE VIENNE
www.sportetcollection.org
Ferrari
ARMÉE DE L'AIR & DE L'ESPACE
aramco
MICHELIN
B.R.M Chronographes
LEGENDES DE NICE
Vienne & Gartempe

Retro+

4.7/5 AVIS CLIENTS

THE FEEDBACK COMPANY eKomi

NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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

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

www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS, Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée – 138 Rue La Boétie – 75008 PARIS. RCS PARIS 350954846. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) – Création : designe.fr. *Au 19/09/2023

LA PAUSE VINTAGE

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

TRIMESTRIEL SPORT AUTO CLASSIQUES N°35



SPORT

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

130 **COULISSES F1**
Les essais de présaison & le Grand Prix d'Australie.

Haas Media F1

136

ENQUÊTE : LES FEMMES EN FORMULE 1

Laura Müller, première femme ingénieure de course en Formule 1 : cette nomination chez Haas est venue rappeler que ce sport ne se féminise que lentement en ce qui concerne les postes techniques. Et qu'il n'y a toujours pas de femme pilote en F1. Le management, en revanche, ne leur est pas fermé. Enquête.



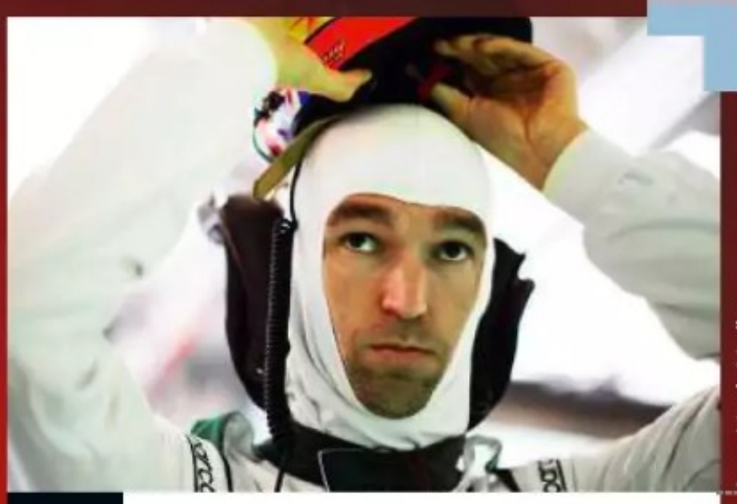
Laurent Villaron

120 **STUDIO**
Formule 3 Dallara F325 (2025)



Aston Martin F1 Media

126 **REPORTAGE F1**
Honda, motoriste d'Aston Martin en 2026



Aston Martin Media

140 **WEC**
Ils ont changé d'équipe : témoignages


WATERFORD
RICHARD MILLE
7
HEXIS
ENERGY DRINK
YACCO
aramco
advanced fuel
PIRELLI
dallara
ART



TOUJOURS INCONTOURNABLE

Désormais plus durable grâce à un carburant 100 % renouvelable et à quelques pièces en carbone recyclé, la Formule 3 entend rester une étape indispensable dans la pyramide des monoplaces. **A cette fin, elle adopte une nouvelle monte de pneus pour mieux préparer les jeunes talents à la Formule 1.**

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

Historiquement, la Formule 3 a toujours occupé une place cruciale dans la formation des pilotes. S'il en existe bon nombre ayant court-circuité l'échelon de la Formule 2 – parmi lesquels Max Verstappen, Carlos Sainz et Esteban Ocon –, plus rares sont les pilotes ayant zappé l'étape Formule 3. Il y a six ans, la discipline – jusque-là ouverte à diverses marques de châssis – a évolué. En fusionnant avec le GP3, la « nouvelle » Formule 3 est devenue une discipline réglementairement monotype gérée par le même promoteur que la Formule 2 : Formula Motorsport Ltd.

Loin de pousser à un consumérisme forcené, la société de Bruno Michel a fait le choix de différer la mise à jour de cette monoplace lancée en 2019. *« L'idée de départ est de changer la voiture tous les trois ans. Cela permet d'avoir des autos qui évoluent en matière de technologie et qui restent proches de ce qui se pratique en F1. En revanche, il y a eu des années durant lesquelles il ne nous a pas paru envisageable de lancer une nouvelle voiture alors qu'on en avait une qui fonctionnait très bien. Une nouvelle auto constitue des investissements qui ne sont pas neutres pour les équipes. »*

Pour des raisons budgétaires tenant compte du contexte économique post-Covid, il a donc été décidé de ne mettre à jour la F3 que cette année, après six saisons de bons et loyaux services de la Dallara F319. Sa petite sœur ne présente d'ailleurs pas de grosses révolutions, comme nous l'explique Pierre-Alain Michot, le directeur technique de Formula Motorsport Ltd : *« Elle suit le chemin de sa grande sœur. Par conséquent, on n'a pas de révolution à proprement parler, mais on a énormément d'évolutions, un petit peu dans l'esprit de ce que l'on avait fait pour la F2 l'année passée. Il faut dire que nous avions une base qui était déjà très bien, mais nous avions besoin de nous adapter aux dernières réglementations de sécurité de la FIA. Nous avons ainsi mis à jour tous ces paramètres-là. Il y a une évolution considérable du côté de l'arceau de sécurité, pour se mettre en conformité avec la nouvelle norme qui sera instaurée en F1 en 2026. Il y a aussi plus de tests de résistance qui sont imposés, et nous avons dû faire une grosse mise à jour au niveau de la partie arrière – avec l'adoption d'une nouvelle boîte de vitesses – et des crash box avant-arrière pour pouvoir encaisser plus d'énergie en cas de choc. La partie interne de la monocoque est la même que celle de la F2, mais l'arrière est différent par la taille du réservoir, dont la capacité est moindre. »*

Nouveau carburant

En conséquence, le cockpit de la F3 est censé accueillir (comme la F2) tous les types de morphologie. De quoi permettre à l'espoir américain Ugo Ugochukwu (membre du Junior Team McLaren) de caser ses 192 cm sans trop de problèmes ! Le Halo qui surplombe l'habitacle est en acier et non en titane, comme en F2 ou en F1 : *« Nous avons pris le parti d'un Halo un petit peu plus lourd avec l'acier, qui est bien moins coûteux que le titane »*, précise l'ingénieur français.

Il est un domaine dans lequel la nouvelle F3 innove par rapport à sa devancière : la durabilité. *« Nous adoptons cette année un nouveau carburant renouvelable développé par Aramco,* indique Pierre-Alain Michot. *Il s'agit d'un biocarburant issu de déchets alimentaires, comme de l'huile de cuisson. Nous avons fait énormément de tests avec Aramco et Mecachrome en 2024 pour trouver la bonne formulation de carburant qui nous permette de rouler avec le même niveau de fiabilité et de performance, ce qui était pour nous un critère d'ordre 1. Les carburants durables sont parfois plus agressifs pour les moteurs. Là, c'est l'inverse, il l'est un peu moins que ce*

Le cockpit de la F3 est taillé pour accueillir toutes les morphologies. Comme en F1, le volant relaie les informations des commissaires de piste, en complément des drapeaux.

que nous utilisions dans le passé. Ce nouveau carburant est transparent en matière de coût pour les équipes. Par ailleurs, nous avons beaucoup travaillé pour obtenir une réduction de la consommation de l'ordre de 3 à 5 %. » Au-delà de l'adaptation à ce nouveau carburant, le moteur toujours fourni et développé par Mecachrome reçoit quelques évolutions : *« Il a fallu changer certains composants pour s'adapter à la nouvelle électronique – introduite en F2 l'an dernier – et que nous implémentons en F3 cette année »*, complète le directeur technique de la F3.

Carbone recyclé

Les préoccupations de durabilité ne se limitent pas à l'adoption d'un biocarburant, comme le souligne Pierre-Alain Michot : *« La nouvelle monoplace intègre des éléments en carbone recyclé. Cela concerne trois pièces principales : les dérives d'aileron avant, la coquille du siège extractible et le capot moteur. Pour bénéficier de la même résistance que le carbone normal, il faut souvent ajouter des couches de carbone à la fabrication, ce qui induit un petit surpoids. Nous avons préféré le carbone recyclé à d'autres matériaux comme la fibre de lin, par exemple, car il permet une bonne réparabilité. »*
Il s'agit d'un premier pas intéressant, bien qu'il reste très modeste (les pièces en question ne représentent que 10 % des éléments de carrosserie, hors structure de sécurité).
Si ces nouveautés sont assez invisibles pour les pilotes une fois au volant, il en est une autre que les redoublants de la discipline devraient sentir passer : le changement de taille des pneus (toujours fournis par Pirelli). *« Historiquement, la Formule 3 était équipée de roues de 13 pouces,* explique le référent technique de la discipline. *Nous sommes passés à des jantes de 16 pouces pour nous rapprocher des roues de 18 pouces utilisées par les grandes sœurs en F2 et en F1. L'idée est de permettre aux pilotes de s'habituer à la gestion de pneus à flancs étroits. Tout le monde va devoir apprendre, et cela devrait rebattre un peu les cartes en début de saison. Ce sont des pneus un brin plus rigides qui aident à la tenue en virage rapide. »*

Le Français Alessandro Giusti – membre de la Williams F1 Academy et de l'équipe de France FFSA – confirme que l'impact des nouvelles gommes est très sensible : *« J'avais testé les précédentes F3 lors des essais de fin de saison, l'an dernier. Pour moi, le passage de 13 à 16 pouces représente une énorme différence entre les deux générations de voiture. Cela demande une réelle phase d'adaptation. »*
Théophile Naël, l'autre Frenchie débutant en F3 cette année, développe : *« L'auto est un chouia plus posée. Il est donc légèrement plus difficile de la piloter dans les virages serrés. En revanche, ces pneus ont l'air de très peu se dégrader. Ils semblent se refroidir plus facilement et tenir plus longtemps en course. »*
A l'orée de cette saison, il est une question qui taraude Bruno Michel et son équipe : *« Nous avons désormais une certaine habitude de lancer de nouvelles voitures. Ce n'est jamais complètement la routine car il faut constamment se montrer vigilant, notamment en matière de fiabilité et de performance. Mais, au-delà de ces deux paramètres, un autre point capital pour nous est la faculté d'une monoplace à produire de belles courses. Et ça, c'est toujours un challenge. C'est quelque chose que nous travaillons en amont avec la FIA puis avec nos partenaires techniques. Et je suis très impatient de voir à Melbourne ce que va donner la voiture en course. »*
Il faut reconnaître que, jusque-là, le cahier des charges de la F2 et de la F3 avait permis aux monoplaces de se suivre sans perturbations aérodynamiques excessives, facilitant ainsi les dépassements.
Une recette que la F1 a tant de mal à trouver… Les modifications apportées à l'aérodynamique des nouvelles F3 – afin de renforcer un lien de parenté visuel avec les F2 et les F1 – allaient-elles bouleverser ce délicat équilibre ?
A en croire l'avis des pilotes à l'issue des premiers essais collectifs menés fin février à Barcelone, il semble que la nouvelle F3 n'ait rien perdu des bonnes dispositions de sa devancière en cette matière : *« Je pense que c'est encore mieux avec la nouvelle, même si le DRS a l'air un peu moins puissant,* indique Alessandro Giusti, qui évoluera cette saison chez MP Motorsport. *Ça donne l'impression que ça va* ●●●

"Nous avons fait énormément de tests avec Aramco et Mecachrome pour trouver la bonne formulation de biocarburant."

Pierre-Alain Michot, directeur technique F3



Le moteur de Formule 3, fourni par Mecachrome, est le même que celui de la Formule 2 mais en version atmosphérique. Il délivre 380 ch et est accouplé à une nouvelle boîte de vitesses, conçue par un autre fournisseur français : 3MO.

être plus facile de se suivre, donc on ne peut avoir que de belles courses. » Impression confirmée par Théophile Naël, qui courra sous les couleurs de l'équipe Van Amersfoort Racing : « *Je crois que les courses vont être encore plus intéressantes que par le passé. La principale différence est en virage rapide, où on a un peu plus d'appui que la précédente F3.* »

Ecart de puissance

Si les législateurs ont eu la bonne idée de vouloir simplifier la pyramide menant à la Formule 1 avec une structure compréhensible par tous (F4, F3, F2, F1), il faut reconnaître qu'il manque un étage à cette structure entre la F4 (qui affiche 160 ch) et la F3 (qui dispose de 380 ch). Cet échelon intermédiaire est occupé par les formules régionales, dont la principale est l'ancienne Formule Renault désormais rebaptisée « FRECA » (Formula Regional European Championship by Alpine). Ces monoplaces délivrent 280 ch. « *Ça me paraît indispensable de passer par une catégorie intermédiaire entre la F4 et la F3,* confirme Théophile Naël, *ne serait-ce que pour se familiariser avec la bonne manière de chauffer les pneus et être capable de les exploiter de façon très rapide, dès le premier tour lancé. Et puis, il y a un gros écart de puissance. Rien qu'en passant de la F4 à la FRECA, j'avais été surpris par la différence de perception de la vitesse. S'adapter visuellement prend du temps, alors, entre F4 et F3, l'écart est forcément plus important.* »

Si les FRECA et les F2 sont mues par un moteur turbocompressé, la F3 reste fidèle à un moteur atmosphérique qui ravit Théophile Naël : « *J'aime beaucoup. C'est un peu différent et il faut un peu de temps pour s'adapter. Le différentiel de puissance est vraiment sensible par rapport à la FRECA. Avec l'aéro, la vitesse de passage est vraiment étonnante, de même que la puissance de freinage. Il faut parfois mettre jusqu'à 110 bar de pression. Je l'ai senti dès les essais de fin de saison dernière et j'ai donc orienté ma préparation physique hivernale là-dessus pour éviter les mauvaises surprises.* »

La Formule 3 peut s'appuyer sur quelques ambassadeurs très convaincants. Deux météores ont en effet récemment démontré l'excellence de la formation prodiguée par la F3 : l'Australien Oscar Piastri – champion en 2020 – et Gabriel Bortoleto – champion en 2023 – n'ont eu besoin que d'une saison (victorieuse) en Formule 2 pour qu'une écurie de F1 les engage…

Un conseil : si vous voulez vous familiariser avec les futures stars de la F1, n'hésitez pas à suivre les courses de F3. Elles sont diffusées sur Canal+ ! ●

"Le passage de jantes de 13 à 16 pouces représente une énorme différence entre les deux générations de voiture. Cela demande une vraie phase d'adaptation."

Alessandro Giusti, pilote

TECHNIQUE

Moteur : **V6 atmosphérique, 24 S (Mecachrome V634)** Cylindrée : **3,4 litres** Alésage x course : **96 x 78,2 mm** Distribution : **2 ACT**
Alimentation : **injection indirecte** Puissance maxi : **380 ch à 8 000 tr/mn** Couple maxi : **380 Nm à 6 000 tr/mn**
Accélérateur : **électronique** Châssis : **monocoque Dallara en carbone, halo en acier, panneaux protecteurs en Zylon**
Suspension AV & AR : **doubles triangles-ressorts et amortisseurs classiques (hélicoïdaux)**
Freins : **disques acier, étriers 4 pistons Brembo** Roues : **16 pouces**
Pneus : **Pirelli (3 mélanges disponibles pour la saison, 1 seul disponible par meeting)**
Aérodynamique : **ailerons AV & AR en carbone avec DRS arrière**
Transmission : **propulsion, 6 rapports à commande séquentielle électro-hydraulique (Magneti Marelli)**
Boîte de vitesses : **position longitudinale (3MO)** Empattement : **2 943 mm** Voies AV/AR : **1 585/1 520 mm** Largeur : **1 857 mm**
Poids : **690 kg (en ordre de marche, avec pilote, sans essence)**

PROPÉDEUTIQUE DE LA GREFFE

Après avoir motorisé pendant des années et avec un certain succès les Red Bull, l'unité de puissance Honda va migrer chez Aston Martin en 2026. Mais sous le régime d'un tout nouveau règlement. **Le développement se poursuivra jusqu'au dernier moment, afin de pratiquer la meilleure greffe du paddock.**

Par Lionel Froissart
Photos Aston Martin & Honda Media

Le logo Honda Racing prendra place sur les voitures vertes à partir de 2026, comme illustré page de droite *(photo retouchée)*. Avec une implication totale du constructeur japonais, l'équipe anglaise, propriété de Lawrence Stroll, s'est assuré un partenariat solide.

À la fin de la saison 2024, l'unité de puissance Honda élaborée dans les bureaux d'études de Sakura au Japon comptait 61 victoires sous différentes appellations, l'équipe Red Bull ayant un temps exploité les moteurs japonais sous le nom de Red Bull Power Trains. Il s'agit là d'un bilan remarquable si l'on se souvient du retour de Honda en F1 en 2015 avec un moteur hybride, un principe alors en phase avec l'orientation commerciale de Honda, mais qui s'avéra catastrophique. Le projet faillit capoter tant le développement de cette nouvelle technologie appliquée à la F1 s'avéra complexe et surtout coûteuse. Lors de son association infructueuse avec McLaren (de 2015 à 2017), le département HRC (Honda Racing Corporation) est allé jusqu'à passer chaque saison une centaine de moteurs au banc d'essai, lesquels partaient dans la foulée au pilon faute de donner satisfaction sur le plan performance ou fiabilité.

Autant de revers qui ont poussé Honda à une politique sportive parfois illisible, entre renoncement annoncé et poursuite du projet. C'est cette incertitude qui a poussé Red Bull à lancer son propre programme de motorisation lorsque Honda a déclaré en 2020 vouloir se retirer de la F1, avant de se raviser dès 2023, se tournant alors vers Aston Martin, lorsque la FIA a présenté le nouveau règlement technique qui s'appliquerait pour les moteurs à partir de 2026. Le texte impose une puissance issue pour moitié de l'électricité, mais prévoit une simplification, en tout cas sur le papier, avec la suppression d'un élément jugé sans grand intérêt sur le plan technologique et surtout inexistant sur la voiture de monsieur Tout-le-Monde : le MGU-H, autrement dit le système de récupération d'énergie générée par la chaleur des gaz d'échappement.

Concurrence : pronostic variable

Les départements Moteur n'en sont pas moins confrontés à un immense défi avec ce nouveau règlement, et les rumeurs divergent quant à l'avancée des travaux déjà miss en œuvre pour l'appliquer. Selon les dernières fuites du paddock, les ingénieurs de Mercedes et Ferrari affichent une grande sérénité au sujet de leur futur groupe propulseur. A contrario, personne ne semble croire à la réussite, au moins à court terme, du futur moteur de l'entité Ford et Red Bull Power Trains qui devra pourtant propulser les Red Bull et les Racing Bulls à partir de la saison prochaine. Quant à l'avancée du programme Audi, c'est le silence radio. Le constructeur allemand, qui a prévu de motoriser ses châssis conçus à Hinwil (Suisse), s'est récemment contenté de rappeler que ses ingénieurs ont toujours été très novateurs dans le domaine de la motorisation de ses voitures. Mais le règlement moteur de 2026 est très restrictif et ne laisse pas beaucoup de place à l'innovation ou aux trouvailles susceptibles de faire la différence.

Reste donc Honda qui, pour une fois, joue la transparence. Koji Watanabe, président de Honda Racing Corporation, et donc en charge du

POUR 2026, COMME TOUS LES MOTORISTES DE LA F1, HONDA DOIT ÉLABORER UNE UNITÉ DE PUISSANCE AU CONCEPT TOUT NOUVEAU. AVEC ASTON MARTIN CETTE FOIS. UN DÉFI TECHNOLOGIQUE IMMENSE.





Adrian Newey
Partenaire technique en chef d'Aston Martin F1 Team

Adrian Newey a pris officiellement ses fonctions chez Aston Martin le 1er mars, mais le cerveau était déjà concentré sur la conception de la future monoplace de 2026 depuis plusieurs mois. Outre son immense expérience, il a l'avantage de bien connaître les motoristes de Honda. Le Britannique devra toutefois se plier aux contraintes que lui imposeront ses homologues de Sakura, au Japon, chargés de la conception de la future unité de puissance Honda.

programme F1, a fait un point sur le développement de l'unité de puissance Honda qui propulsera les Aston Martin, et peut-être une deuxième équipe dans le futur si la performance est au rendez-vous. Watanabe a rappelé pourquoi le constructeur japonais est revenu sur sa décision de quitter la F1 après que tout l'édifice des sports mécaniques fut ébranlé par la période de Covid : « *La nouvelle réglementation pour 2026 avec le moteur à combustion à 50 % et la partie électrique à 50 % est très attrayante à la fois pour Honda et Honda Racing. L'orientation vers un carburant neutre en carbone est excellente pour nous, c'est pourquoi nous avons décidé de revenir officiellement en Formule 1.* »

Au-delà de la suppression du MGU-H, qui est loin d'être anecdotique, c'est aussi l'obligation d'utiliser du carburant durable et de tirer la moitié de la puissance de l'énergie électrique qui a motivé l'implication des grands constructeurs. Différents techniciens nous ont confirmé que l'apport du carburant serait primordial pour assurer la performance. Car il s'agira d'un carburant 100 % durable, le règlement imposant la neutralité carbone à la sortie des échappements de F1.

Tetushi Kakuda, en charge de l'aspect technique de l'unité de puissance Honda, reconnaît qu'il s'agit d'un défi majeur et difficile. Certains en ont immédiatement déduit que les Japonais étaient confrontés à des difficultés d'élaboration sur leur futur moteur. Les représentants japonais, qui ne sont pas du genre à se montrer trop optimistes, ont laissé dire. Au département Recherche et développement de Sakura, les ingénieurs préfèrent cette discrétion, et que la concurrence soit distraite.

Tetushi Kakuda a toutefois lâché une information très importante qui souligne à quel point Honda veut se donner toutes les chances de réussir ce challenge : « *Nous visons une homologation du groupe propulseur en février 2026. Comme nous avons commencé avec un léger retard, nous voulons avancer jusqu'à la dernière minute.* »

Alors qu'a été tué dans l'œuf le projet d'association avec Red Bull Power Trains, qui aurait conçu le moteur thermique, tandis que toute la partie électrique et récupération d'énergie aurait été à la charge de Honda,



Koji Watanabe
Président de Honda Racing Corporation

Toshihiro Mibe
Directeur général de Honda

Lawrence Stroll
Président exécutif d'Aston Martin

"NOUS VISONS UNE HOMOLOGATION DU GROUPE PROPULSEUR EN FÉVRIER 2026. COMME NOUS AVONS COMMENCÉ AVEC UN LÉGER RETARD, NOUS VOULONS AVANCER JUSQU'À LA DERNIÈRE MINUTE."

Tetushi Kakuda, chef de projet Honda F1

C'est en 2023 que Lawrence Stroll avait fait le déplacement à Tokyo pour sceller le partenariat entre Honda et Aston Martin.

le constructeur japonais a sans doute choisi la bonne solution en prenant l'ensemble du programme à son compte, de façon à en exploiter techniquement et commercialement les éventuels futurs succès. Ce qu'a confirmé Koji Watanabe, soucieux de ne pas mettre dans la balance l'honneur de ses troupes : *« Il aurait été risqué de combiner un moteur à combustion interne produit au Royaume-Uni avec des pièces électriques provenant du Japon, sans compter la complexité de travailler à deux endroits différents du globe. De plus, aucune des deux parties n'aurait eu le plein contrôle sur le produit final. Par exemple, si le moteur à combustion ne donnait pas satisfaction, cela se serait répercuté indirectement sur Honda, alors que les ingénieurs japonais n'auraient eu aucune influence sur ce moteur. »*

L'élément Newey

Avec ses récents moteurs hybrides, notamment depuis 2020, Honda a démontré son savoir-faire dans des domaines particuliers qui lui seront précieux avec la nouvelle réglementation. Il y a quelques années, Honda a racheté une société spécialisée dans la fabrication des batteries et a beaucoup travaillé à en diminuer la taille et donc le poids. La maîtrise des techniciens japonais dans ce domaine est inestimable.
L'encombrement optimisé de son unité de puissance devrait également ravir Adrian Newey, désormais directeur technique d'Aston Martin. L'ingénieur anglais a toujours rêvé de concevoir une monoplace qui ne serait pas « encombrée » d'un moteur aujourd'hui doté d'une demi-douzaine d'éléments, sans parler des indispensables systèmes de refroidissement et qui sont autant d'obstacles à la conception d'une aérodynamique optimisée.
Koji Watanabe connaît cette fâcheuse tendance de Newey à mettre une pression excessive sur les motoristes et a déjà prévenu que sa monoplace devra intégrer au mieux le futur V6 hybride Honda. *« Nous construisons le PU* (Power Unit ou unité de puissance, autrement dit le moteur) *et ils construisent le châssis de la voiture, alors il arrive que nos visions diffèrent. Dans ces cas-là, il y a des conflits entre ce que veut l'équipe du châssis et ce que veut celle du PU. Mais* (avec Adrian Newey, NDLR)*, nous avons réussi à créer la meilleure voiture du monde* (chez Red Bull, NDLR). *Il est maintenant chez Aston Martin et nous sommes prêts à faire face à des défis similaires. »*
Les Japonais de Honda peuvent également compter sur l'inestimable apport d'Andy Cowell pour faciliter la collaboration avec les responsables châssis de l'équipe de Lawrence Stroll. Récemment propulsé directeur général d'Aston Martin F1, Cowell est avant tout un technicien de haut vol qui était le responsable du département Moteur chez Mercedes, dont l'unité de puissance a dominé la F1 de 2014 à 2021, avant que Honda ne succède à la firme à l'étoile. Cowell doit maintenant faire en sorte que la greffe prenne entre la prochaine Aston Martin et le futur Power Unit de Honda. *« Nous passons de l'état d'équipe cliente utilisant le groupe propulseur Mercedes à celui d'équipe d'usine avec Honda, les carburants Aramco et les lubrifiants Valvoline, tout en développant notre propre transmission et nos propres triangles de suspension arrière »,* résume Andy Cowell, soulignant qu'il s'agit là d'un défi colossal. ●



Andy Cowell
Directeur général et Team Principal d'Aston Martin F1 Team

Andy Cowell, transfert de Mercedes, est considéré comme le pendant de Newey pour la partie moteur. C'est lui qui a contribué au succès de l'unité de puissance hybride du constructeur allemand depuis 2014. Outre son rôle de directeur général, ce technicien de formation assurera l'interface entre les départements châssis et moteur. Et veillera à la bonne implantation des multiples éléments du moteur Honda dans la future Aston Martin.

Tetushi Kakuda
Chef de projet Honda F1

F1 75

FORMULE 1

Dans les coulisses des grands prix

Essais d'intersaison
CIRCUIT INTERNATIONAL
DE SAKHIR. BAHREÏN
26 - 28 FÉVRIER 2025

GP d'Australie
CIRCUIT DE MELBOURNE PARK
14 - 16 MARS 2025

Et le voici en tête du championnat du monde. Au-delà de la satisfaction de cette première victoire de la saison, le moment est fort pour Lando Norris lorsqu'il se relève du baquet de sa McLaren. Une MCL39 qui tient ses promesses. Il ne lui reste plus qu'à tenir sans faiblir pendant tout le championnat, car Max Verstappen lui a prouvé d'entrée qu'il ne lâchera en aucun cas la pression...

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



01

DPPI



02

Mercedes F1 Media

Arrêt obligatoire ! La FIA a décidé d'imposer deux passages par les stands, avec changement de pneus, lors du prochain Grand Prix de Monaco, le 25 mai. Objectif : apporter un peu de piment à cette course en ville qui en est trop souvent dépourvue.

Ça ratiocine à propos de la flexibilité des ailerons arrière. La FIA a décidé de contrôler leur déformation selon la vitesse, grâce à des caméras haute définition. Il se murmure que Ferrari et McLaren auraient pris trop de libertés par rapport au règlement. La surveillance a commencé en Australie et se poursuivra en Chine : ça va se durcir.

Essais d'intersaison

CIRCUIT INTERNATIONAL DE SAKHIR. BAHREÏN

26 - 28 FÉVRIER 2025

MERCREDI 26 FÉVRIER

01 Deux arrêts à Monaco

Un espoir de spectacle

Une décision du Conseil mondial de la FIA est officialisée en ce mercredi d'hiver, et elle concerne le Grand Prix de Monaco. Si les qualifications du samedi sont passionnantes en Principauté, la course du dimanche y est le plus souvent d'un ennui mortel. En 2023 et 2024, les vainqueurs, Verstappen et Leclerc, ont mené de bout en bout sans suspense. L'année dernière, un drapeau rouge prématuré avait même permis à la quasi-totalité du peloton de disputer l'intégralité du grand prix sans changer de pneus. Pour tenter d'animer ce qui est devenu une procession, la FIA impose cette année deux arrêts obligatoires, avec l'utilisation d'au moins trois jeux de pneus de deux composés différents.

JEUDI 27 FÉVRIER

Verstappen sifflé

On ne l'y prendra plus

Si la Formule 1 a dans l'idée de pérenniser la présentation des équipes lors d'un show semblable à celui de « F1 75 » organisé à Londres, le 18 février, pour lancer la saison en grande pompe, elle devra se passer de Max Verstappen, apprend-on. Déjà très critique avant l'événement, le champion du monde n'a pas apprécié d'y être sifflé par le public anglais. Son père Jos a jugé comme *« honteuses »* les huées à l'encontre de son fils, mais ne s'est pas prononcé sur l'accueil tout aussi hostile réservé à Christian Horner.

SAMEDI 1ER MARS

Sainz, directeur du GPDA

La succession de Vettel

Faute d'avoir été courtisé par les équipes de pointe, Carlos Sainz a vu son ego flatté par la reconnaissance de ses pairs membres du GPDA, l'association des pilotes de grands prix. Le 23 février, il a en effet été élu directeur du GPDA en lieu et place de Sebastian Vettel, définitivement retraité de la F1. L'Espagnol évoque ses priorités : outre le travail pour maintenir la vigilance sur les questions de sécurité, les pilotes sont confrontés à de récurrentes tensions avec l'autorité de la FIA et son président Mohammed Ben Sulayem. Sainz va partager ce rôle de directeur-superviseur avec le pilote Mercedes George Russell.

Max Verstappen n'a aucune intention de renouveler l'expérience du show de présentation de la saison. Le public anglais, qui le considère comme un imposteur face à Hamilton, l'a hué sans aucun fair-play à Londres.

DIMANCHE 2 MARS

Wittich confirme sa mise à pied

Incompréhension

A quelques jours du début de la saison, l'ancien directeur de course de la F1 Niels Wittich, débarqué avant le Grand Prix de Las Vegas 2024, reconnaît qu'il n'a toujours pas eu de réponse satisfaisante de la part de la FIA au sujet de ce qui était bien une mise à pied. Et ce n'est pas faute d'en avoir demandé une à l'instance sportive et à son président Mohammed Ben Sulayem, lequel a refusé de justifier cette décision. *« La dernière fois que j'ai parlé avec le président, c'était l'année dernière en Chine, ça remonte donc… au mois d'avril ! »*, affirme l'Allemand. C'est Rui Marques qui occupe désormais ce siège hautement éjectable de directeur de course.

MERCREDI 5 MARS

02 Ailerons "caoutchouc"

Surveillance en live

Les commissaires techniques prennent des mesures pour contrer les équipes qui tentent de contourner la réglementation sur la flexibilité des ailerons. La FIA annonce sa décision de placer les ailerons arrière sous la surveillance de caméras haute définition dès l'épreuve ●●●



01

Les Formule 1 de Bernie Ecclestone resteront "dans la famille", si l'on peut dire : celui qui s'est offert l'ensemble de cette collection chargée d'histoire n'est autre que l'héritier Red Bull, Mark Mateschitz (32 ans). "Le millénial le plus riche d'Europe", comme l'a désigné Bloomberg, s'est délesté dans cette affaire de quelque 600 millions d'euros. Bonne nouvelle, il a promis d'exposer la collection au public.



02

La Course des champions (Race of Champions) voit s'affronter sur plusieurs manches et différentes machines des pilotes de différents horizons, en activité ou non. Etaient présents cette année à Sydney Sebastian Vettel, David Coulthard, les rallymans Petter et son fils Oliver Solberg... Sébastien Loeb avait déjà gagné à quatre reprises, le voici désormais quintuple vainqueur de la ROC, record ! Il a au passage gagné la Coupe des nations qui se tenait en même temps, en équipe avec le pilote de Formule 2 Victor Martins...

d'ouverture en Australie. Selon différents directeurs techniques, les écuries Ferrari et McLaren sont particulièrement visées. A l'issue de ce premier grand prix, la FIA annoncera, le 17 mars, en se basant sur les enregistrements vidéo réalisés à Melbourne, qu'elle soumettra les monoplaces à des tests plus sévères, à partir du Grand Prix de Chine, concernant la lame supérieure de l'aileron arrière. Actuellement, si l'on soumet l'une des extrémités de cette lame à une charge verticale de 75 kg, elle ne doit pas se déformer de plus de 2 mm. A partir de la Chine, la déformation ne devra pas dépasser 0,5 mm.

L'affaire Horner de retour
Un nouveau procès en vue

Un an après le début de l'affaire qui l'avait vu mis en cause pour un supposé comportement déplacé aux dépens de son assistante chez Red Bull, Christian Horner n'est toujours pas sorti de cet imbroglio. Pourtant, le patron de l'équipe Red Bull pensait ce différend derrière lui, à la suite d'une enquête interne qui l'avait blanchi. Mais voilà que la plaignante a décidé de porter l'affaire devant un tribunal civil. En outre, un texte de loi britannique a bâillonné les médias d'outre-Manche qui n'ont pas le droit d'y faire référence. Il s'agit d'un « Reporting Restriction Order » propre à la loi anglaise. Cette affaire doit donc encore passer devant un tribunal de l'emploi chargé de régler les conflits au sein des entreprises.

VENDREDI 7 MARS

01 Ecclestone vide son garage

69 Formule 1 vendues

Bernie Ecclestone ne voulait pas que sa formidable collection de voitures de course (essentiellement des Formule 1) soit dispersée... Pas vraiment aux abois financièrement, l'ancien « grand argentier de la F1 » a su attendre que se présente un acheteur unique. Et c'est le fils de feu Dietrich Mateschitz, Mark Mateschitz, actionnaire à hauteur de 49 % de la firme Red Bull, qui a décroché ce gros lot. A vrai dire, l'estimation de 600 millions d'euros que lui aurait coûté cette acquisition n'a fait qu'égratigner sa fortune. L'héritier a assuré à Ecclestone que sa priorité sera de permettre au public d'admirer cette collection dans un musée dédié. Il est difficile de désigner une pièce plus prestigieuse que les autres dans cette accumulation de voitures de prestige, mais la Ferrari 375, ex-Ascari, sort du lot.

SAMEDI 8 MARS

02 Course des champions

Un nouveau record pour Sébastien Loeb

Quelques anciens pilotes de F1 (Sebastian Vettel, Mick Schumacher, Heikki Kovalainen, David Coulthard), et même Valtteri Bottas, toujours en activité, ont répondu à l'appel des organisateurs de la Course des champions organisée pour la première fois en Australie, à Sydney. Déjà vainqueur le premier soir, associé à Victor Martins dans la Coupe des nations, Sébastien Loeb a récidivé dans la course individuelle. Nous avons eu la chance d'être passager du multi-titré français lors d'un quart de finale et nous avons ainsi pu mesurer ce que veut dire maîtriser son sujet ! Double vainqueur de cette édition 2025, Loeb est désormais le premier quintuple vainqueur de la Course de champions. Une info glanée à cette occasion : Mick Schumacher a confirmé que la Formule 1 restait l'une de ses priorités et qu'il avait l'intention de prendre contact avec les responsables de la future équipe Cadillac de F1.

GP d'Australie

CIRCUIT DE MELBOURNE PARK

14 - 16 MARS 2025

JEUDI 13 MARS

Domenicali reste en poste

A la tête de la F1 jusqu'en 2029

La plupart des suiveurs européens de la F1 étaient bien réveillés, décalage horaire oblige, lorsqu'ils ont reçu à 6 heures du matin une alerte de Formula One Management leur annonçant que le contrat de Stefano Domenicali comme président-directeur général de la Formule 1 était prolongé pour une période d'au moins cinq ans. Arrivé à ce poste en 2021, l'ancien patron de la Scuderia Ferrari se voit conforté en partie grâce aux excellents résultats financiers de la F1 et à son audience mondiale en constante augmentation.



Ferrari F1 Media



Red Bull Media

Dans plusieurs pays, Lewis Hamilton est le pilote préféré des amateurs de F1, selon les sondages. Et l'annonce de son arrivée à la Scuderia a fait bondir l'action en Bourse de Ferrari. Il faudra sans doute davantage que la contreperformance de l'écurie, et le calvaire du pilote durant la course de Melbourne, pour refroidir tant d'amour.

S'il y en a un qui avait la pression, c'était bien Liam Lawson pour son premier week-end de grand prix comme coéquipier du redoutable Max Verstappen. Et ce fut la galère pour le nouveau pilote Red Bull, avec une voiture apparemment trop pointue, une qualification ratée et un crash en course. En prime, et ça fait toujours plaisir, il a essuyé dès la qualif les critiques venimeuses d'Helmut Marko, le responsable du Red Bull Junior Team dont il est issu.

Lewis Hamilton compte près de 40 millions de followers rien que sur Instagram, quand les 19 autres pilotes du plateau en cumulent à peine plus de 91 millions à eux tous.

VENDREDI 14 MARS

03 Comme une rock star
L'effet Hamilton

Rarement un pilote aura rameuté autant les foules que Lewis Hamilton. La majorité des habitués du paddock reconnaissent que le septuple champion du monde est LA star de la F1 et son passage chez Ferrari donne toute la mesure de ce phénomène. Dans le paddock de Melbourne, c'est un véritable mur de curieux qui se dresse devant la zone d'accueil Ferrari avant chaque séance dans l'espoir d'obtenir un selfie ou d'arracher un autographe à la vedette de la Scuderia. Lors de l'annonce officielle du recrutement du Britannique, il y a un an, l'action de Ferrari avait bondi de 12 % à la bourse de New York, soit une croissance du capital estimée à 7 milliards de dollars. Depuis, l'action a gagné 46 %, représentant 90 milliards de dollars. Au-delà des bons résultats commerciaux, l'effet Hamilton n'est pas étranger au rayonnement global de la marque italienne. Un détail en passant : le champion anglais compte près de 40 millions de followers rien que sur Instagram, alors que l'ensemble des 19 autres pilotes du plateau en cumulent à peine plus de 91 millions.

Accords Concorde
Signature en bonne voie

Les 11 écuries (les 10 actuelles plus Cadillac) viennent de se mettre d'accord pour un nouvel accord Concorde, qui régira les bases du fonctionnement de la discipline de 2026 à 2030. L'accord commercial a été séparé de l'accord de gestion qui nécessite, lui, d'être validée par la FIA. Mais le deal commercial n'en dépend pas. Et si la FIA refusait de le signer, cela priverait la fédération de la rémunération de la F1, ce qu'elle ne pourrait pas se permettre pendant très longtemps...

Ecarts de langage
Vers l'apaisement ?

Les commissaires de la Formule 1 ont rencontré les pilotes et semblent s'être accordés sur une solution à « l'affaire des gros mots ». Il a été finalement décidé que les dialogues entre le pilote et son écurie ne seraient pas pénalisés, à moins d'insultes à l'égard d'un individu ou d'officiels. En revanche, proférer une grossièreté en conférence de presse FIA sera puni. Cela semble être un compromis raisonnable, même si les pilotes, aussi bien en F1 qu'en WRC (Adrien Fourmaux a récemment écopé d'une amende) continuent à demander publiquement où va l'argent de ces contraventions du langage.
Autre information concernant les commissaires, le collège a été un peu réorganisé depuis le départ de Johnny Herbert et de Tim Mayer. Pedro Lamy devient l'un des commissaires pilotes, aux côtés de Derek Warwick, Vintantonio Liuzzi et Enrique Bernoldi.

SAMEDI 15 MARS

04 Bienvenue chez Max
Lawson déjà sous pression

Helmut Marko a le chic pour mettre ses pilotes en confiance. Alors qu'il venait de rater ses qualifications dans les grandes largeurs, Liam Lawson a reçu une sévère mise en garde de la part d'Helmut Marko, dont la patience n'est pas la principale qualité. L'Autrichien a même jugé que le résultat du nouveau venu était *« inacceptable »*. Quelques heures plus tard, l'écurie Red Bull tentera de dédouaner son pilote, au moins pour sa qualification ratée en raison d'un problème de turbo. Reste que le Néo-Zélandais s'est montré en grande difficulté tout au long du week-end au volant d'une Red Bull très pointue.

Tsunoda se lâche
Un petit tacle à Lawson

Yuki Tsunoda sait que son avenir de pilote ne passera probablement jamais par Red Bull, ce qui lui autorise une certaine liberté de parole. Ainsi, le Japonais de chez Racing Bulls, qualifié à une superbe 5e place, n'a pas manqué d'ironiser sur la décision d'Helmut Marko de ne pas l'avoir choisi, lui, ●●●



DPPI



F1 Media

Kimi Antonelli paraissait songeur après avoir seulement décroché la 16e place sur la grille de départ. Il est pourtant remonté en course jusqu'au pied du podium, gagnant ses premiers points en F1 (douze !) et devenant, à 18 ans, le 2e plus jeune de l'histoire de la F1 à entrer dans les points (après un certain Verstappen). Tout cela malgré un 360° pendant sa course sur la piste ruisselante de Melbourne. Epatant.

Les crashes et sorties de piste se sont multipliés, sans épargner les expérimentés Alonso et Sainz. Quant aux débutants, à part Kimi Antonelli (et encore, il a eu chaud !), ils se sont tous fait prendre au piège de la pluie australienne. Dès le tour de chauffe pour Isack Hadjar, consolé par le père de Lewis Hamilton alors qu'il rentrait en pleurs et à pied à son stand.

pour remplacer Sergio Pérez. Il n'a pas manqué de souligner que c'est la huitième fois consécutive qu'il surclasse « l'autre » pilote de la filière Red Bull, sans jamais citer le nom du Néo-Zélandais Lawson.

DIMANCHE 16 MARS

01

Dure journée pour les novices
Crashs en série

Sur une piste non permanente et particulièrement glissante au moment du départ, les pilotes se doutaient qu'ils allaient vivre un calvaire. Mais peut-être pas à ce point-là. Oliver Bearman, échaudé par deux sorties de pistes aux essais, jouait la prudence en partant des stands avec sa Haas. En revanche, l'inexpérimenté Isack Hadjar se faisait piéger par un coup d'accélérateur trop généreux dès le deuxième virage du tour de chauffe et y laissait une roue, un aileron arrière et un peu de sa fierté à l'occasion de cet abandon très prématuré. Après une courte neutralisation, Jack Doohan ne faisait pas beaucoup mieux en fracassant son Alpine dès le premier tour lancé. Liam Lawson et Gabriel Bortoleto allaient connaître le même sort un peu plus tard lors de la dernière averse aussi brève que violente. Parmi les petits nouveaux, c'est l'Italien Kimi Antonelli qui s'en sortait le mieux en remontant de la 16e à la 4e place au prix de quelques dépassements autoritaires, et malgré un 360 degrés en début de course, sans rien toucher. Seule et maigre consolation pour tous ces jeunes gens, de vieux briscards comme les Espagnols Carlos Sainz en début de course et Fernando Alonso en fin de grand prix ont commis des erreurs tout aussi définitives,

Essai d'avant-saison
Melbourne sur les rangs

Le patron du Grand Prix d'Australie, Martin Pakula, annonce que Melbourne aimerait à l'avenir accueillir les essais d'avant-saison. Pendant des années, l'Australie a ouvert le bal des grands prix, avant que Bahreïn ne paie pour prendre cette place. Cependant, cette année, en raison du ramadan, le Grand Prix de Bahreïn a dû être repoussé. Ce sera la même chose en 2026, d'où la candidature de Melbourne pour les essais. Cela obligerait à fermer l'Albert Park un peu plus longtemps, mais le fait d'accueillir deux événements devrait alléger le coût de cette contrainte. Cependant, du fait de son fuseau horaire, cela n'est pas neutre sur les audiences télé, même si cela peut attirer l'intérêt des téléspectateurs asiatiques.

Célébrations abrégées
En route pour Shanghai

Entre des rafales de vent glaciales et la nécessité de livrer tout le matériel et les voitures dans la zone de fret de l'aéroport de Melbourne dans la matinée du lundi, les équipes ne se sont pas attardées dans l'enceinte détrempée de l'Albert Park. En quelques heures, le paddock avait perdu de son charme bucolique. Tous les préposés au démontage des installations étaient à pied d'œuvre, pour livrer aux douanes chinoises en une seule fois la totalité du matériel. ●

CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE 2025 *

* Au 18 mars

TOP 10. ÉCURIES

	Ecurie	Points
1	**McLaren**	**27 pts**
2	**Mercedes**	**27 pts**
3	**Red Bull**	**18 pts**
4	Williams	10 pts
5	Aston Martin	8 pts
6	Stake Sauber	6 pts
7	Ferrari	5 pts
8	Alpine	-
9	Racing Bulls	-
10	Haas	-

TOP 10. PILOTES

	Pilote	Points
1	**Lando Norris**	**25 pts**
2	**Max Verstappen**	**18 pts**
3	**George Russell**	**15 pts**
4	Kimi Antonelli	12 pts
5	Alex Albon	10 pts
6	Lance Stroll	8 pts
7	Nico Hülkenberg	6 pts
8	Charles Leclerc	4 pts
9	Oscar Piastri	2 pts
10	Lewis Hamilton	1 pt

DANS LES COULISSES LE MOIS PROCHAIN



CIRCUIT DE L'ALBERT PARK
14-16 MARS 2025

GP d'Australie





DPPI

Le duel annoncé est lancé

Après les tests de Bahreïn et la première journée d'essais du Grand Prix d'Australie où l'équipe McLaren avait manifestement tenté de dissimuler le potentiel de ses MCL39, l'ensemble des techniciens du paddock désignait la formation de Woking comme la favorite de ce début de saison. Certains avançaient une marge de près d'une demi-seconde en rythme de course à l'avantage des McLaren. Plus inattendu selon Max Verstappen, sa Red Bull semblait pouvoir se positionner dans leur sillage malgré les habituelles complaintes du champion du monde qui ne bernait toutefois personne en faisant croire qu'il était à la dérive au volant d'une monoplace toujours difficile à maîtriser. Comme par enchantement, mais comme souvent, sa monoplace retrouvait toute son efficacité pile-poil pour les qualifications et donc pour la course.
La Scuderia Ferrari faisait le chemin contraire, ne parvenant pas à exploiter le potentiel entrevu le premier jour. Déçus d'avoir laissé filer une belle occasion sur une erreur stratégique, les pilotes de la Scuderia et surtout leur patron Frédéric Vasseur restaient convaincus que les qualités de la monoplace italienne ne tarderaient pas à s'exprimer sur des circuits moins atypiques et avec des conditions météo moins aléatoires. Derrière ce trio – McLaren, Red Bull (celle de Verstappen) et Ferrari –, l'équipe Mercedes a montré de belles choses et peut espérer voir ses pilotes s'inviter de manière régulière sur l'une des trois marches du podium au moindre faux pas des favoris précités. Mais pas de doute, malgré l'erreur d'Oscar Piastri en fin de course, c'est bien un duel fratricide qui va opposer les pilotes McLaren.

TOP 10. CLASSEMENT GP

	Pilote	N°	Monoplace	Temps
1	**Lando Norris**	**4**	**McLaren MCL39** (Mercedes)	**1 h 42'06"304**
2	**Max Verstappen**	**1**	**Red Bull RB21** (Honda)	**à 0"895**
3	**George Russell**	**63**	**Mercedes W16** (Mercedes)	**à 8"481**
4	Kimi Antonelli	12	Mercedes W16 (Mercedes)	à 10"135
5	Alexander Albon	23	Williams FW47 (Mercedes)	à 12"773
6	Lance Stroll	18	Aston Martin AMR25 (Mercedes)	à 17"413
7	Nico Hülkenberg	27	Stake-Sauber C45 (Ferrari)	à 18"423
8	Charles Leclerc	16	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 19"826
9	Oscar Piastri	81	McLaren MCL39 (Mercedes)	à 20"448
10	Lewis Hamilton	44	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 22"473

POLE POSITION

1'15"096
Lando Norris
(McLaren)

MEILLEUR TOUR

1'22"167
Lando Norris
(McLaren)

"J'ai eu l'impression de faire une course incroyablement solide à chaque tour, sauf un. C'est vraiment dommage de ne pas avoir obtenu le résultat qui va avec. Je ne peux m'en prendre qu'à moi-même. J'ai été un peu malchanceux de rester coincé, mais c'est moi qui m'y suis mis."

Oscar Piastri après avoir perdu la 2e place lors d'un passage prolongé dans l'herbe

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



F1 Media

Hadjar inconsolable

Après s'être fait surprendre par une dérobade de sa Racing Bulls dans le tour de chauffe, Isack Hadjar est accueilli dans le paddock par Anthony Hamilton, le père de Lewis. Hamilton Senior tente alors de consoler le jeune débutant français, en pleurs.



F1 Media

Le doublé McLaren douché

A 13 tours de l'arrivée, le duo de tête composé des pilotes McLaren, Norris devant Piastri, part simultanément à la faute. Ils sont les premiers à arriver sous l'averse (annoncée). Piastri y perd gros en restant piégé par l'herbe détrempée.



AFP

Hamilton éphémère leader

Alors que Verstappen passe par les stands un tour après Lando Norris, Lewis Hamilton apparaît en tête de la course devant Leclerc. Pas pour longtemps. C'est un tour de trop sur la piste détrempée pour les pilotes Ferrari qui vont plonger dans le classement.

LA RÉVOLUTION SILENCIEUSE

Même si aucune pilote femme ne va s'aligner au départ d'un grand prix cette saison, leur implication à tous les niveaux de la F1 est de plus en plus claire. Au point, peut-être d'attirer de nouveaux sponsors ?

Par **Joe Saward**

On entend parfois des gens se plaindre que les femmes ne jouent pas un grand rôle en Formule 1. La réalité est pourtant bien différente. Au cours des cinquante dernières années, des femmes ont occupé des postes importants, même si cela n'a pas toujours été visible pour le grand public. Les gens pensent qu'il s'agit d'un sport machiste dans lequel les femmes sont jolies, font des sandwiches et tiennent à jour des feuilles de chronométrage.

Mais dès le début des années 1970, Elf employait Valérie Jorquera, une analyste de carburant, dans son programme de F1. Dans les années 80, Janet Melia, ingénieure en pneumatiques chez Goodyear, était une habituée de la scène de la F1, son rôle étant de travailler avec les équipes pour choisir les bons pneus pour les courses, tout en travaillant également à l'élaboration des mélanges de gommes.

A la fin des années 80, Diane Holl était ingénieure chez Reynard et March avant de rejoindre le groupe de conception et de développement de Ferrari de John Barnard, à Guildford. Elle voulait être ingénieure de course plutôt que de travailler dans un bureau d'études et, en 1994, elle a déménagé aux Etats-Unis pour devenir l'ingénieure principale en recherche et développement de Reynard dans le cadre du programme CART. Deux ans plus tard, elle est devenue ingénieure de course. Elle retournera chez McLaren de 2001 à 2008, avant de passer en NASCAR.

Longtemps, les femmes ont été employées en Formule 1 dans des domaines qui n'étaient pas sous les feux de la rampe. On y trouvait en effet des avocates, des comptables, des organisatrices ou des responsables de relations publiques. Bernie Ecclestone était un grand fan de l'emploi de femmes comme conseillères juridiques, avec Judith Griggs dans les années 1980. Elle a ensuite été la promotrice du Grand Prix d'Australie, puis a dirigé Allsport Management, qui supervisait l'ensemble de l'accueil des partenaires et de la publicité en bord de piste de la F1. Sacha Woodward Hill, conseillère juridique en chef de la F1 de 2000 à 2024, a suivi ses traces.

Postes de direction

Il y a également eu des femmes directrices d'équipe de F1 à partir des années 80 avec Carmen Ziegler chez Sauber et Suzanne Radbone chez Team Lotus. Suzanne soulignait : *« Vous ne bénéficiez pas de la crédibilité implicite dont jouit un homme dans la même position. Vous devez faire plus d'efforts. »* Mais elle a aussi déclaré : *« La F1 n'est pas du tout ce à quoi je m'attendais en tant qu'outsider. Je la voyais beaucoup plus glamour, mais il s'agit avant tout d'un travail acharné et de gens terre à terre. Ce qui me fascine, c'est leur motivation. C'est quelque chose que je n'avais jamais vu chez des gens auparavant. »* Une vingtaine d'années après, Monisha Kaltenborn devenait Team Manager de Sauber, entre 2012 et 2017.

Certaines ont gagné beaucoup d'argent dans le sport, notamment Judith Griggs et Sacha Woodward Hill, qui ont toutes deux été ●●●

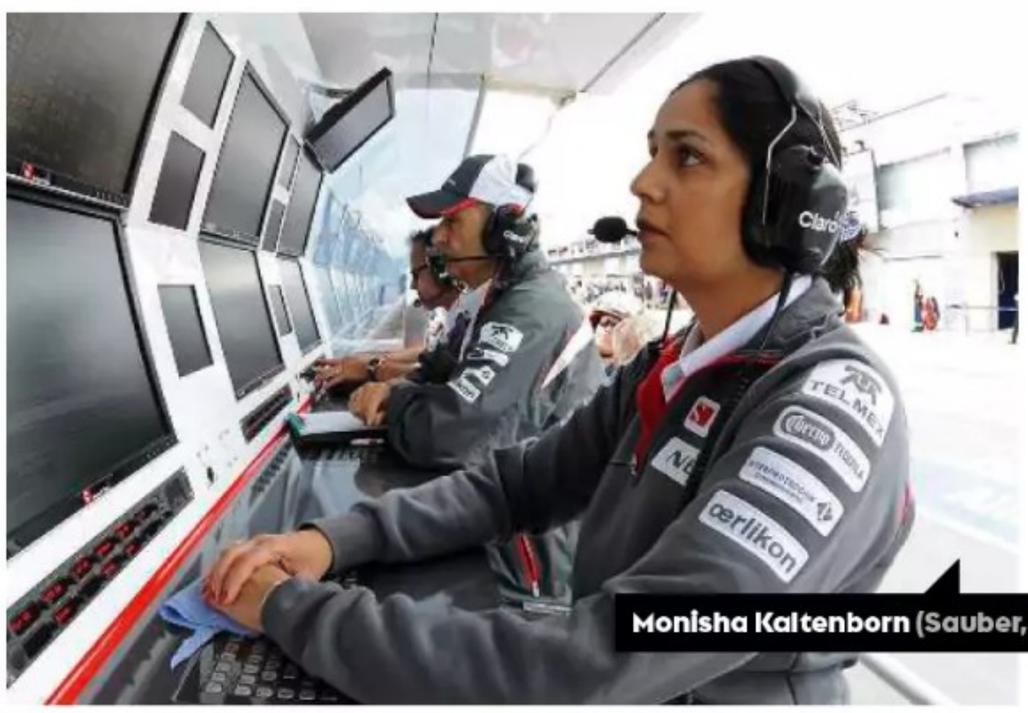
Bernard Asset



Valérie Jorquera (Elf, 1993)

Un parcours passionnant que celui de la Grenobloise Valérie Jorquera. La technicienne commence sa carrière en 1967 au sein du nouveau groupe pétrolier Elf, et après un passage par les 24 Heures du Mans et les grands prix moto, devient à la fin des années 70 l'analyste en charge de la bonne utilisation des lubrifiants Elf en Formule 1 pour Renault, Lotus, Tyrrell... En 1995, on la voit monter au front en tant que chimiste, au Grand Prix du Brésil, pour défendre les écuries Benetton et Williams, soupçonnées d'utiliser un carburant non homologué. Elle restera présente dans les paddocks jusqu'en 2002.

DPPI



Monisha Kaltenborn (Sauber, 2012)

L'Indo-Autrichienne Monisha Kaltenborn est venue à la F1 sur proposition du patron de son cabinet d'avocats, qui détenait des parts dans l'écurie Sauber. Il lui en confie la direction du département juridique en 1993. L'écurie, rachetée par BMW, puis revendue à son fondateur Peter Sauber en 2009, doit son sauvetage à Monisha Kaltenborn, nommée directrice générale. Peter Sauber lui passe l'intégralité des commandes en 2012 : elle devient la première femme directrice d'écurie depuis vingt ans. Toujours face à des difficultés financières, elle doit revendre Sauber à un fonds d'investissement qui la met hors circuit à cause *"d'opinions divergentes"* en 2017.

L'Allemande Laura Müller est une de ces pionnières puisqu'elle devient cette année la première femme ingénieure de course en F1. Elle est responsable d'Esteban Ocon, qui arrive chez Haas après avoir quitté Alpine. Elle était jusqu'alors ingénieure performance pour Hülkenberg dans l'écurie américaine. Elle revendique avoir bataillé ferme contre la misogynie du milieu sportif. Son nouveau pilote l'a souligné : *"Elle a dû travailler d'arrache-pied depuis qu'elle a débuté en sport automobile."*

Laura Müller (Haas F1, 2025)

CETTE ANNÉE, L'IMPLICATION DES FEMMES DANS LA DISCIPLINE A DE NOUVEAU ÉTÉ MISE EN LUMIÈRE AVEC L'ANNONCE QUE L'INGÉNIEURE DE COURSE D'ESTEBAN OCON SERA LAURA MÜLLER.



Angela Cullen (Ferrari, 2025)

DPPI

La réussite sportive de Lewis Hamilton doit beaucoup à Angela Cullen, c'est le pilote lui-même qui l'assure. C'est à elle qu'il a fait appel en 2016, après la mort brutale de son médecin et mentor Aki Insta. Devenue sa physiothérapeute, la Néo-Zélandaise tient à la fois un rôle de coach personnel, d'intendante, de chauffeur, et de confidente. Retirée en 2023, elle s'est laissée rappeler cette année par son ami Lewis, qui passe de Mercedes à Ferrari. La voici de nouveau responsable de la star.



Claire Williams (Williams F1, 2018)

DPPI

Quand Frank Williams quitte le conseil d'administration de son écurie en mars 2012, sa fille Claire prend sa place. En mars 2013, elle devient directrice générale adjointe. Elle assiste à tous les grands prix, dans le stand et sur le muret. En proie à des difficultés financières, elle aurait failli faire alliance avec Lawrence Stroll, l'actuel patron d'Aston Martin, avant de finalement tout vendre en 2020 à un fonds d'investissement américain et de quitter, la mort dans l'âme, ses fonctions de patronne.



Susie Wolff (directrice de la F1 Academy)

DPPI

La Britannique Susie Wolff a mené une carrière de pilote exemplaire dans sa progression : Karting, Formule Renault, Formule 3 britannique, DTM, Formule 1. Repérée par l'écurie Williams, elle en est devenue pilote de développement en 2012. C'est ainsi qu'elle est l'une des très rares femmes à avoir piloté une F1 dans le cadre d'un grand prix. C'était aux essais libres en Grande-Bretagne en 2014, sur seulement quatre tours avant une panne mécanique. Plus frustrant qu'autre chose. Elle prend sa retraite de pilote et devient Team Manager de l'équipe Venturi en Formule E (2018-2019), puis elle est nommée par la FIA directrice exécutive de la F1 Academy, la formule de promotion du sport automobile féminin, en 2023. Toto Wolff, le Team Manager de Mercedes, est son mari.

IL RESTE ENCORE BEAUCOUP À FAIRE. AINSI, IL FAUT QUE DAVANTAGE DE FEMMES ENCORE SE LANCENT DANS L'INGÉNIERIE.

récompensés par des actions de F1 Group, tandis qu'une autre avocate, Caroline McGrory, a été l'une des actionnaires de Brawn GP en 2009 et est ensuite restée chez Mercedes jusqu'en 2016, date à laquelle elle s'est lancée dans le football. Ces dernières années, elle est réapparue chez Alpine.

De nos jours, il y a de plus en plus de femmes dans la discipline, à différents postes, avec une augmentation du nombre d'ingénieures, de techniciennes et de mécaniciennes. Parmi les dirigeantes, Emily Prazer, une autre avocate, est la directrice commerciale de la Formule 1, tout en occupant également le poste de P.-D.G. de Las Vegas Grand Prix Inc. Mais toujours pas signe d'une femme pilote de F1…

On le voit, si le rapport entre les hommes et les femmes a toujours été déséquilibré, il est faux de prétendre que les femmes n'ont pas été présentes en F1. La Commission des femmes en sport automobile de la FIA existe depuis 2009 et vise à montrer que le sport automobile leur est ouvert, que ce soit en tant que compétitrices, officielles, directrices d'équipe, ingénieures, mécaniciennes ou tout autre type de carrière. Cette année, cette implication dans la discipline a de nouveau été mise en lumière avec l'annonce que l'ingénieure de course d'Esteban Ocon sera Laura Müller, une Allemande de 33 ans, diplômée en ingénierie automobile, qui travaille chez Haas depuis 2022. L'équipe a également nommé la Française Carine Cridelich au poste de stratège en chef. Tout cela est très positif, mais il reste encore beaucoup à faire. Ainsi, il faut que davantage de femmes encore se lancent dans l'ingénierie. En tout cas, les équipes de F1 nomment des femmes lorsque celles-ci sont le meilleur choix disponible.

Côté fans

De l'autre côté, en ce qui concerne le public, des études récentes ont révélé que 41 % des fans de F1 sont désormais des femmes et que le segment de marché qui connaît la plus forte croissance est la tranche féminine âgée de 16 à 24 ans. Cet intérêt s'explique en grande partie par la diffusion de la série documentaire de Netflix *Drive to Survive,* qui a emmené les téléspectateurs dans les coulisses et leur a permis de mieux connaître la personnalité de ceux qui font la F1, qu'il s'agisse des pilotes ou des directeurs d'écurie.

En revanche, on peut être vraiment surpris que ces 40 % de fans féminines ne se retrouvent pas dans la cible des sponsors, ce qui devrait logiquement être le cas. Il y a donc un énorme potentiel dans les parrainages commerciaux axés sur les femmes. Cette saison, nous trouvons un nouveau sponsor peut-être très important chez Aston Martin, qui a annoncé que la marque Elemis serait le *« partenaire officiel de l'équipe en matière de soins de la peau ».* Cette marque appartient au groupe l'Occitane. D'autres écuries, en découvrant cet accord, se demanderont peut-être si, à l'avenir, 40 % de leurs sponsors ne devraient pas venir d'entreprises dont les produits sont achetés par des femmes… ●

Sport auto

À PRIX CADEAU



Avec le code promo
SA4
profitez de
4€ de remise
sur votre offre annuelle

ABONNEZ-VOUS

ET RECEVEZ UNE MONTRE OXYGEN

Scannez vite le QR code ci-dessous

PLUS RAPIDE
rendez-vous sur
bit.ly/sa_759
ou flashez le Qrcode pour voir l'offre.

KIOSQUE mag.com

Bulletin d'abonnement

1 Je choisis la formule d'abonnement (je coche la case)

M041 # D1399534

☐ **Offre annuelle** Sport Auto chaque mois pendant 1 an (12 nos) + **une montre Oxygen** au prix de **69,90€** au lieu de ~~98,59€~~*. [1] **-29%**

Mon abonnement se renouvellera automatiquement à la date anniversaire sauf résiliation de ma part. Je remplis le mandat SEPA ci-dessous accompagné de mon RIB ou je joins un chèque libellé à l'ordre de Sport Auto.

☐ **Offre mensuelle** Sport Auto chaque mois pour **3€** le premier mois puis 5,50€/mois au lieu de ~~8,22€~~. [2] **-63%**

2 Je choisis le mode de paiement

- **Par prélèvement automatique.** Je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et je n'oublie pas de joindre mon RIB.

IBAN ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐

Vous autorisez ERAS à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de Reworld Media Magazines. Créancier : ERAS, 40 Avenue Aristide Briand, 92220 Bagneux France. Identifiant du créancier : FR77ZZZ434057.

- **Par carte bancaire** (plus simple, plus rapide, 100% sécurisé !) Je me rends sur Kiosquemag.com : **bit.ly/sa_759,** la boutique officielle de Sport Auto.
- **Par chèque** (formule annuelle uniquement). Je renvoie le coupon accompagné obligatoirement de mon chèque (sans agrafe, ni scotch) libellé au nom de : Sport Auto - Service abonnements - 59898 Lille Cedex 9

Date : ☐☐/☐☐/☐☐☐☐

Signature obligatoire :

3 Je complète mes coordonnées :

Nom** : ☐☐☐☐

Kevin Magnussen (BMW)

BMW Media

Frédéric Makowiecki (Alpine)

Harry Tincknell (Aston Martin)

ENDURANCE Changements d'équipe

FORTUNES DIVERSES

A l'occasion de la première manche du championnat du monde d'Endurance au Qatar, **nous avons suivi les débuts de quatre pilotes dans leur nouvelle équipe : Kevin Magnussen chez BMW, Fred Makowiecki chez Alpine, Harry Tincknell chez Aston Martin et Célia Martin chez Iron Dames. Tous n'ont pas connu le même succès...**

Par Alain Pernot Photos DPPI

Célia Martin (Iron Dames)

Dès le premier jour du Prologue, les chanceux ayant accès à la pit lane n'ont d'yeux que pour elle : l'Aston Martin Valkyrie. A l'idée de troquer la Porsche 963 de l'équipe Proton qu'il pilotait l'an dernier contre cet engin assez fantasmagorique, l'Anglais Harry Tincknell frétille : « *Je n'ai jamais fait partie d'un programme qui suscite autant d'excitation et qui crée autant le buzz avant la première course. C'est sûr qu'un V12 de 6,5 litres atmosphérique n'est pas quelque chose de très courant désormais en sport automobile où tout est de plus en plus équipé de systèmes hybrides et de turbos, ce qui induit des bruits plutôt feutrés. Donc oui, c'est assez dingue. Rien que lorsque je descends la pit lane à son volant, je vois les sourires de tout le monde : commissaires, mécaniciens et ingénieurs des autres équipes… Cette voiture a un bruit et un look absolument uniques ! Je suis impatient de la piloter en course !* »

L'ancien pilote Nissan et Ford tient toutefois à modérer les attentes qui se portent sur les deux Valkyrie engagées par l'équipe américaine The Heart of Racing : « *Nous arrivons trois ans après certains constructeurs. On ne peut que constater les progrès réalisés par ces derniers entre leur première saison et les suivantes. En ce qui nous concerne, nous sommes vraiment au début de ce programme et nous accédons à un championnat qui n'a jamais été aussi relevé. Cela dit, nous avons le sentiment que nous avons un package qui peut être compétitif. Si nous pouvons entrer dans le Top 10 au début, ce serait déjà très bien. Et je pense qu'au moment des 24 Heures du Mans, nous devrions avoir un rythme plus soutenu nous permettant de nous battre aux avant-postes. Mais nous devons être réalistes : cette première saison est une année d'apprentissage.* »

Pour son baptême du feu, l'Aston Martin est servie : la première manche de la saison est la plus longue de l'année (après les 24 Heures du Mans, bien sûr). Harry Tincknell ne le perçoit pas comme un problème : « *Je pense au contraire que c'est une bonne chose pour nous car, chaque fois que nous roulons, nous apprenons. Donc commencer par une course de dix heures sera sûrement très instructif. Lors de nos essais préparatoires, nous n'avons pas vraiment rencontré de difficultés de fiabilité. Je dirais même que nous avons été favorablement surpris sur ce point.* »

Se défaire des habitudes de la F1

Si l'Aston Martin est la voiture la plus en vue sur la piste de Losail, il est un pilote qui attire, lui aussi, beaucoup l'attention : Kevin Magnussen. Celui qui était encore pilote de F1 trois mois plus tôt au sein de l'équipe Haas débute en championnat du monde d'Endurance chez BMW.

Il s'y trouve déjà comme un poisson dans l'eau : « *Pour un pilote qui a grandi dans l'univers de la monoplace, ce n'est pas commun de coopérer avec les autres pilotes, comme cela se pratique en Endurance. Ici, on partage beaucoup. Chacun dévoile réellement sa personnalité, se montre honnête et ouvert parce que nous partageons tout. C'est vraiment super d'apprendre des autres ainsi. J'adore sincèrement cette ambiance et cet esprit d'équipe. C'est différent de ce à quoi je suis habitué !* »



"Nous devons être réalistes : cette première saison est une année d'apprentissage."

Harry Tincknell
Aston Martin Valkyrie

En revanche, le Danois a été assez étonné par le professionnalisme de sa nouvelle équipe : « *Je ne savais pas trop à quoi m'attendre car, venant de la Formule 1, on peut s'imaginer que c'est très dissemblable. Finalement, je découvre une équipe qui est même parfois mieux structurée sur certains points. WRT a beaucoup d'expérience désormais et le niveau n'est pas si différent de celui d'une équipe de F1. Certains secteurs, comme la télémétrie ou les simulations, sont moins poussés qu'en F1, mais cela est dû à la réglementation. En revanche, sur le plan opérationnel, je dirais que c'est plutôt un niveau au-dessus. L'équipe est vraiment très, très bonne dans ce domaine.* »

Sur un circuit qu'il connaît bien – il y a inscrit ses derniers points en F1 le 1er décembre 2024 ! –, Kevin Magnussen a dû procéder à une sorte de reset, une fois au volant de la M Hybrid V8 : « *Mon expérience F1 sur cette piste ne m'aide pas vraiment, au contraire. C'est tellement différent qu'il vaut mieux ne pas avoir de références. En effet, en venant de la F1, mon corps est imprégné d'un certain rythme dont il faut se défaire. Par exemple, sur ce circuit, l'enchaînement du triple droit des virages 12, 13 et 14 se prend complètement autrement. Il se passe à fond en F1 alors que là, on doit rétrograder avant. Les habitudes de la F1 sont plus perturbantes qu'autre chose, en fait. Ça demande un peu de temps pour s'adapter.* »

Une Hypercar se comporte non seulement de manière très différente d'une F1 mais aussi de la seule référence que Magnussen avait en matière d'Endurance : « *J'ai essayé de ne pas avoir d'idée préconçue quant au pilotage. Avec Peugeot, je n'avais procédé qu'au déverminage de la 9X8, donc ce n'était pas vraiment représentatif. Avant cela, j'avais piloté une DPI et une LMP2, et l'Hypercar se comporte assez différemment de ces autos. Elle est plus lourde et a moins d'appui. Les pneus non plus ne sont pas les mêmes. Ça me donne une sensation d'un mix entre une GT3 et un proto d'avant.* »

Le pilote danois arrive à point nommé au sein de l'équipe WRT qui aborde sa deuxième saison en WEC : « *L'objectif est de faire un pas de plus en avant par rapport à l'an dernier. L'équipe a bien progressé tout au long de la saison passée et elle a continué cet hiver, et nous souhaitons capitaliser sur cet élan. Notre but est de viser régulièrement le podium et de décrocher une victoire si l'occasion se présente.* »

Générations

Un objectif partagé par Frédéric Makowiecki, qui – après onze saisons en tant que pilote officiel Porsche – débute au sein de l'équipe Alpine : « *Pour des raisons contractuelles, je n'ai pu rouler avec l'équipe qu'à Monza avant de venir ici. J'ai été très bien accueilli par mes équipiers. Il y a vraiment une bonne ambiance, c'est agréable. Avec l'âge, c'est un aspect auquel tu es peut-être plus sensible. Avec Jules* (Gounon) *et Mick* (Schumacher), *nous sommes de générations légèrement différentes. Mais ce n'est pas un problème : je suis toujours un peu enfant dans ma tête ! Avec Jules, nous avons été concurrents dans le passé et nous nous sommes même parfois "frités". Là, on se découvre. Il a un super-esprit d'équipe. Avec lui et Mick, nous sommes partis en week-end durant l'hiver pour passer du temps tous les trois et apprendre à mieux nous connaître. C'était très sympa. On a bien rigolé.* »

Après avoir largement contribué au développement de la Porsche 963, « Mako » découvre une auto assez différente : « *Je trouve l'Alpine assez naturelle à piloter. Avec les systèmes hybrides, tu peux rapidement* ●●●



"En venant de la F1, mon corps est imprégné d'un certain rythme dont il faut se défaire."

Kevin Magnussen
BMW M Hybrid V8







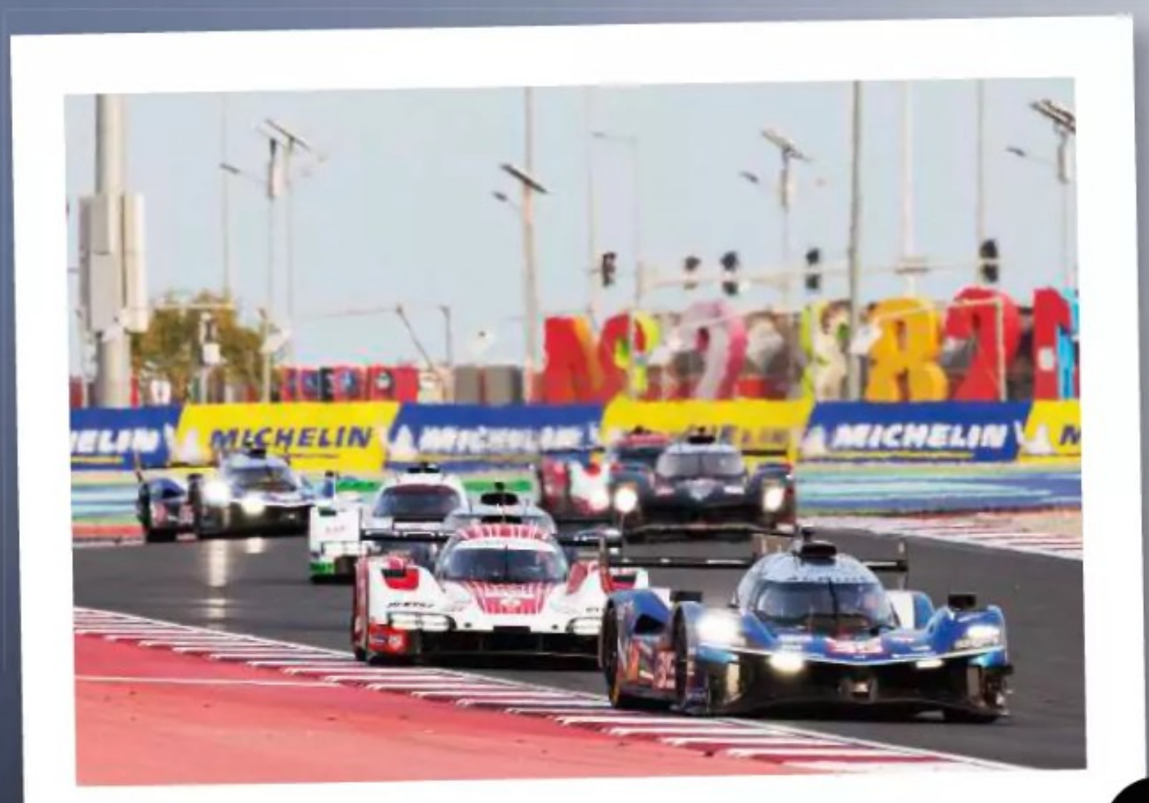
"Je n'ai pas vu un écart énorme en matière de ressources entre Porsche et Alpine."

Frédéric Makowiecki
Alpine A424

avoir une voiture que je qualifie de "digitale", c'est-à-dire qu'elle peut avoir des réactions parfois déroutantes. Un coup, elle réagira d'une certaine marnière et une autre fois assez différemment. Ce n'est pas très agréable. Là, elle est très connectée au pilote. Elle te donne confiance pour attaquer tout de suite. Maintenant, il va nous falloir aller chercher un peu plus de potentiel sur plein de petits détails. Ces voitures sont très complexes et c'est plus important que jamais d'avoir une vue globale de ce qu'il y a à faire et de prioriser les évolutions à apporter. »
Sur le plan culturel, entre Porsche et Alpine, c'est un peu *« deux salles, deux ambiances »*, selon le pilote français : *« C'est très différent concernant les méthodes. Il y a des choses qui sont mieux faites d'un côté, et d'autres qui sont mieux faites de l'autre. Si on arrive à regrouper le meilleur des deux mondes, on devrait être très fort. Je n'ai pas vu un écart énorme en matière de ressources entre Porsche et Alpine. »*
Dès les essais, Mako est concentré sur la course à venir : *« Le fait que les températures soient bien plus fraîches qu'attendu et que le départ soit donné deux heures plus tard que l'an dernier, ça redistribue les cartes. Ce qui a été fait l'année passée n'est plus valable cette année. Sur le plan de l'utilisation des pneus, l'année dernière, c'était assez facile. Globalement, 90 % du plateau avait roulé en pneus durs toute la course avec des variantes entre pneus rodés et pneus neufs. Sur cette piste, on dégrade peu et on dispose de huit trains de pneus Michelin pour dix heures de course. L'allocation est donc moins contraignante que sur celles de six heures. Là, compte tenu des températures et du fait que le circuit est très dissymétrique, je m'attends à ce qu'il y ait des mix avec des spécifications différentes à droite et à gauche. Et puis la mise en régime des pneus sans couverture chauffante s'annonce aussi un peu délicate. »*

Découverte

Si le pilote français est un pilier du WEC depuis la création du championnat, Célia Martin est une totale novice. Elle dispute sa première manche du WEC au sein des Iron Dames. Cette année, le seul équipage 100 % féminin du plateau est aligné dans l'équipe Manthey qui a tant dominé en 2024 la première saison de la catégorie LMGT3. De quoi susciter des attentes !
« Heureusement, l'équipe Manthey, les Iron Dames m'entourent bien pour gérer ça. Sarah Bovy, que je remplace en tant que pilote Silver, est là aussi pour m'aider et me soutenir. J'essaie de ne pas me mettre trop la pression et de me dire que c'est une course comme une autre. Demain, sur la grille de départ, ce sera peut-être une autre histoire ! »
SI la pilote française est déjà familiarisée avec le pilotage de la Porsche, elle doit toutefois faire face à un nouveau paramètre : *« C'est clair que je suis dans une phase d'apprentissage. La voiture ne se comporte pas de la même manière avec les pneus Goodyear qu'avec les Michelin que je connaissais jusque-là. Et pour le moment, c'est un peu difficile pour moi. Surtout avec les conditions légèrement plus froides qu'au prologue : ça n'aide pas ! En plus, l'auto est très sensible aux variations de température. Cela dit, je préfère commencer dans le dur maintenant et que la suite soit plus simple… »*
Cette période d'apprentissage passe aussi par la découverte du circuit : *« Je n'avais jamais roulé sur cette piste avant le prologue. De toute façon, cette année, je vais découvrir plus de la moitié des circuits. Mais pas de*





"Je préfère commencer dans le dur maintenant et que la suite soit plus simple."

Célia Martin

Porsche 911 GT3 R LMGT3



problème : j'aime les challenges ! » En tant que pilote de la catégorie Silver, Célia a été chargée de qualifier la voiture. Titulaire du 15e chrono de sa catégorie, elle n'a pas pu introduire la Porsche no 85 en hyperpole (l'autre Porsche non plus n'y est pas parvenue). Elle s'est donc élancée en course depuis la 33e place et l'avant-dernière ligne.

A l'inverse, Kevin Magnussen est parti depuis la première ligne de la grille. De quoi éviter les frictions constatées durant le premier tour au sein du peloton : *« Effectivement, en ce qui me concerne, le départ a été assez calme,* confirme le pilote BMW, après coup. *Je me suis retrouvé derrière les deux Ferrari et il a fallu attendre la fin de mon premier relais pour qu'un concurrent vienne me mettre un peu la pression. Je ne sais plus si c'était une Cadillac ou une Alpine. Malheureusement, lors du premier Full Course Yellow, nous avons rencontré un problème : je suis resté bloqué quelque temps avec le limiteur de régime. Ça a commencé à se compliquer… Nous avons aussi dû changer le nez de la voiture à un moment donné. C'est dommage car elle était vraiment rapide. »*

Malgré ces vicissitudes, la BMW no 15 a terminé à une jolie 4e place au pied d'un podium occupé par les trois équipages Ferrari. *« Sincèrement, je pense que cette 4e place est le mieux que nous pouvions espérer. Même avec une course sans problème, je pense que ça n'aurait pas changé le résultat final. Personnellement, je n'ai pas de regrets. »*

Harry Tincknell, lui, en a quelques-uns. Son Aston Martin Valkyrie 007 a été contrainte à l'abandon après 181 tours à la suite d'une défaillance de sa transmission. *« En tant que pilote le plus expérimenté, j'ai pris le départ,* raconte le pilote anglais. *Bien sûr, nous aurions préféré rallier l'arrivée et que tout soit O.K., mais ce n'était pas réaliste. L'aspect positif est que, durant la course, nous étions compétitifs. Notre rythme était vraiment bon lorsque la nuit est tombée. Nous savions qu'il n'était pas question de victoire ce week-end mais d'apprentissage. »*

Pour ce qui est de l'Alpine no 36 pilotée par Makowiecki, Schumacher et Gounon, elle a bien rallié l'arrivée mais pas vraiment à la place escomptée. Elle termine à une frustrante 13e place : *« Au départ, j'ai pu passer un petit peu à travers les embûches et ça nous a permis de gagner des positions. J'ai ainsi pu passer de la 14e à la 8e place et me remettre dans le bon paquet avec un rythme qui nous offrait la possibilité de continuer à progresser un peu au classement. D'autant que l'on avait en début de course la capacité de sauver plus d'énergie que les autres et de faire des relais plus longs. Il y a eu des phases où nous avons été performants et puis d'autres où ça a été plus compliqué. Nous avons eu des petits soucis techniques. Ça nous a vraiment fait baisser le rythme au fur et à mesure de la course, et la fin a été assez difficile. Lorsque j'ai repris le volant plus tard, le comportement de la voiture était assez différent. Il faut qu'on comprenne pourquoi et qu'on trouve comment contrecarrer ce genre de choses. »*

Les débuts de Célia Martin dans le grand bain ont été difficiles, eux aussi. Un problème technique lors d'un Full Course Yellow a induit un dépassement momentané de la vitesse réglementaire, ce qui a entraîné un drive-through très pénalisant. Durant son deuxième relais au volant, Célia a eu un contact avec une Alpine qui a provoqué un arrêt au stand non prévu. De quoi compromettre les ambitions du trio féminin qui termine à la 13e place du classement de la catégorie. Après cette entrée en matière, la Française tente de positiver : *« La course a été un peu difficile. J'ai essayé de rester cool mais nous manquions de rythme. Ça a été assez frustrant mais j'ai beaucoup appris et ça me servira pour les prochaines courses. »* ●



Sport auto

Une publication du groupe Reworld Media

axel springer

REWORLD MEDIA
LEADING MEDIA GROUP

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 Haïtaïan**
Editeur **Tommaso Albinati**

PUBLICITÉ
Directrice générale **Elodie Brétaudeau Fonteilles**
Directeur pôle automobile **Franck Graisset**
Directrice adjointe pôle automobile **Anne Buré-Emmel (01.41.33.29.21)**
Directrice de la publicité **Manon Merlet**
Planning **Angélique Consoli (01.41.33.53.52), Stéphanie Guillard (01.41.33.53.50)**
Trafic **Laurie Benevent (01.45.19.58.68), 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**
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

PEFC 10-31-1141 Certifié PEFC www.pefc-france.org

LE TRI + FACILE — BAC DE TRI

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL
Origine du papier : **Finlande**
Taux de fibres recyclées : **0 %**
Impact sur l'eau **Ptot 0,005 kg/tonne**

ACPM

Date du dépôt légal **mars 2025**
Prix de vente **6,95 €**
Date de parution **28 mars 2025**
N° ISSN **0151-6353**
N° CPPAP **1024 K 86784**

DES ESSAYEURS

Le monde de l'exception automobile.

Notre équipe des essais a **carte blanche pour partager ce que lui inspire le monde de l'exception automobile.**

LE BLOG DES ESSAYEURS

La page des sorties de route, où notre équipe des essais a carte blanche pour partager ce que lui inspire le monde de l'exception automobile.



Infidèle

Par Laurent Chevalier



Laurent Villaron

SI JE TOMBE AMOUREUX DES VOITURES QUE JE CONDUIS ? SOUVENT ! SI JE SUIS AMATEUR D'UNE MARQUE EN PARTICULIER ? NON. ENFIN OUI, TOUTES.

"Oui, mais toi, t'es un fan de Ferrari !" Alors que je commence à peine à parler du pied que j'ai pris au volant de la 296 GTS. Faudrait savoir. Il y a un mois, j'étais *« un inconditionnel de Porsche »* après avoir décrit mes sensations au volant de la 992.2 GT3. Auparavant, *« un grand amateur d'Aston Martin »* pour avoir dit le bien que je pensais de la dernière Vantage. Si je tombe amoureux des voitures que je conduis ? Oui, tout le temps !
Si je suis fidèle à une marque en particulier ? Non, pas exactement.
Je n'ai pas d'actions en Bourse, pas de programme de récompenses et je loue mes voitures quand je suis en vacances. J'ai aimé des tonnes, des tonnes et encore des tonnes d'autos. Même avec certains a priori, lorsque je n'avais même pas le permis. A l'époque, j'en pinçais pour les Lamborghini et j'avais tendance à rejeter les Ferrari, pour le principe et le plaisir de ne pas faire comme tout le monde (sauf la F40, faut pas déconner). Plus tard, grâce à *Sport Auto*, quand j'ai eu la chance de pouvoir aller à Maranello, je suis resté ouvert d'esprit et j'ai compris. Tout ce que j'ai observé au cours de ces deux dernières décennies se résume ici : la différence qui sépare Ferrari du reste du monde, c'est de ne jamais faire de compromis. C'est-à-dire d'apprivoiser les mutations technologiques et les servir à leur propre sauce, en gardant leurs spécificités, comme des grands chefs étoilés. La 296, première hybride qui donne envie de se relever la nuit, en est la preuve vivante et vibrante.



On ne peut plus rien dire

Par Sylvain Vétaux



Red Bull Media

LES PILOTES DE RALLYE NE SONT PAS À L'ABRI DES FOUDRES DE LA FIA S'ILS NE SURVEILLENT PAS LEUR LANGAGE. ET BIM, 10 000 € D'AMENDE POUR ADRIEN FOURMAUX.

Mohammed Ben Sulayem, le patron de la FIA, est un monsieur très occupé. Et pas très conciliant lorsqu'on évoque les écarts de langage.
Max Verstappen en a fait les frais il y a quelques mois et c'est maintenant le Français Adrien Fourmaux qui est dans le viseur du boss de la compétition automobile. La raison ? Elle tient en trois mots : *« We fucked up »*, soit *« On a merdé. »* Une analyse filmée du pilote, certes un peu fleurie, à l'issue du Rallye de Suède alors qu'il revenait sur son erreur de conduite. Je vois ça comme un mea culpa. Pas la FIA.
Et bing, 10 000 € d'amende pour propos injurieux.
Adrien Fourmaux s'est excusé sur les réseaux sociaux mais les instances s'en fichent. Pas les pilotes. A l'instar du GPDA en F1, une association s'est créée, la WORDA pour World Rally Drivers Alliance. Son premier communiqué se résume à ceci : le Rallye est un sport extrême et il est logique que, à l'issue de l'épreuve, certains pilotes réagissent vivement, qui plus est dans une langue qui n'est pas la leur. La WORDA s'interroge aussi sur la destination de ces amendes exorbitantes et conclut qu'elle ne souhaite que travailler en bonne intelligence avec la FIA.
D'un côté, une bande de professionnels qui veulent vivre de leur sport et assurer le spectacle. De l'autre, un organisme qui vérifie que tout le monde ait bien le doigt sur la couture et récite sans bégayer des réponses bien formatées. Heureusement que je ne suis pas en WRC : ça me coûterait un fric fou.



DPM MOTORS | DPM CLASSIC

LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



LAND ROVER RANGE ROVER P530 SWB AUTOBIOGRAPHY
Année : 06/23
Kilométrage : 10.000 km
Immat Française
195.000 €

ALPINE A110 S 300
Année : 12/22
Kilométrage : 4.200 km
Immat Française
85.000 €

BENTLEY CONTINENTAL GTC SPEED
Année : 12/22
Kilométrage : 10.179 km
Immat Française
295.000 €

PORSCHE CAYENNE E-HYBRID 470
Année : 02/24
Kilométrage : 7.550 km
Immat Française
140.000 €



DPM MOTORS I 45 Bd du Jardin Exotique I 98000 Monaco
I 48 Rue Grimaldi I 98000 Monaco
DPM CLASSIC I 4 Impasse des carrières I 98000 Monaco

contact@dpm-motors.com - www.dpm-motors.com
Tél. : +377 93 50 22 70

Télécharger dans l'App Store | DISPONIBLE SUR Google Play

application iphone & ipad dpm motors / Disponible en téléchargement gratuit sur l'iTunes Store / iPhone, iPad & iTunes Store are trademarks of Apple inc.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer


60
TACHYMETRE
65
70
75
80
360
250
POWER RESERVE
24
12
9
3
ANGE BARDE
Genève