

SEP M
TOP
ventes

Sport

N° 760 Mai 2025

auto

R 1 3 5 7
4 4 4
2 4 6

FORMULE 1

**Affaire
Lawson**
Erreur de casting
ou mission
impossible ?



ESSAI EXCLUSIF

Alfa Romeo 33 Stradale

Au volant d'une sculpture



ESSAI

**Maserati
MC20 GT2
Stradale**
Bienvenue chez
les brutes !

ESSAI

Bentley Continental GT Speed

Le poids s'oublie,
la qualité reste...



BE: 740€ - ESP: 740€
GR: 740€ - DOM: 740€
ITA: 740€ - LUX: 740€
PORT CONT: 760€
CAN: 1150\$CAN
MAR: 82DH - TOM: 950CFP
CH: 101S - TUN: 180TU

L 15764 - 760 - F: 6,95 € - RD





RALF TECH

SPACE MILLENIUM

Testée en apesanteur zero G

Boitier en Titane Extrudé Grade 1
T35 Aéronautique

Mouvement « electric »
12 ans de réserve de marche

Lunette professionnelle
avec insert en céramique matte

Cadran type nid d'abeilles
avec indexes SuperLuminova®

Bracelets souples interchangeables CNES

Édition limitée à 100 pièces

WWW.RALFTECH.COM

Fabriqué en France


cnès
CENTRE NATIONAL
D'ÉTUDES SPATIALES





36

26



Laurent Villaron



Laurent Villaron

44



6



52



118

Laurent Villaron



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

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



ABONNEZ VOUS

Voir page 141

ACTUS

- 5 ÉDITO
- 6 SPORTIVE DU MOIS
Aston Martin Vanquish Volante
- 10 ACTUS
Hommage à Eddie Jordan, AC Cobra, Honda Prelude, Morgan Supersport, Entretien avec Rawdon Glover, P.-D.G. de Jaguar
- 16 CLUB SPORT AUTO
Les dates à retenir
- 18 DOSSIER HORLOGERIE
Le tour des cadrans
- 22 HISTOIRES D'AUTOS
Jean-Charles Rédélé, pilote amateur et collectionneur

GAZ

- 26 GRAND FORMAT
McLaren 750S Spider
- 36 ESSAI
Alfa Romeo 33 Stradale
- 44 ESSAI
Maserati MC20 GT2 Stradale
- 51 À LA LOUPE
Les ouïes de la Maserati GT2 Stradale
- 52 ESSAI
Bentley Continental GT Speed First Edition
- 58 SUPERTEST
BMW M135 xDrive
- 66 RETOUR AUX SOURCES
Dodge Viper SRT-10 (2005)

EN VRAI

- 74 C'EST LA MIENNE !
Mazda MX-5
- 76 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois, vos photos
- 78 ACHETER UNE OCCASION
Venturi Atlantique 300
- 82 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
- 86 PETITES ANNONCES

SPORT

- 118 STUDIO
McLaren F1 GTR (1995)
- 124 REPORTAGE F1
Liam Lawson, l'énigme du 2^e pilote Red Bull
- 128 COULISSES F1
Les grands prix de Chine, du Japon & de Bahreïn
- 138 ENQUÊTE F1
La F1 victime de Trump ?
- 142 WRC
Elfyn Evans, la revanche des poulidors ?
- 146 BLOG
Le blog des essayeurs



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

**U'est-ce qui fait le prix
des voitures dont nous parlons ?**

La question a circulé dans la rédaction ce mois-ci, suscitée par notre essai de l'Alfa Romeo

33 Stradale. En bas de sa fiche technique, vous découvrirez la somme rondelette de 2 millions d'euros hors taxes (et options, et malus...). Qu'est-ce qui justifie ce tarif copieux ? Une débauche de technologies inédites ? Non. Des performances superlatives ? Pas tout à fait. Une précision de conduite d'un autre monde ? Pas plus. Basée sur la plateforme d'une Maserati MC20 Stradale, qui a oublié d'être une mauvaise voiture, l'Alfa 33 Stradale ne semble que marginalement plus excitante à conduire que la supersportive au trident dont elle hérite des gènes. Sauf que la Maserati s'affiche à partir de 252 000 €. On parle donc d'un rapport de prix de un à dix. Oui... mais ça n'a rien à voir. Si Alfa Romeo a pu afficher ce tarif, c'est que se trouvaient en face des clients passionnés (et fortunés), amoureux du projet et tombés en pamoison devant ses lignes. Ces 33 clients ont accepté de payer ce prix. Donc, elle les vaut, fin de l'histoire. C'est la beauté – ou la folie – du marché : rien n'a de valeur en soi. La rencontre d'un acheteur et d'un vendeur ainsi que leur accord sur

le prix déterminent la valeur d'un objet ou d'un service. Il y a tout de même ici quelques éléments susceptibles d'expliquer la motivation des clients. D'abord, les lignes sublimes, d'une sensualité inouïe dans notre monde de sportives qui ressemblent toujours plus à des avions de guerre. Ensuite, l'exclusivité. L'éléphant dans la pièce, pour les voitures de ce niveau, c'est la spéculation. Élément essentiel du modèle économique des sportives de haut niveau, cet espoir d'une prise de valeur au fil du temps n'est pas totalement rationnel ni infallible. Alors que personne ne parie sur une appréciation des Maserati « normales », ce qui est sans doute injuste, l'Alfa 33 Stradale, par son aura, son exclusivité, sa beauté, coche de bonnes cases. Après tout, c'est la même chose pour une œuvre d'art. Ce n'est pas le temps passé, la surface de la toile, ni même la virtuosité technique de l'artiste qui font la valeur d'une peinture. C'est l'émotion qu'elle suscite... associée à la cote de son auteur. Et sinon, j'ai repéré sur un site de petites annonces bien connu une très belle Alfa 33 QV à 5 250 €. C'est juste 500 fois moins cher que son homonyme Stradale, pour seulement 5 fois moins de puissance. Une affaire ! Comment ça, ça n'a rien à voir ? ●

**L'ÉLÉPHANT DANS LA PIÈCE, POUR
LES SPORTIVES DE HAUT NIVEAU,
C'EST LA SPÉCULATION. CET ESPOIR
D'UNE PRISE DE VALEUR AU FIL
DU TEMPS N'EST PAS TOTALEMENT
RATIONNEL NI INFALLIBLE.**





Aston Martin
Vanquish Volante

MISS UNITED KINGDOM

Les Aston Martin sont souvent bien aidées par Dame Nature. **Mais dans le cas du cabriolet Vanquish, elle a eu la main encore plus lourde que d'habitude.**

Par Sylvain Vétaux
Photos Aston Martin

I l y a le beau, le très beau et le « sur-beau ». Peu de voitures ont accès à ce statut et la nouvelle Vanquish Volante est reine en ce royaume. Les goûts, les couleurs, tout ça, tout ça : faites le test autour de

vous et trouvez quelqu'un qui ne tombe pas en pâmoison devant les lignes superbes de l'anglaise. Le cabriolet perpétue une appellation apparue sur la... Short Chassis de 1965.

C'est quoi, ce truc ? Un cabriolet qui empruntait des éléments de la DB5 et de la DB6. C'est, aujourd'hui encore, l'Aston Martin de série la plus rare, avec seulement 37 exemplaires assemblés en une année. Le patronyme « Volante », partagé actuellement par la DB12 et cette Vanquish, n'a jamais été apposé sur une Vantage, fût-elle V12, cette dernière devant se contenter du badge « Roadster ». Tout ça pour dire que « Volante », à Gaydon, c'est sacré et réservé aux modèles d'exception. Ce qu'est indéniablement la nouvelle venue. Tout ce qui fait de la Vanquish une œuvre d'art roulante est repris, de l'énormissime capot éventré de toutes parts à la calandre élargie de 13 % par rapport à la DB12, en passant par ce popotin tronqué, rehaussé d'eye-liner grenat faisant office de feux. Mélange d'agressivité et de lignes organiques, ce cabriolet fera date.

Et pas seulement pour son physique de divinité grecque. Primo : la Volante fait partie du quota de 1 000 Vanquish produites par an et, comme le coupé aura davantage la cote qu'elle, il y a fort à parier qu'elle la tiendra... la cote. Deuzio : c'est tout simplement le cabriolet à moteur avant le plus puissant et rapide de la production actuelle. Bref, une espèce de top model également championne olympique...

Décapoter et faire la course avec le TGV, c'est ce que promet la britannique, avec ses 345 km/h en pointe. En revanche, la moindre 911 GTS l'humiliera sur le 0 à 100 km/h, exercice pour ●●●●

Il faut une quinzaine de secondes pour révéler aux yeux de tous l'habitacle tiré à quatre épingles de cette stricte deux places.



TOUT CE QUI FAIT DE LA VANQUISH UNE ŒUVRE D'ART ROULANTE EST REPRIS, **DE L'ÉNORMISSIME CAPOT EN PASSANT PAR LE POPOTIN TRONQUÉ, REHAUSSÉ D'EYE-LINER GRENAT FAISANT OFFICE DE FEUX.**



lequel l'Aston a besoin de 3"4. C'est beaucoup en 2025 mais cela s'explique par un chiffre : 2. Soit le nombre de roues qui supportent les 835 ch et 101,9 mkg du V12 5,2 l biturbo (pression relative de 1,25 bar).

Nerf de la guerre, le poids est évidemment en hausse par rapport au coupé. Si l'on se fie aux valeurs officielles, dans sa configuration la plus légère (et à sec), la Vanquish Volante pèserait 1 880 kg. Soit 106 de plus que le coupé équivalent. Les deux tonnes, dans la vie de tous les jours, seront donc dépassées. Cela dit, une 911 Targa 4 GTS est désormais annoncée à 1 745 kg, sans personne à bord, et elle emmène deux fois moins de cylindres et de turbo, ça aide à relativiser.

Profiter de la force instantanée et sans fin de ce V12, à l'air libre, fait saliver. Surtout avec le silencieux optionnel en titane (- 10,5 kg)... Mais rappelons que la Vanquish n'est pas qu'un dragster en habit de gala. Certes, son moteur dont le couple maximal est constant de 2 500 à 5 000 tr/mn se joue de la notion d'espace-temps, mais les liaisons au sol sont en accord avec ce déferlement. Les doubles triangles avant et le multibras arrière sont reliés aux amortisseurs pilotés Bilstein DTX dont l'efficacité nous avait séduits lors de l'essai du coupé (Sport Auto n° 755). Le différentiel électronique est aussi de la partie, tout comme l'arbre de transmission en carbone. La boîte ZF à 8 rapports est toujours logée derrière, ce qui permet à cet immense cabriolet (4,85 m) d'afficher une répartition de masses quasi symétrique (49/51), malgré l'impressionnant V12 situé en position centrale avant.

Le couvre-chef en tissu s'articule autour d'une cinématique en K. J'attends de voir à quoi ça ressemble en vrai car cela reste un peu abscons. Ce qui ne l'est pas, c'est qu'une fois replié sous son cache, le toit ne mesure que 26 cm d'épaisseur, ce qui, compte tenu de l'armature et de la toile acoustique, tient de l'exploit. L'opération de décapsulation, réalisable jusqu'à 50 km/h, ne prend que quatorze secondes. Il en faut deux de plus pour se mettre à l'abri d'une éventuelle averse. Pour épater les badauds, le scalp peut aussi s'effectuer sans actionner le commutateur de la console centrale, juste en appuyant sur le bouton correspondant de la clé (à condition d'être à moins de deux mètres de la voiture).

Personnalisable à souhait

La Volante repose sur la même structure en aluminium extrudé et collé, drapée de panneaux de carbone ou de fibres composites. Les pneus Pirelli spécifiques (avec mousse acoustique) s'affichent dans des dimensions correctes, 275 & 325 ZR 21, et les disques carbone-céramique (410 et 360 mm de diamètre) sont de série et seraient 27 kg plus légers que des équivalents métalliques. La dotation standard est riche avec la lecture des panneaux, l'avertisseur de somnolence et d'angles morts, l'aide au maintien dans la voie, la caméra à 360°, la vectorisation du couple, les sièges chauffants, etc. Les trois modes de conduite Aston Martin habituels sont présents : GT, Sport et Sport+, et l'ESP fonctionne sous quatre réglages prédéfinis (On, Track, Off et Wet). Le catalogue d'options est quasi sans fin avec, rien que pour la peinture, sept programmes différents : Signature Metallic, Racing Line, Provenance, Icon, Q Satin, Q Special, Q Ultra. S'y ajoutent huit coloris

pour les étriers de frein, sept types de jantes, six habillages intérieurs. Bref, tout est possible quand on acquiert une Vanquish Volante. A quel prix ? Bonne question, le tarif français n'ayant pas encore été révélé. Sachant que le coupé est affiché à partir de 389 000 €, une estimation de 420 000 € pour le cabriolet n'est pas farfelue. Avec quelques plaisanteries et le vilain malus, le seuil du demi-million d'euros sera allègrement dépassé. C'est cher mais tellement beau... Les premières livraisons sont attendues à l'automne prochain. ●

★ NOTRE AVIS

Alors que les vaisseaux amiraux de la firme de Gaydon n'ont jamais été les plus dynamiques, la Vanquish a changé la donne, avec un comportement capable de rivaliser avec l'élite et un moteur d'anthologie. Il serait étonnant que la Volante rate le coche.

★ EN BREF

Moteur : **V12 biturbo, 48 S, 5,2 litres**
 Puissance maxi : **835 ch à 6 500 tr/mn**
 Couple maxi : **101,9 mkg à 2 500 tr/mn**
 Transmission : **roues AR, 8 rapports auto (architecture transaxle)**
 Antipatinage : **de série déconnectable**
 Autobloquant : **E-Diff piloté**
 Poids : **1 880 kg (à sec)**
 L - l - h : **4 850 - 2 044 - 1 296 mm**
 Empattement : **2 885 mm**
 Pneus AV & AR : **275/35 & 325/30 ZR 21**
 Réservoir : **82 l**
 Prix de base : **420 000 € (estimation)**
 V. max. : **345 km/h** 0 à 100 km/h : **3"4**

Double triangulation avant, multibras arrière, amortisseurs pilotés Bilstein aux quatre coins : la Vanquish n'est pas qu'un bel objet. C'est aussi une excellente GT, animée par un moteur hors norme.





A K I L L I S

JOAILLERIE PARIS

COLLECTION CAPTURE ME - À DÉCOUVRIR SUR AKILLIS.COM

1948-2025

Eddie Jordan, ***l'Irish Bandido***

Après avoir connu le succès en Formule 3 et Formule 3000, il s'était lancé dans l'aventure Jordan Grand Prix en Formule 1. **Son écurie lui survit, sous le nom d'Aston Martin F1.**

**Pilote, patron
d'équipe atypique,
découvreur
de talents,
Eddie Jordan était
aussi un solide
négociateur.**



est à la fin de l'année dernière qu'Eddie Jordan avait révélé être atteint d'un cancer agressif de la prostate. Ce qui expliquait son absence des paddocks depuis

plusieurs mois. Mais avec son optimisme légendaire et son énergie débordante, Eddie se disait certain de vaincre la maladie pour retrouver ses amis du paddock. Et cet Irlandais volubile et tellement sympathique n'en manquait pas. Hélas, ce joueur invétéré a perdu la partie de sa vie. Eddie Jordan est décédé à l'âge de 76 ans. Les nombreux hommages, pour une fois sincères, se sont multipliés à l'annonce de sa disparition. Pour tous les habitués des circuits que fréquentait Eddie Jordan, le croiser était toujours réjouissant et l'assurance de passer quelques instants de bonne humeur. À chacun, il réservait une bonne blague ou un « traitement » particulier. Pour livrer une anecdote personnelle, Eddie avait l'habitude de m'interpeller d'un sonore « *Fucking Communist!* » au prétexte que je travaillais à l'époque pour le quotidien *Libération*. Ce n'était pas un traitement exclusif, ce bon vieux Eddie ayant pour habitude d'apostropher la plupart de ses connaissances par d'amicaux « *Fucking Bastard!* » Jamais avare d'un bon mot, Eddie était aussi pour les journalistes un excellent client qui savait lâcher une information, souvent pertinente et instructive. Car Eddie Jordan savait tout des arcanes du sport automobile en général et de la Formule 1 en particulier.

Même s'il se lança sans conviction dans des études de dentiste (pratique pour mentir comme un arracheur de dents), Eddie se rêva pilote dans sa jeunesse, avant de prendre conscience de ses limites dans ce domaine. C'est plutôt dans le business et le management qu'il excella. « *J'ai sans doute gardé des bases de mes études en comptabilité analytique quand j'envisageais de faire carrière dans la banque* », disait Jordan. Cette formation l'incita à créer sa propre structure de course, une fois son casque raccroché, d'abord en F3 et F3000 avant de tenter l'aventure de la Formule 1 dès 1991, moyennant de lourds emprunts auprès de ses ex-amis banquiers. Mais Jordan n'avait pas d'égal pour monnayer le talent (auprès des sponsors et écuries concurrents) des pilotes qu'il repérait et engageait. Ainsi, il récupéra 5 millions de dollars après s'être fait souffler par Benetton et Briatore un certain Michael Schumacher qu'il avait fait débiter (avec l'argent de Mercedes). De la même façon, il refila à prix d'or Eddie Irvine à Ferrari. « *Ça, c'est un coup des Irish Bandidos* », rigolait-il à l'époque. Découvreur de talents (la liste est longue), Eddie Jordan était un patron d'équipe atypique, un musicien de talent, un amateur de rugby.

Après avoir beaucoup gagné en F3, avec Martin Brundle opposé à Ayrton Senna, puis en Formule 3000, champion avec Jean Alesi, les victoires furent plus longues à venir et plus rares en F1. Jordan Grand Prix a tout de même inscrit quatre succès à son palmarès. Mais l'une de ses fiertés aura été de voir l'écurie dont il fut le fondateur poursuivre son aventure, aujourd'hui, sous le nom d'Aston Martin. ●

Par Lionel Froissart

B.R.M.

.. Chronographes ..

**A NEW LEVEL OF
ADRENALINE
ON YOUR WRIST**



brm-chronographes.com





AC Cobra Roadster & Coupé

"C"

*est un moteur orienté vers la performance. »
« Plus légère, la voiture promet d'être encore plus délectable. » Lorsque vous tombez sur ce genre de discours, avouez que l'eau monte à la bouche. Mais la déglutition est âpre.*

AC Cars vient de présenter une déclinaison 4 cylindres de ses roadster et coupé. Il nous tarde que le fabricant anglais annonce le rachat du stock de bicylindres Fiat... L'heureux élu est un 2 litres, qu'on suppose suralimenté, développant jusqu'à 395 ch. D'où vient-il ? Secret défense. Le V8 reste au catalogue, mais le communiqué de presse explique que, compte tenu de certains marchés, AC Cars devait élargir sa gamme. Cette Cobra 2.0 sera commercialisée en 2026, à un tarif avoisinant les 280 000 €. « Tout comme le modèle V8, cette version repose sur un châssis en aluminium entouré d'une carrosserie en fibre de carbone et fait honneur à la plus vieille manufacture automobile anglaise encore en activité. Celle-ci travaillant en partenariat avec le leader de l'hybridation, ce moteur fournira deux niveaux de puissance et pourra être accouplé à une boîte à double embrayage. » Résumons : une Cobra sonnante comme une Renault Mégane R.S., aux performances amoindries et coûtant le prix d'une Ferrari 296 GTB, c'est censé nous réjouir ? ●

Par Sylvain Vétaux



Honda Prelude

Pour l'instant, il n'y a pas grand-chose à se mettre sous la dent. Cela n'est pas une raison pour taire le retour de la Prelude, coupé mi-sportif, mi-élégant, qui avait disparu du catalogue depuis le début des années 2000. Honda a confirmé la commercialisation en Europe de cette 4 places qui sera électrifiée. Mais pas « zéro émission », le constructeur annonçant une motorisation hybride. Laquelle ? Bonne question. Aucune info de puissance, de performance ou de tarif n'a fuité. La principale nouveauté ne résidera pas

dans des liaisons au sol affûtées mais dans la technologie S+ Shift. Il s'agit d'un simulateur de boîte de vitesses (alors que la Prelude sixième du nom aura un variateur) pour que le conducteur se sente plus impliqué dans la conduite. A Sport Auto, on a une solution bien meilleure : équiper la voiture d'une vraie transmission manuelle, Honda étant de plus maître en la matière. La japonaise sera commercialisée en 2026, vingt-cinq ans après l'Insight, premier modèle hybride de la marque. ●

Par Sylvain Vétaux



Morgan Supersport

Science-fiction

La firme anglaise lance la remplaçante de la Plus Six mais avec un coffre.
Une concession qui faisait défaut depuis l'Aero 8...

A

Malvern, fief de Morgan, on aime les traditions. Même si, depuis quelques années, la marque s'est acoquinée avec BMW, elle refusait jusqu'alors certains compromis avec la praticité, comme un coffre. On pouvait loger des bagages dans une Morgan, mais il fallait au préalable rabattre les sièges ou coiffer l'arrière-train d'une véronique. Pas pratique. La Supersport change la donne et, comme l'Aero 8 disparue il y a près de vingt ans, bénéficie d'une trappe pour loger les vitres détachables, sacs et petites valises. Le constructeur ne communique pas la contenance du compartiment, joliment cerclé de frêne

et actionnable depuis la clé. Mais ce coffre externe n'est pas la seule nouveauté de l'anglaise. Elle repose sur un châssis en aluminium CXV, pensé pour « l'engagement des tours chronos ». Pesant 102 kg, il est 10 % plus rigide que l'ancienne plateforme CX, voire 20 % de plus lorsque le hard-top en carbone est apposé. La direction se montre 13 % plus directe et la double triangulation aux quatre coins est de mise. Le six en ligne turbo B58 développe 340 ch et envoie sa cavalerie aux roues arrière via une boîte automatique ZF à huit rapports. Grâce à l'utilisation de la simulation par ordinateur, la traînée est réduite de 5 % et la portance

de 20 %. En option, l'auto est équipée d'un Pack Dynamic Handling qui permet, grâce à des combinés Nitron, de choisir parmi vingt-quatre réglages d'amortissement. Le différentiel autobloquant reste, lui aussi, optionnel. A l'inverse des placages en véritable bois (onze essences disponibles), qui témoignent d'un souci évident de finition. L'intérieur mêle tradition et modernité avec instrumentation analogique, commandes physiques en alu et compatibilité Bluetooth et sono Sennheiser. Les pneus Michelin Pilot Sport 5 sont fournis d'office, mais leur taille varie du 18 au 19". ●

Par Sylvain Vétaux



EN BREF...

Moteur : **6 en ligne turbo, 3 litres, 340 ch, 51 mkg**
Transmission : **roues AR, 8 rapports auto (autobloquant en option)**
L - l - h : **4 110 - 1 805 - 1 290 mm** Empattement : **2 520 mm**
Poids annoncé : **1 170 kg** Prix : **env. 120 000 €** (estimation)
V. max. : **267 km/h** 0 à 100 km/h : **3"9**

La Supersport est proposée avec une capote souple et un hard-top ultra-léger en carbone. Parmi les options, on trouve les jantes de 19", l'autobloquant ou encore l'échappement sport.





L'avenir de Jaguar

Il était une fois la révolution

Inutile de rappeler le choc généré par la présentation du concept car Jaguar Type 00. **Maintenant que le buzz est un peu retombé, le patron de la marque, Rawdon Glover, a fait une halte à Paris pour nous expliquer sa vision stratégique et tenter de nous convaincre.**



Tout ça nous a rappelé à quel point les gens se sentent liés à notre marque ! », ironise Rawdon Glover, le P.-D.G. de Jaguar, en évoquant l'embrassement généralisé sur les réseaux sociaux, qui a suivi la présentation de la Type 00.

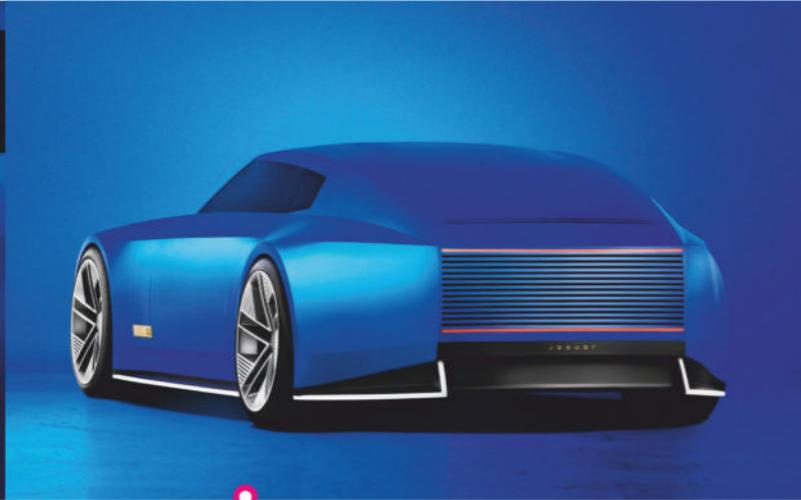
« Mais, malheureusement, ce lien fort n'a pas eu de traduction commerciale ces derniers temps. » Voilà le nœud du problème. Tout le monde a un avis sur Jaguar et s'empresse de lui déclamer sa flamme. Mais bien peu en ont acheté une récemment. « Nous avons donc besoin de transformer un changement fort, poursuit Rawdon Glover, une approche très différente, disruptive. » Le mot fourre-tout de notre époque est jeté... Avec une certaine substance, cette fois. « On nous a opposé l'histoire et la tradition, reprend Glover. Mais Jaguar a su se montrer audacieux et spectaculaire par le passé. La question qui se pose à nous, c'est s'il est possible de réaliser un coup une marque de manière aussi radicale. En fait, nous l'avons déjà réalisé dans le groupe JLR, dont Jaguar fait partie. Nous l'avons fait avec le Defender, qui est désormais une marque. Nous avons révolutionné son style, doublé son prix moyen et triplé ses ventes ! Pour revenir à Jaguar, il s'agit de réimaginer la marque, et pas seulement de faire évoluer les voitures qui la portent. C'est un projet sur lequel nous travaillons depuis 2021. La Type 00 est la première manifestation physique de notre renaissance. Nous avons pensé qu'il fallait que les gens parlent à nouveau de Jaguar. Ça, on l'a réussi ! Nous sommes maintenant passés à une phase d'explications. Nous devons parler à un nouveau public. A des gens pour lesquels nous n'étions pas sur la liste d'envies. Personne n'a besoin d'une Jaguar à 130 000 €. Vous devez en avoir envie. Nous devons créer ce désir. »

Plaidoyer

Là vient la question à plusieurs dizaines de millions de livres sterling, qui est de savoir si une voiture électrique reprenant la philosophie de design de la Type 00 est susceptible de générer cette émotion. « Comme vous pouvez l'imaginer, continue Rawdon Glover, nous avons réalisé beaucoup d'études sur notre clientèle potentielle, à la fois en Europe, en Chine, aux Etats-Unis et en Angleterre. Clairement, il y a des éléments factuels qui nous aident à définir cette cible : les revenus, bien entendu, mais aussi

"Personne n'a besoin d'une Jaguar à 130 000 €. Vous devez en avoir envie. Nous devons créer ce désir."

Rawdon Glover
P.-D.G. de Jaguar



l'intérêt pour les véhicules de luxe, l'ouverture d'esprit à l'égard de la mobilité électrique... Ensuite, nous avons recherché où ces gens vivaient. Principalement dans un environnement urbain. Partagent-ils un état d'esprit, un mode de pensée ? Ils se veulent très indépendants. Ils aiment les marques qui affirment quelque chose de fort à propos de leur propre personnalité. Ils s'intéressent au design, à l'architecture, à la technologie. Donc, il y a des éléments économiques, des éléments géographiques et une forte dose d'éléments qualitatifs qui nous permettent de cerner nos futurs clients. Cela va probablement rajeunir notre clientèle. Car nous avons également constaté qu'aujourd'hui, la richesse, lorsqu'elle se manifeste, arrive bien plus tôt dans la vie que pour les générations précédentes. Nous voulons être certains d'être attractifs pour ces jeunes fortunés, hommes ou femmes. »

A l'heure actuelle, on ne peut pas dire que le tout-électrique fasse rêver dans le haut de gamme. Relancer la marque avec du pur électrique semble donc risqué. « Je ne crois pas que les gens soient par principe hostiles à la voiture électrique, explique Rawdon Glover. Bien sûr, certains vont aimer le son d'un V8 ou d'un V12. En fait, nous ne disons pas : s'il vous plaît, achetez une Jaguar électrique. Mais : voilà ce qu'est la marque Jaguar, c'est notre philosophie de design. Il se trouve qu'elle est électrique. Et en fait,

avec cette motorisation électrique, nous allons vous offrir des performances incroyables. Plus de puissance, des accélérations ahurissantes, du confort, de la vitesse. Donc, qu'est-ce qui va vous manquer ? Vous voulez aller loin ? Nous serons à plus de 700 km d'autonomie. Et vous pourrez retrouver 300 km supplémentaires en moins de 15 mn. Quand on dévoile ces performances, les clients potentiels commencent à nous dire : "Ah, oui, ça pourrait marcher pour moi." Donc, nous avons écarté certains freins à l'achat. Les gens ne l'achèteront pas parce qu'elle est électrique. Mais parce que c'est une Jaguar. »

Rawdon Glover parle d'un plan de long terme et confirme que le premier modèle de série, disponible l'année prochaine, sera une GT à quatre portes, très proche en style et en proportions de la Type 00. Vraiment ? « Je n'aurais pas passé tout ce temps à dire que la Type 00 représente l'avenir de Jaguar si la voiture de production était un filet d'eau tiède, dans laquelle on ne retrouvait pas le concept car ! »

Une Jaguar avant tout

Pour le développement de la plateforme technique, l'équipe Jaguar semble avoir fonctionné à l'inverse de ce qui se fait d'habitude. Ce sont les ingénieurs qui ont dû s'adapter au design, et pas l'inverse, histoire de préserver l'impact visuel. Cela n'a pas

La future Jaguar de série, une GT quatre portes, ne retiendra probablement pas les matériaux intérieurs de ce concept Type 00. En revanche, Rawdon Glover assure que proportions et philosophie de design s'y retrouveront. Y compris cette grille arrière provocatrice ?

empêché de leur fixer une feuille de route exigeante. « Il fallait que le comportement de cette voiture soit celui d'une vraie Jaguar », ajoute Rawdon Glover. Certes, mais quelle Jaguar ? « Puisque nous avons décidé que le premier modèle serait une 4 portes, nous sommes allés nous inspirer de ce que Jaguar avait fait de mieux sur ce format. Une voiture qui peut être drôle et rapide si c'est votre envie, mais aussi extrêmement confortable à utiliser au quotidien, y compris à haute vitesse, pour de longs trajets sur les autoroutes allemandes. » Dernière provocation : il n'y aura pas de SUV Jaguar. « Faire une version Jaguar d'un Range Rover n'aurait aucun sens. Dans le groupe, nous avons déjà le meilleur SUV de luxe du monde. Nous avons, avec le Defender, le tout-terrain le plus efficace du monde. Donc, Jaguar ne va pas aller sur ce terrain-là. »

Il nous reste quelques mois à patienter avant de découvrir si ce discours, charpenté et séduisant, s'incarnera réellement dans un modèle de série. ●

Par Jean-Éric Raoul





Secrets d'Italie

Le rallye The Italian Job, organisé par le Club Sport Auto ? **Ce sont encore ceux qui y étaient qui en parlent le mieux. Un membre nous fait partager l'émotion de ces découvertes hors du commun.**

Voir au fond d'un passage sombre le rideau métallique se lever sur un atelier étincelant, spécialisé dans la restauration exclusive des Ferrari F40, rencontrer les plus grands designers de Lamborghini et de Stellantis puis déjeuner avec eux, découvrir comment les Lamborghini sont assemblées, tels des moteurs d'avion, se restaurer à la table fréquentée par Lewis Hamilton ou Fred Vasseur, admirer, au cœur d'une ferme-forteresse médiévale, des autos qu'ont pilotées Tazio Nuvolari, Alberto Ascari ou Enzo Ferrari, se perdre dans les méandres du Lingotto chez Fiat, rouler sur les routes des essayeurs Ferrari en Emilie-Romagne, ce sont quelques-unes des aventures vécues par les participants de l'Italian Job 2025, entre Maranello et Turin. J'en oublie ! La visite de l'usine Pagani avec Christopher, le fils de Horacio, l'arrivée à la nuit tombante par une allée de cyprès

à la Lambruscheria Ca'Berti, cantine historique d'un domaine viticole dans les collines de Modène... Et que dire de ce final en apothéose avec la visite confidentielle de Touring Superleggera, organisée grâce à Jean-Pierre Ploué, qui supervise le design pour Stellantis en Europe ? C'est là que sont construites les Alfa Romeo 33 Stradale... déjà toutes vendues (voir page 36) ! Ils étaient trente-quatre qui ne se connaissaient pas, beaucoup sont devenus amis et se reverront. C'est aussi ça le Club Sport Auto, avec dix-huit voitures, de la BMW Z3M de 1998 aux dernières Lamborghini SVJ et Sterrato, en passant par des Alpine, Corvette, Ferrari, Maserati, Mercedes AMG, Porsche... **Le prochain Italian Job sera une version « XL », programmée du 8 au 13 avril 2026. A ne pas rater !**

Par Patrick Germain
(adhérent du Club Sport Auto)



ET AUSSI...

À NE PAS LOUPER NON PLUS !

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 à l'ouest, 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'Âge 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 !



8 - 13 avril 2026

The Italian Job "XL"

Une édition XL qui partira de Parma, puis rejoindra Maranello et Modena, pour s'achever à Torino. Et comme d'habitude, de l'ultra-exclusif en matière de visites, de gastronomie, et d'ambiance. Limité à 20 places.



Italian Job

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

UNDER THE HIGH PATRONAGE OF HIS SERENE HIGHNESS PRINCE ALBERT II OF MONACO

TOP MARQUES MONACO™

IN ASSOCIATION WITH



7 - 11 MAY 2025 | **20TH**
GRIMALDI FORUM | MONACO
SUPERCARS - CLASSIC CARS - WATCHES | **EDITION**

MASERATI MC20 CAB CIELO BY BPM EXCLUSIVE

www.topmarquesmonaco.com

[#topmarquesmonaco](https://twitter.com/topmarquesmonaco)



nano.Flowcell



MONTE-CARLO SOCIÉTÉ DES BAINS DE MER



SAISON MONACO



Le Point

De toutes les matières...

Que ce soit dans l'univers des courses automobile, de l'aéronautique, ou de l'aérospatiale, les marques horlogères s'inspirent fréquemment de ces secteurs pour concevoir leurs montres avec des matériaux de haute technologie. Parfois même, elles développent leurs propres alliages au sein de leurs manufactures. Ces innovations donnent naissance à des garde-temps combinant durabilité, légèreté, résistance aux rayures et aux chocs, le tout avec un design souvent audacieux.

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



Panerai

Le titane grade 5 qui façonne cette Luminor Marina Titanio est robuste, ultrarésistant à la corrosion. Étanche à 500 mètres, le caractéristique boîtier coussin est équipé d'un pont protégé-couronne à levier breveté. Il abrite un cadran sandwich vert satiné soleil, intégrant une date, une petite seconde, des chiffres arabes et des index découpés luminescents. L'ensemble est entraîné par un calibre automatique visible à travers un fond transparent.

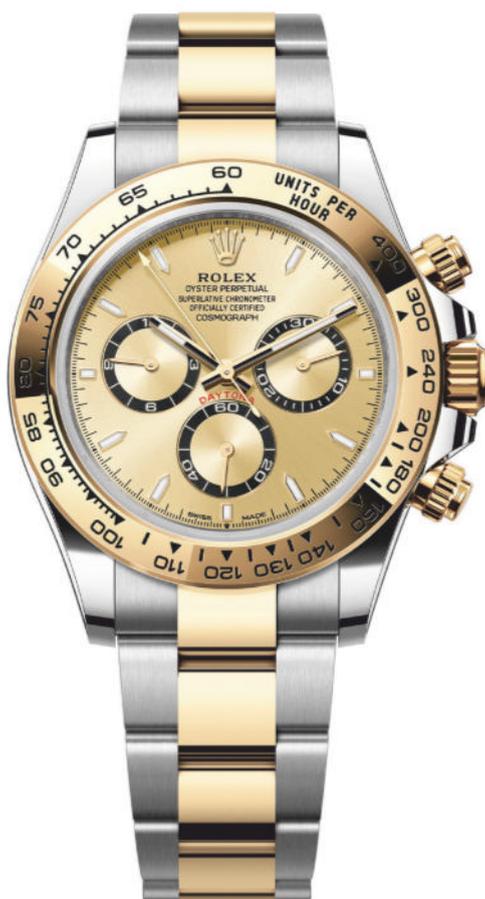
9 900 euros - www.panerai.com



Zenith

Pour célébrer ses 160 ans, Zenith dévoile une édition haute en couleur de sa Chronomaster Sport. En céramique bleue, ce chronographe de 41 mm se distingue par son calibre automatique El Primero, qui mesure les 1/10^e de seconde, et est équipé d'une masse oscillante ajourée spéciale anniversaire. Le cadran présente trois compteurs de couleurs différentes - gris clair, anthracite et bleu - correspondant à la petite seconde, aux compteurs 60 minutes et 60 secondes.

23 700 euros - www.zenith-watches.com



Rolex

Créé dans les années trente par Rolex, le Rolesor est une combinaison précieuse d'or jaune et d'acier. Ce matériau emblématique de la maison habille aujourd'hui la montre Cosmograph Daytona. Habitée des circuits, elle possède un boîtier de 40 mm de diamètre équipé d'une lunette fixe en or jaune, munie d'une échelle tachymétrique. Cet attribut indissociable des chronographes permet de calculer la vitesse moyenne d'un véhicule en mouvement entre deux bornes kilométriques. Le cadran doré et trois compteurs azurés côtoient des index en applique et des aiguilles en or 18 carats. Ces dernières, dédiées aux heures et aux minutes, sont recouvertes de Chromalight, une matière luminescente haute lisibilité. Animée par un calibre automatique certifié Chronomètre Superlatif, l'aiguille des secondes mesure un temps précis au 1/8^e de seconde.

22 300 euros - www.rolex.com



Ralf Tech

La WRX Galaxy Millenium x CNES est le deuxième modèle de la collection lancée en 2024 après la Space Millenium. Prêt à être propulsé dans l'espace, il présente un boîtier de 47,5 mm usiné en titane grade 1. Réalisé en matériaux composites, le cadran est orné d'étoiles, de planètes et de trous noirs luminescents. Étanche jusqu'à 1 000 mètres, cet instrument, limité à 100 exemplaires, embarque un mouvement électrique disposant d'une réserve de marche de douze ans.

4 500 euros - www.ralftech.com



Hublot

Maître de la fusion par excellence, Hublot combine le design de la Big Bang avec celui de la Big Bang Unico pour créer des montres en édition limitée, dédiées au vingtième anniversaire de la collection. Parmi elles, cette pièce en King Gold 18 carats dispose d'un boîtier de 43 mm aux cornes légèrement incurvées qui abrite un cadran à motif carbone créant un effet visuel tridimensionnel saisissant. Résolument sportif, ce chronographe flyback bat au rythme du calibre automatique de manufacture Unico.

39 900 euros - www.hublot.com

Gentlemen drivers

La montre est un indispensable accessoire du vestiaire masculin qui reflète le style et le caractère de celui qui la porte. Force est de constater que les gentlemen drivers trouveront dans cette sélection triée sur le volet de l'élégance, une pièce chic et choc qui les fera briller hors circuit.



Cartier

Apparue dans les collections Cartier en 1928, la Tank à Guichets se distingue par sa lecture de l'heure analogique, dont le remontage s'effectue manuellement grâce à la couronne située à midi. Un mouvement de manufacture anime le guichet des heures à 12 h et celui des minutes à 6 h en arc de cercle. Son style résolument rétro est accentué par une boîte en platine au fini satiné, servie sur un bracelet en alligator bordeaux.

Prix sur demande - www.cartier.com



Herbelin

Attaches centrales, lunette ronde évoquant le dessin d'un hublot, vis inspirées des winchs de voiliers et roue marine gravée sur la couronne... Les codes esthétiques de la Newport Chronographe de 1988 se retrouvent sur ce nouveau modèle Héritage. De 42 mm de diamètre, l'instrument automatique affirme sa différence en mariant le noir au PVD or rose.

3 300 euros - www.herbelin.com



Omega

En 2013, Omega dévoilait le premier mouvement véritablement antimagnétique au monde. Aujourd'hui, en hommage à cet élément innovant, la Speedmaster Super Racing est équipée du système Spirate™, un spiral révolutionnaire d'une extrême précision comprise entre 0 et +2 secondes par jour. Certifié Master Chronometer par l'Institut fédéral de métrologie (METAS), le calibre automatique à échappement Co-Axial, offrant environ 60 heures de réserve de marche, entraîne ce chronographe en acier. D'un diamètre de 44,25 mm, le boîtier est muni d'une lunette en céramique noire, avec une échelle tachymétrique en émail jaune Grand Feu. Contrastant avec le cadran noir au motif nid-d'abeilles, cette teinte vive se retrouve en dégradé sur l'aiguille du chrono, en rayures sur celle de la petite seconde, et en luminescence sur les index et les aiguilles.

12 800 euros - www.omegawatches.com



Vacheron Constantin

A l'occasion de ses 270 ans d'histoire horlogère ininterrompue, la manufacture Vacheron Constantin enrichit sa collection emblématique Patrimony d'une montre extraplate en or blanc 18 carats. Ponctué d'une date discrète à 6 h, le cadran argenté s'illustre par son sublime décor, inspiré de la croix de Malte, emblème de la maison, qui se retrouve aussi sur la masse oscillante ajourée, visible au verso.

Prix sur demande
www.vacheron-constantin.com



Tudor

Aux couleurs de l'écurie Formula 1® Visa Cash App RB, ce modèle Black Bay Ceramic arbore un cadran bleu, rappelant les surpiqûres du bracelet hybride en cuir et en caoutchouc. Contrasté par les caractéristiques aiguilles « Snowflake » luminescentes, il se loge dans un boîtier de 41 mm en céramique noir mat. L'instrument est entraîné par un calibre automatique, certifié COSC, doté d'un spiral en silicium amagnétique et garantit une réserve de marche de 70 heures.

5 930 euros - www.tudorwatch.com

Ultimes complications

Tourbillon volant, quantième perpétuel, petite seconde, phase de lune, grande date : ces complications remarquables règnent en majesté au royaume des montres de haute horlogerie. Empreints de l'héritage et de l'histoire des grandes manufactures, ces garde-temps n'hésitent pas, grâce à leur technicité et à leur design aboutis, à rouler des mécaniques.



Audemars Piguet

Dévoilée pour célébrer les 150 ans d'Audemars Piguet, la Royal Oak Quantième Perpétuel Squelette se livre à cœur ouvert. Parfaitement lisible, son cadran entièrement ajouré s'inspire de celui d'une montre de poche squelette à calendrier perpétuel, issue des archives de la manufacture. De 41 mm de diamètre, l'instrument se distingue également par son habillage réalisé en titane et en BMG (Bulk Metallic Glass), un verre métallique ultra-résistant.

Prix sur demande
www.audemarspiguet.com



IWC

Usinée en Ceratanium®, un matériau haute technologie développé par IWC, la nouvelle Montre d'Aviateur Chronographe Performance Calendrier Perpétuel Digital Jour-Mois de 43 mm est rehaussée d'une lunette en céramique munie d'une échelle tachymétrique. Le cadran noir affiche un calendrier perpétuel qui délivre la date et le mois grâce à de grands disques dorés, situés respectivement à 9 h et 3 h.

Prix sur demande - www.iwc.com



Chopard

La nouvelle L.U.C Flying T Twin Perpetual de la manufacture Chopard est une sublime combinaison de deux complications de haute volée : le tourbillon volant et le quantième perpétuel à grande date. Pour donner vie à ce véritable défi technique, le mouvement à remontage automatique bidirectionnel est équipé d'un micro-rotor et de deux barillets superposés, une technologie appelée « Chopard Twin ». De seulement 6 mm d'épaisseur, ce calibre, doublement certifié (chronomètre par le COSC et Poinçon de Genève), anime ces indications visibles sur un cadran vert forêt. Celui-ci est guilloché à la main selon un motif soleillé qui rayonne en partant du tourbillon volant à 6 h. Pour parfaire l'ensemble, la pièce de 40,5 mm de diamètre, en or éthique jaune 18 carats, est assortie à un élégant bracelet interchangeable en alligator vert.

Prix sur demande - www.chopard.com



Patek Philippe

Carrément différente, la Cubitus de 45 mm en platine s'illustre par son cadran bleu soleillé frappé à l'horizontale, qui présente une grande date, une phase de lune et une indication du jour. Effectuant des sauts simultanés en seulement 18 millisecondes, ces affichages novateurs, inédits et d'une grande lisibilité, sont animés par un calibre automatique de manufacture extraplat, fruit de six brevets déposés.

87 700 euros - www.patek.com



Frédérique Constant

Capable d'indiquer le jour de la semaine, le mois et la date en tenant compte des années bissextiles, ce Classic Perpetual Calendar Manufacture possède un boîtier de 40 mm façonné en acier. Son look résolument vintage, accentué par un bracelet en cuir d'alligator marron, s'affirme avec un cadran saumon à l'effet légèrement soleillé. A travers le fond en saphir apparaît un calibre automatique de manufacture minutieusement décoré de côtes de Genève circulaires.

9 995 euros - www.frederiqueconstant.com

Bêtes de courses

Collaborations de marques, chronomètres officiels, ambassadeurs sportifs,... Les liens étroits qu'entretiennent les maisons horlogères avec le milieu automobile existent depuis toujours. Fruits de ces riches partenariats, les montres – par leur forme, leur couleur, leur design et leur technicité – s'inspirent de cet univers qui passionne les foules.



TAG Heuer

Depuis l'annonce de son grand retour dans la course automobile en tant que chronomètre officiel de la Formule 1, TAG Heuer dévoile, tout au long de l'année, de nombreuses déclinaisons de sa célèbre Formula 1. Avec son cadran bleu coordonné à une lunette tournante bidirectionnelle, cette itération en acier de 38 mm est dotée de la technologie Solargraph : un mouvement à quartz animé par l'énergie solaire.

1 850 euros - www.tagheuer.com



B.R.M Chronographes

Issu du partenariat avec Ligier Automotive, le modèle V6-44-SLB Ligier affirme son look sportif avec un boîtier de 44 mm, dont la carrure est ornée de motifs à damier traités en céramique bleue. Les aiguilles perforées ainsi que les numéros de course 4, 8 et 12 se partagent l'affiche sur un cadran noir ajouré. Cette mécanique bien huilée est animée par un calibre automatique, qui est monté sur des amortisseurs Shock Absorbers, pour le protéger des chocs éventuels.

6 850 euros
www.brm-chronographes.com



Richard Mille

Dans son infinie quête de performance, Richard Mille présente la RM 43-01 Tourbillon Chronographe à Rattrapante Ferrari, une merveille de technologie et d'innovation issue du partenariat avec Ferrari. Usiné en titane microbillé et en Carbon TPT®, cet instrument, limité à seulement 75 exemplaires, fusionne deux complications de haute volée : le tourbillon et la rattrapante. Entièrement squeletté, le cadran très architectural mérite l'attention à plus d'un titre, avec notamment une plaque en titane gravée au laser du cheval cabré légendaire. Chaque élément renvoie aux modèles de voitures du constructeur italien. Le bracelet rappelle le motif des sièges de la Purosangue, tandis que les poussoirs et les index évoquent les angles dynamiques des 488 Challenge Evo, Daytona SP3 et SF90 Stradale. Imaginée par les équipes de R&D de Ferrari et de Richard Mille, cette pièce existe aussi en full Carbon TPT®.

Prix sur demande - www.richardmille.com



Perrelet

Breveté en 2009 par Perrelet, le « cadran Turbine® » tourne à plein régime sur ce modèle en acier revêtu de PVD noir. Pourvue de dix pales et de cinq contrepoids en tungstène, la turbine rotative en aluminium anodisé noir laisse entrevoir un mouvement automatique squelette de manufacture. Le rouge des index en relief fait écho à l'aiguille des secondes et aux surpiqûres du bracelet en cuir de veau noir.

5 750 euros - www.perrelet.com



Ange Barde

L'ADN de la maison, la course automobile, est au cœur de ce modèle automatique en acier 316L aux couleurs de l'écurie belge Marc VDS Racing Team. Orné de l'esquisse du félin fétiche de l'équipe, le cadran de la First Marc VDS présente un disque de frein qui tourne au moindre mouvement du poignet. Etanche à 100 mètres, l'instrument en a sous le capot avec un calibre automatique certifié chronomètre, doté de 38 heures de réserve de marche.

Prix sur demande - www.angebarde.com



Propos recueillis par Alain Pernet
Portrait Laurent Villaron



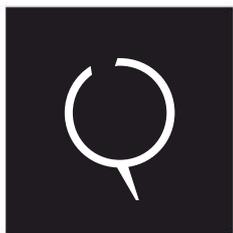
Jean-Charles Rédélé

Pilote amateur et collectionneur

Destin fléché

Alors qu'Alpine fête, cette année, ses 70 ans, **Jean-Charles Rédélé** nous évoque sa passion pour l'automobile, mais aussi le culte qu'il voue à la marque créée par son père et qu'il entretient à travers une collection exceptionnelle.

"En fait, mon père était très ému que je fasse rouler ses premiers protos du Mans en courses historiques. Ça a complètement changé notre relation."



Quel est votre premier souvenir automobile ?

Ce sont des voyages familiaux, des départs en vacances en Renault 16, avec mes parents devant, mes deux sœurs et moi derrière. J'ai un autre souvenir marquant : mon premier tour en berlinette avec mon père. J'étais sur les places arrière. C'est une image assez fugace mais imprimée à vie. Je me rappelle aussi les essais d'endurance du proto A310.

Nous étions partis en voyage, mes parents et moi, et nous sommes tombés en panne sur l'autoroute à 3 heures du matin ! La voiture avait fait du vapor lock. Bien sûr, à l'époque, il n'y avait pas de téléphone portable. Il n'y avait rien aux alentours... Papa a commencé à faire du stop, mais personne ne s'arrêtait. Il a envoyé maman le remplacer et quelqu'un s'est arrêté tout de suite ! Mon premier souvenir lié à la course remonte au Grand Prix de Rouen 1968. François Cevert pilotait une Alpine de Formule 3. J'étais allé avec papa sur la grille de départ, j'avais été très impressionné par tous ces pilotes casqués.

Durant votre enfance, avez-vous baigné dans l'ambiance Alpine ?

Pas vraiment. Mon père cloisonnait ses activités. Il nous a tenus un peu à l'écart d'Alpine. Par exemple, l'épopée Rallye, au début des années 70, je l'ai écoutée à la radio de Paris. Et puis, quand il a vendu Alpine à Renault, je n'avais que 12 ans. Ensuite, il a très vite tourné la page pour s'occuper de sa vie de concessionnaire Renault. Il a été très, très triste et très déçu d'avoir été obligé de revendre son entreprise. Il aurait bien aimé pouvoir continuer de la faire marcher comme il le souhaitait. A ce moment-là, il a coupé le lien avec l'histoire. Ce n'est qu'au début des années 80 qu'il a commencé à regarder un peu dans le rétroviseur. L'épreuve la plus difficile a été l'arrêt définitif décidé par Louis Schweitzer en 1995. Ce fut l'arrêt de mort de sa marque.

Est-ce votre père qui vous a initié à la conduite ?

Oui. C'était un excellent pilote. Il m'a d'ailleurs raconté une anecdote amusante. Un jour, à la fin des années 60, Juan Manuel Fangio – qui était concessionnaire Renault en Argentine – vient en France. Papa va le chercher à l'aéroport afin de lui faire visiter les ateliers de Dieppe. Sur ces routes qu'il connaissait très bien, il attaque un peu et, en arrivant, Fangio lui déclare avec respect : « *Eh bien, toi, tu sais comment ça marche !* » Papa m'a avoué avoir été très content de ce commentaire. Cela étant dit, il a essayé de m'apprendre au volant d'une 4L, pendant les vacances, mais j'ai failli encaster la voiture dans un rocher en négociant une série de courbes dans l'Estérel ! Il a eu très peur et m'a encouragé à plus de prudence. Avant cela, il m'avait initié aux trajectoires au Jardin d'acclimatation sur des mini-karts...

Votre première voiture a-t-elle été une Alpine ?

Non, pas du tout : une Autobianchi A112 achetée au début des années 80 à une amie de la famille. Elle prenait l'eau et était bien rouillée. Je l'ai revendue au bout de six mois pour acquérir une 4CV qui consommait plus d'huile que d'essence ! Ma première voiture vintage. Papa m'avait communiqué sa passion de la 4CV. Quand j'étais gamin, je rêvais de courir en Karting, mais il ne voulait surtout pas que j'en fasse. Il avait trouvé une excellente solution en me disant : « *Commence par avoir de bonnes notes à l'école !* » Ce ne fut jamais le cas, et je n'ai donc jamais fait de Karting. Alors que j'avais 22 ou 23 ans, mon père, que j'avais tanné, a fini par m'offrir une berlinette d'occasion. J'étais très ému de conduire la création de mon papa. Elle était rouge. Après ça, avec mes économies, je me suis acheté une A310. Elle me faisait fantasmer. D'autant plus que j'avais un peu suivi sa conception.

Lorsque j'étais enfant, il n'y avait pas encore l'usine de Bréauté, qui n'a été fondée qu'en 1969. Jusque-là, la fabrication des Alpine se faisait dans la concession de la rue Pasteur, où nous passions tous les week-ends. Il y avait très peu de place, et la maquette en plâtre de l'A310 était installée dans la cuisine de l'appartement ! Donc, de semaine en semaine, j'ai vu cette voiture être façonnée.

Comment êtes-vous venu à restaurer les créations de votre père ?

A 18 ans, j'ouvre la porte du garage à Dieppe et je découvre sept autos de course sous une couche de 20 cm de poussière. Il y avait notamment les voitures du Mans 69, telles qu'elles avaient fini la course. Ça m'a fait un drôle d'effet. Alors je me suis fixé comme objectif de toutes les restaurer. Et là, elles le sont quasiment toutes. Ça représente beaucoup de travail, beaucoup de passion et des rencontres merveilleuses. Pour financer ces restaurations, avec papa, nous avons vendu deux voitures. Grâce aux rencontres que j'ai faites par la suite, j'ai pu agrandir cette collection qui comprend aujourd'hui entre trente et quarante autos, réunies rue Forest, à Paris, là où ont été assemblées les premières Alpine A106. Je m'attache surtout à avoir des voitures majeures dans l'histoire de la marque. Avec l'aide d'Hervé Charbonneau, nous avons retrouvé l'A106 Mille Miles avec laquelle mon père a fini 2^e des Mille Miglia 1955. Elle sort de restauration ! Il y a quelques années, j'ai aussi récupéré le Marquis, le premier prototype d'Alpine. Il avait été présenté au Salon de New York, et puis l'industriel américain qui devait le commercialiser aux Etats-Unis a fait faillite. Même papa pensait que cette voiture avait été détruite. Sinon, j'ai une berlinette de course de presque chaque année depuis le commencement. Pareil pour les A310. J'ai aussi des monoplaces, dont la première : la F2 de 1963 qu'a pilotée Graham Hill à Pau. Son histoire est intéressante : elle avait été vendue fin 1965 à l'école de pilotage du Mans, qui l'a utilisée en version F3 comme voiture-école pendant six ou sept ans, avant de la passer au musée du Mans. Elle a ensuite été rachetée par M. Kato, un grand collectionneur d'Alpine au Japon. Je la lui ai rachetée il y a quelques années.

Vous ne vous êtes pas contenté de restaurer ces autos. Vous avez également couru à leur volant...

Oui, c'est grâce à Hervé Charbonneau qui m'a été présenté par papa. A l'époque, Hervé organisait des rallyes de voitures anciennes. A la suite de cette rencontre, j'ai participé à la rétrospective



Juillet 1995 : à l'occasion du 40^e anniversaire d'Alpine, Jean-Charles Rédélé et son père Jean (fondateur d'Alpine) posent ensemble sur la terrasse du garage Rédélé-Escoffier, rue Forest à Paris, devant une berlinette A110.



Jean-Charles Rédélé à l'attaque au volant de l'Alpine A110 1800, lors du Rallye d'Automne historique en 2009.

DPII

“J’ai couru quatre ans en championnat de France GT avec une A110. Je n’aurais jamais imaginé courir en moderne. Et encore moins au volant d’une Alpine !”

Avez-vous vécu sur place la victoire d'Alpine aux 24 Heures du Mans 1978 ?

Non, à cette époque, Renault avait déjà racheté Alpine. Avec papa, nous avons assisté aux 24 Heures du Mans 1977. Nous y sommes allés en Renault 30 et avons dormi dans la voiture. Il avait juste eu un laissez-passer standard. Nous étions passés par des trous de souris pour rejoindre la loge Alpine. C'est la première fois que j'ai rencontré Amédée Gordini, dont j'avais tellement entendu parler. J'étais très impressionné ! L'année suivante, nous n'avons même pas été invités du tout. Nous sommes restés à Paris.

Comment avez-vous appris la relance de la marque Alpine par le groupe Renault ?

J'ai eu connaissance de la sortie officielle d'Alpine par un coup de téléphone de Carlos Tavares, fin 2016. Il souhaitait me le dire en direct, et j'ai trouvé ça plutôt agréable et bien élevé. Il a alors créé un « advisory board » et m'a demandé d'en faire partie aux côtés d'autres personnalités liées à Alpine comme Jacques Cheinisse, Michèle Mouton, Bernard Darniche, etc. Carlos Tavares a ensuite quitté Renault, et le projet Alpine a tardé à naître. Il a même failli passer à la trappe. Et puis, finalement, la voiture a été présentée en 2018 avec le succès que l'on connaît. Donc c'est une belle histoire.

Quelle est votre opinion sur cette A110 moderne ?

Elle respecte 100 % l'esprit Alpine ! Les gens qui l'ont conçue ont fait une voiture merveilleuse, et c'est vraiment regrettable que cette auto sorte de la production dans les prochains mois. Elle restera à mon avis une icône moderne du plaisir de rouler. On risque d'être de nouveau orphelins...

Vous avez d'ailleurs couru à son volant en compétitions modernes...

Le garçon qui m'invitait à courir en Fun Cup est devenu un ami et m'a proposé de monter une écurie pour engager deux A110 GT4 : une pour moi et Nicolas Prost, une autre pour son fils et Alain Ferté. Nous avons acheté deux voitures que nous avons engagées pendant quatre ans dans le championnat de France GT. Je n'aurais jamais imaginé courir en moderne. Encore moins au volant d'une Alpine ! J'étais très ému. J'ai beaucoup appris : les courses en peloton, l'utilité d'un ingénieur, les pneus slicks... C'était une très belle aventure. Avec Laurent Coubard, on a failli deux fois de suite être champions de France dans la catégorie Amateurs. Généralement, on faisait de bonnes perfs sur les conditions piègeuses, que j'affectionne. Et puis l'Alpine dégradant moins ses pneus, nous étions particulièrement performants en fin de course. C'est une voiture géniale.

Comment avez-vous réagi lorsque la marque Alpine a été mise sur le devant de la scène en Endurance d'abord, puis en Formule 1 ?

Au départ, en Endurance, c'était un peu du marketing, parce que la voiture était une Oreca avec un moteur Nissan. Mais bon, ça fait partie de l'ère moderne du sport auto, et qu'Alpine soit présente cette année au Mans, c'est parfait ! J'espère qu'il va y avoir des résultats. Pour la Formule 1, mon grand regret est que mon père ne soit plus là pour assister à ça. Je pense qu'il aurait été très fier de voir sa marque en Formule 1, ce qu'il avait souhaité à l'époque. Pour lui, ça aurait été une reconnaissance formidable, et j'étais très ému parce qu'aujourd'hui, on parle d'Alpine partout dans le monde. D'ailleurs, à l'occasion du Grand Prix de Rouen 1968 que j'évoquais tout à l'heure, il avait prévu d'engager une Formule 1 équipée d'un moteur Gordini, de pneus Michelin radiaux et d'une suspension novatrice. Mais, lorsqu'ils l'ont appris, les dirigeants de Renault ont demandé à mon père de ne pas l'engager et de détruire la voiture ! ●

de la Coupe des Alpes en 1988. Ça m'a ouvert complètement à la passion automobile. Papa me disait : « C'est dangereux. Tu vas te faire mal. » Et puis, j'ai appris un peu à piloter. Avec Hervé, nous avons remonté une berlinette et ensuite, pendant près de dix ans, nous avons presque gagné tous les rallyes historiques que nous avons disputés. C'est parti comme ça. J'ai aussi beaucoup couru aux 2 Tours d'Horloge avec la M63, alors que mon père était encore de ce monde. Ce moment-là a créé des liens avec mon père que je n'avais jamais eus avant. En fait, il était très ému que je fasse rouler ses premiers protos du Mans. Mauro Bianchi et d'autres anciens d'Alpine nous ont aidés. Il y avait une ambiance très sympathique autour de ce projet et ça a complètement changé notre relation. Il a peut-être estimé que j'avais quitté mon adolescence un peu tardé pour devenir un adulte qui partageait la même passion. Quand il a vu qu'on marchait bien et qu'on ne se faisait pas mal, il nous a incités à continuer.

Parmi les voitures que vous avez pilotées en compétition historique, avez-vous des préférées ?

J'ai beaucoup d'affection pour toutes les autos avec lesquelles j'ai couru. En premier lieu, la M63, la première Alpine à avoir disputé les 24 Heures du Mans, même si elle ne brille pas par son châssis ni par sa tenue de route ! Après ça, il y a ma berlinette de Rallye avec laquelle j'ai fait les 400 coups pendant dix ans. Je ne pourrai jamais la vendre.

Pensez-vous que votre père serait fier de voir que vous prenez soin de ce patrimoine ?

C'est une bonne question. Je pense qu'il serait content, oui. Maintenant, mon job, c'est d'essayer de transmettre à mes trois filles la passion automobile. Celle du pilotage pour commencer. Elles courent en Fun Cup pour apprendre. Nous avons fait deux fois les 2 Tours d'Horloge en A310 V6 pour qu'elles s'imprègnent un peu de l'histoire de la famille.

Il semble que les liens entre la famille Rédélé et la course automobile n'ont d'ailleurs pas débuté avec votre père...

C'est exact. Le père de papa était mécanicien dans l'équipe de course Renault dans les années 1900. A l'époque, il y avait un mécanicien à bord aux côtés du pilote et il a fait des essais avec Marcel ou Louis Renault. C'était mon grand-père qui pompait pour mettre la pression d'huile, la pression d'essence dans les réservoirs, qui changeait les roues, etc. Après, il a été le mécanicien attitré de Ferenc Szisz, le vainqueur du premier Grand Prix de l'Histoire en 1906, sur une Renault. Il a fait des essais sur sa voiture pour tester les roues amovibles Michelin en bois, qui permettaient des changements rapides. Mon grand-père s'est d'ailleurs retrouvé plusieurs fois dans le décor !

GAZ!

146

LE BLOG DES ESSAYEURS

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

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

Laurent Villaron



36

Alfa Romeo 33 Stradale

ET AUSSI...

BMW M135 xDrive
Dodge Viper SRT-10 (2005)

Un essai d'Alfa Romeo 33 Stradale ? Profitons-en... parce que cela ne risque pas d'arriver souvent ! Avec sa production ultra-limitée, cette résurrection du mythe roulant des années 60 nous ouvre ses portières et nous offre enfin son volant.



26 McLaren
750S Spider

Laurent Villaron



44 Maserati MC20
GT2 Stradale



52 Bentley Continental
GT Speed First Edition



GRAND FORMAT McLaren 750S Spider

ANJOU, FEU !



Cap sur la Touraine et l'Anjou à bord de la McLaren 750S Spider, pour un périple entre les gouttes propre à se réchauffer le cœur et s'échauffer l'esprit. Dans son segment, elle est ce qui se fait de mieux. Un engin de l'ancien monde, sans hybridation, au poids contenu, à la direction limpide. **Une supersportive que l'on sait véritable pistarde au besoin. Reste à voir ce qu'elle donne au long cours.**

Par Sylvain Vétaux Photos Laurent Villaron

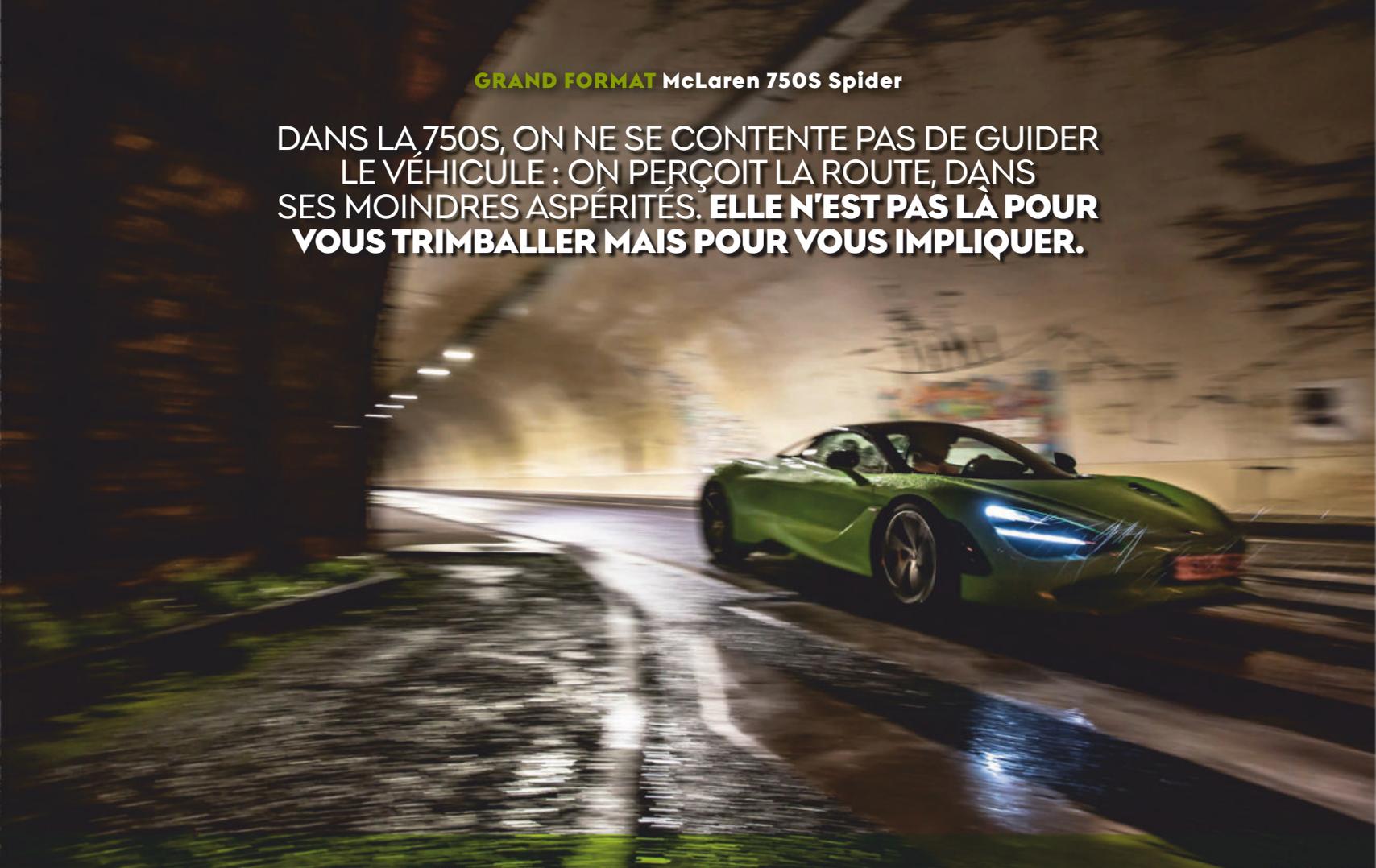


C'est paradoxal mais, en dépit de son allure de vaisseau spatial, conduire la 750S n'est pas source de tracas. Du moins sur petites routes car en ville, ses ailes marquées et ses "bips" de capteurs intempestifs deviennent vite agaçants.



GRAND FORMAT McLaren 750S Spider

DANS LA 750S, ON NE SE CONTENTE PAS DE GUIDER
LE VÉHICULE : ON PERÇOIT LA ROUTE, DANS
SES MOINDRES ASPÉRITÉS. **ELLE N'EST PAS LÀ POUR
VOUS TRIMBALLER MAIS POUR VOUS IMPLIQUER.**

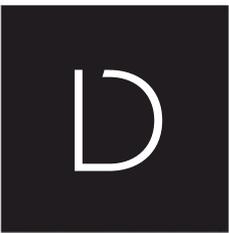




Tapie au ras du sol, la McLaren a tout de la voiture invivable au quotidien. Pourtant, rares sont les autos de ce segment à être aussi confortables. La raison tient évidemment dans la qualité des trains roulants, à la fois efficaces et conciliants, et le faible poids de la voiture, faite majoritairement de carbone.



CHRISTOPHE TINSEAU M'AVAIT PRÉVENU : "RAPPELLE-TOI AU SUPERTEST, MÊME S'IL FAISAIT BEAU ET CHAUD, L'AUTO EST PLUS VIVE QUE LA 296, ET IL FAUT FAIRE ATTENTION DANS CES CONDITIONS HIVERNALES."



ébut janvier. Ce n'est pas le meilleur moment pour rouler en McLaren. Ce n'est pas le meilleur moment pour sortir un cabriolet. Pas de bol : elle est les deux et je ne vais pas m'en plaindre. J'avoue un faible pour les productions de Woking. Pas en raison de leur esthétique. Pour être franc, je trouve que le lien de parenté entre les différents modèles est bien trop marqué. Ce n'est pas non plus le tarif qui me fait succomber : 510 € pour la coque de clé vert

Mantis (comme la voiture), c'est abuser. D'autant qu'il faut ajouter 391 410 € pour avoir le reste de l'auto... hors malus.

« Tu rentres là-dedans ? » s'alarme un confrère. J'y suis même très à l'aise, l'ouverture en élytre de la portière révélant un habitacle où garde au toit et longueur aux jambes sont de bon aloi. Ça change des cockpits de Lamborghini... Notre anglaise fait l'impasse sur les profonds baquets empruntés à la Senna (équipant le coupé supertesté dans le n° 757) et préfère des sièges en cuir électriques à mémoire. Paradoxalement, ils nous accueillent moins confortablement que les baignoires ultra-fines en carbone, ces dernières semblant être moulées autour de vous. Aborder les parkings parisiens avec la 750S est une punition. L'anglaise dispose pourtant de l'assistance de parking à 360° (4 450 €), mais lorsque vous êtes à moins de 15 cm de l'obstacle, un bip permanent accompagne la manœuvre et les ailes joufflues ne facilitent pas la tâche. Et 15 cm, à Paris ou ailleurs, ça compte pas mal. Dès lors, il faut y aller au petit bonheur la chance et prier pour ne pas esquinter les jantes Ultra Lightweight (5 650 €) et leur peinture Gloss Black Diamond Cut (2 270 € de plus). « On va où ? » « En Touraine », réponds-je au photographe. « Pourquoi ? » « Parce que c'est moi qui ai le volant... » L'argument manque de pertinence si je me fie aux sourcils circonflexes de mon copilote. Pourtant, direction l'Indre-et-Loire, mais en passant d'abord voir un copain.

Chambord puis bâbord

Sur l'A10, la 750S n'arrive pas à descendre sous les 11 l/100 km, en dépit du régulateur calé sur la vitesse légale. Ce V8 4 litres est glouton même si le poids qu'il trimballe (1 438 kg selon la police) est contenu. Sortie Blois, puis nous traversons la Loire, une première fois. Cap sur la banlieue sud du chef-lieu pour sonner à la porte de Christophe Tinsseau, le local de l'étape. « Ça fait plaisir de vous voir, les gars ! » Et nous donc... Le pilote, que nous ne voyons habituellement qu'à l'occasion des chronos du Supertest au Vigeant, dirige aussi une structure qui fait dans l'entretien de véhicules de prestige et de compétition. Il y a une vénérable Ford Falcon, une 964 Carrera 4, une Renault RS01, une 348, de la GT3... On le questionne sur un coin tranquille pour prendre des photos. « Chambord : à cette période de l'année, c'est calme, et le cadre est quand même sympa. » Dont acte. La McLaren fait son petit effet en traversant Vineuil et Huisseau-sur-Cosson. Il fait beau (pour l'instant), mais la route forestière est piégeuse, alternant portions quasi sèches et rubans bitumeux fourbes. Dans un droit, à proximité du château (et toutes aides branchées), ●●●



A rythme de sénateur, n'escomptez pas descendre sous 11 l/100 km. La route tourne un peu : ajoutez cinq bons litres en moyenne. Vous voulez lâcher la bride aux 750 ch ? Vérifiez au préalable les stations à proximité car la cavalerie a vite soif. Ci-dessous, Christophe Tinsseau nous accueille dans son antre.





TECHNIQUE

Moteur : **V8 biturbo, 32 S** Cylindrée : **3 994 cm³**

Puissance maxi : **750 ch à 7 500 tr/mn**

Couple maxi : **81,6 mkg à 5 500 tr/mn**

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

Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/non (Brake Steer)**

Poids annoncé : **1 438 kg L - l - h : 4 569 - 1 930 - 1 196 mm**

Empattement : **2 670 mm** Roues AV & AR : **9x19" & 11x20"**

Pneus AV & AR : **245/35 ZR 19 & 305/30 ZR 20** Réservoir : **72 l**

Prix de base : **329 400 €**

Prix des options/malus : **62 520/70 000 €**

Prix du modèle essayé : **461 920 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **332 km/h** 0 à 100 km/h : **2"8** 0 à 200 km/h : **7"3**

0 à 300 km/h : **20"4**

Alors que la 750S que nous avons supertestée était pourvue des excellents baquets de la Senna, les sièges de ce modèle n'offrent ni le même maintien ni autant de confort sur les longues distances. L'écran central, à la cartographie vieillotte, a parfois quelques bugs.

SOUS 2 500 TR/MN, LA CAVALERIE EST BIEN DISCIPLINÉE. UNE FOIS CE RÉGIME ATTEINT, CE NE SONT PAS DES ACCÉLÉRATIONS MAIS DES CATAPULTAGES.

l'anglaise décroche fortement de l'arrière. Christophe Tinseau m'avait prévenu : « *Rappelle-toi au Supertest, même s'il faisait beau et chaud, l'auto est plus vive que la 296, et il faut faire attention dans ces conditions hivernales.* » Ce ne sera pas aujourd'hui (ni demain) que je pourrai lâcher la bride à ce moteur qui ne réclame pourtant que ça. Sous 2 500 tr/mn, la cavalerie est bien en ordre de marche, disciplinée, le doigt sur la couture. Mais une fois ce régime atteint, c'est la horde sauvage. Ce ne sont pas des accélérations mais des catapultages. Les performances que nous avons enregistrées (voir SA n° 757) confirment que la McLaren fait partie des engins les plus brutaux qui nous soient passés entre les mains. Elle fait jeu égal avec la Ferrari 296 en reprises, et cette version Spider, bien que nous n'ayons pas pu en vérifier la bonne santé, ne donne pas l'impression de s'être assagie. Ce qui ne change pas non plus, hélas, c'est le manque d'harmonie vocale. Démarrer le V8 vous vaudra certes quelques regards déplaisants en ville, mais la sonorité du 4 litres déçoit. Pour continuer le parallèle avec le rival italien, la tessiture atypique du V6 très ouvert de la Ferrari séduit davantage. Les allers-retours devant le plus beau château de France (désolé, je suis du coin) me valent sans surprise de tailler le bout de gras avec les forces de l'ordre. Après une demi-heure d'échanges chaleureux et un baptême en McLaren, bâbord toute et longeons la Loire, qui sera le fil rouge (ou plutôt grisâtre) de ce périple.

La suspension conciliante de la 750S est géniale. Rappelons que toute la baignoire centrale est en carbone, qu'elle est de 30 kg plus légère que celle de la 720S et que l'amortissement piloté se règle par la commande basculante à gauche de la casquette d'instrumentation. Il y a trois programmes (Confort, Sport et Track), et chacun d'eux se distingue réellement sans jamais pour autant transformer la britannique en briseuse de vertèbres. Sur le réglage le plus doux, l'auto distille un ouaté presque paradoxal compte tenu des atours de la bête. Entre ses flancs creusés, sa transmission apparente au travers du bouclier arrière, son aileron ajustable, son silencieux haut perché et sa largeur importante (2,16 m avec les rétros), la 750S semble échappée d'une BD de science-fiction. « *Vous avez vraiment le droit de rouler avec ça ?* » hasarde une dame promenade par un chien aussi teigneux que dysmorphique. Nous répondons que oui à la sexagénaire, mais son hideux clébard aboie de plus belle. J'ai des envies de drop...

Entre Touraine et Anjou

Initialement, j'avais choisi Tours comme destination du périple, mais étant donné que la cité est sous les eaux, nous continuons jusqu'à Saumur, via les bords de Loire. Vallière, Luynes, Cinq-Mars-la-Pile, Langeais : la D952 est une jolie route au printemps. Manque de bol pour nous : la nuit tombe, c'est la sortie des bureaux et il pleut comme pendant la mousson à Mumbai. Nous posons le peu de bagages (le coffre accepte 150 l) en centre-ville de Saumur en croisant les doigts pour que le ciel soit plus clément le lendemain. « *La fameuse douceur angevine* », lance Laurent. « *Jean-Michel du Bellay ?* » tenté-je. « *Plutôt son frère, Joachim* », précise le photographe, plus premier degré que moi. Le risque de pluie est de 90 %, mais il était écrit que nous méritions un répit. L'humidité ambiante ne me permet toujours pas d'exploiter le potentiel de la supersportive, mais au moins, il ne drache plus. Machine arrière toute pour relonger le fleuve, par sa rive gauche cette fois-ci. Les volets des bâtisses troglodytes sont presque tous fermés, et je loue la réactivité de la direction hydraulique pour me faufiler avec aisance dans les ruelles de Parnay ou Turquant. Nous l'avons déjà dit et redit, mais la direction électro-hydraulique de la McLaren devrait être montrée en exemple dans tous les bureaux d'études avant que naisse une voiture de sport. Assez sujette au bombé de la route, nécessitant dès lors de bien avoir les deux mains au volant, elle



La 750S est plus aboutie que sa devancière en matière de suspension, et en cerner les limites réclame moins de circonspection. Sauf lorsque les conditions sont changeantes, comme lors de cet essai, où les trains avant et arrière peuvent décrocher subitement. Un merci chaleureux pour les gendarmes du Loir-et-Cher, ouverts à la discussion et passionnés.





CONDUIRE LA 750S EST TERRIBLEMENT SIMPLE ALORS QUE L'AUTO EST UNE PROUESSE TECHNOLOGIQUE AMBULANTE.

délivre juste ce qu'il faut d'information, et ce, même lorsque le programme le plus cool est sélectionné. Dans la 750S, on ne se contente pas de guider le véhicule : on perçoit la route, dans ses moindres aspérités. Les amateurs de directions légères et très assistées pesteront sur des montées en effort parfois un brin raides. Ils râleront en disant que manœuvrer à basse vitesse réclame un peu de poigne. Ils critiqueront l'absence de commandes sur les branches, ce qui oblige à lâcher les mains du volant pour changer de radio ou zoomer sur le GPS (à la cartographie vieillotte). Et puis ils se souviendront qu'une McLaren n'est pas là pour vous trimballer mais pour vous impliquer. Une fois ce leitmotiv fait sien, l'amateur sera convaincu que, si de nombreux constructeurs livrent une copie excellente, rares sont ceux à maîtriser à ce point leur sujet en matière de ressenti. Je n'évoque pas les performances cataclysmiques de la 750S, mais cette aptitude, unique, qu'elle a de vous faire comprendre ce qui se passe lorsqu'elle est en appui, qu'elle enjambe une plaque d'égout, qu'elle mène les freins de manière dégressive au point de corde ou qu'elle se déleste après une bosse mal négociée. « *C'est loin d'être tuffeau !* » s'exclame Laurent. Je reste coi. « *Moi aussi, je fais des blagues. Tout faux, tuffeau : c'est la pierre blanche du coin, qu'on voit un peu partout.* » Il est peut-être temps de rentrer...

Le Royaume-Uni a un incroyable talent

La 750S sait tout faire, sauf peut-être vous emmener en vacances, faute de rangements suffisants. Accélérer tel un Falcon de SpaceX au décollage, apponter comme un avion sur le *Charles-de-Gaulle*, vous centrifuger les neurones dans la boîte crânienne quand le goudron est sec mais également se montrer conciliante en ville, reposante sur autoroute, virevoltante sur départementale : conduire la McLaren est terriblement simple alors que l'auto est une prouesse technologique ambulante. Son pare-brise est de 1,6 kg plus léger que celui de sa devancière. Son antiroulis actif PCC III est encore plus prompt. Chaque combiné ressort-amortisseur est de 2 kg moins lourd que sur une 720S. Le bloc d'instrumentation (qui ne bascule plus) a permis d'économiser 1,8 kg. Son toit ne réclame que 11" (jusqu'à 50 km/h) pour s'activer. Son aileron arrière, plus efficace aérodynamiquement de 20 % que sur la 720S, se braque selon trois lois, en fonction des besoins ou du mode sélectionné (appui prononcé, DRS ou freinage d'urgence). Le train avant se relève 2,5 fois plus vite qu'auparavant. La 750S est ce que l'ingénierie anglaise fait de mieux. Mais le plus extraordinaire est que cette débauche

technique n'est pas intrusive et ne vous en met pas plein les mirettes. Non. Conduire cette voiture, c'est comme retrouver un outil fait à votre main ou votre maison d'enfance : c'est presque inné.

« *Et Chinon, on déjeune où ?* » rigole cette fois le photographe, une fois que nous avons atteint cette ville médiévale, bordée par la Vienne. La pluie s'est remise à tomber. Fort. Les gommes Pirelli PZero apprécient moyennement ce déluge. Entrées et sorties de rond-point donnent lieu à quelques sueurs froides, et si la pédale de frein (disques carbone-céramique de série) très dure offre un feeling proche de celui de la compétition sur sol sec, son manque de progressivité la dessert dans ces conditions. Ne prenons pas le risque d'abîmer la 750S. Chaque fois que j'ai la chance d'essayer cette auto, je redécouvre toute l'étendue de son talent. Ce n'est pas une GT, mais elle en a de nombreuses qualités. C'est une supersportive, mais en prendre le volant quasi quotidiennement n'est pas incongru. Sa boîte de vitesses n'est pas la plus rapide au monde ? C'est vrai, mais par ces frimas, on lui sait gré d'être douce à défaut d'être la plus vélocité. Son moteur ne rugit pas aussi sauvagement que ce que le plumage laisse supposer ? Exact, mais au moins, évoluer à rythme civilisé dans le trafic n'attire pas les foudres des citoyens. La conduire une fois les aides débranchées est scabreux ? Indéniablement, mais c'est justement parce que je sais ne pas être au niveau de son potentiel que je prends tant de plaisir à son bord. Avec l'âge, on s'assagit, mais on a toujours soif de s'améliorer. ●



Lavis de Sylvain Vétaux

La chance a tourné et rarement nous aurons été confrontés à une météo si humide dans le cadre d'un grand format. Ai-je exploité la 750S comme il le faudrait ? Pas du tout. Je le regrette en partie, évidemment, mais je ne me sens pas frustré pour autant. La McLaren, même dans ces conditions, nous prouve qu'elle est un engin aussi extraordinaire que très abouti.



ICON

E
C
N
A
R
F

**ANTOINE
DUPONT**
by Nicolas Valois

les hommes et le style



Les pistes de Balocco, où nous avons réalisé cet essai, sont situées entre Turin et Milan. Elles ont été inaugurées dans les années 60 et la 33 Stradale originelle (photo ci-dessus) est l'une des toutes premières autos à y avoir été testée. Soixante ans après, sa descendante reprend le flambeau, sous nos yeux émerveillés.

Splendeur providentielle

Certains vous diront que c'est une voiture mais, pour l'avoir approchée, je peux en témoigner : c'est une véritable œuvre d'art, une échappatoire à la folie du monde. **Elle apaise par la simplicité de ses lignes autant qu'elle revigore par la clarté du message qu'elle transmet : la passion, toujours et encore.**

Par Laurent Chevalier
Photos Laurent Villaron





Ci-dessous à droite, Jean-Philippe Delaire, ingénieur en chef du projet, nous livre les mystères de la 33 Stradale. Le cockpit sur mesure présente des matériaux et une finition absolument remarquables. Et une volonté assumée de simplicité pour se concentrer sur l'essentiel : la conduite !

**LA 33 STRADALE
HYPNOTISE PAR SA BEAUTÉ
ET L'HABITACLE CONJUGUE
L'ORIGINALITÉ
D'UN CONCEPT CAR AVEC
LA QUALITÉ DE FINITION
D'UNE SUPERCAR.**



T

rente-trois... C'est le nombre d'exemplaires, et pas un de plus, puisque le projet de la version électrique a avorté, faute d'intérêt de la part des clients. Rarissime donc, mais pas autant que son inspiratrice, la 33 Stradale de 1967, elle-même construite à 18 unités seulement. Pour simplifier, c'est un peu la 250 GTO de chez Alfa Romeo.

Jean-Philippe Delaire, ingénieur en chef du projet, évoque la production au compte-gouttes de

cette nouvelle itération. « 33 voitures, c'est difficile à classer. Ce n'est pas un one-off, où l'on peut passer des heures sans compter, ni un modèle de série, où les outillages sont formatés. Ce qui rend l'exercice compliqué, à vrai dire, c'est qu'il faut un genre d'équipements très spécifiques. Comme celui de Touring Superleggera, qui a développé une sorte de marbre sur mesure. Il faut mettre en place quelque chose de répétable et, en même temps, savoir garder une souplesse certaine. Il faut être à la fois structuré et flexible, c'est un exercice très particulier. »

En parlant de particularisme, Alfa Romeo met un point d'honneur à ce qu'il soit local, sinon national. « La voiture est italienne, non seulement parce qu'elle est faite en Italie, mais parce que tous nos fournisseurs sont italiens. D'ailleurs, ce sont plus des artisans que des fournisseurs. Ils travaillent, beaucoup, à la main. »

J'en profite pour mettre les pieds dans le plat et poser la question qui fâche. Celle qui consiste à savoir en quoi l'Alfa Romeo 33 Stradale diffère de la Maserati MC20, avec laquelle elle partage la même base, c'est-à-dire la baignoire en carbone, l'ensemble moteur/boîte, les freins, etc. M. Delaire explique : « Ce n'est pas un copier-coller de la Maserati. La coque provient de la version Cielo, mais tout le toit est différent. Comme l'articulation des portières et la rigidité. Même chose pour les berceaux avant et arrière, qui sont plus courts que chez Maserati. Les suspensions dérivent de la Giulia ●●●



Contrairement à ce que laisse penser Maserati, qui en revendique la paternité, ce V6 biturbo à préchambres de combustion est né sous le capot d'un proto Giulia GTAm. Il développe ici 630 ch et son échappement est travaillé pour en magnifier le son. Le différentiel n'est pas mécanique, mais piloté électroniquement.



ESSAI Alfa Romeo 33 Stradale

GTAm, avec des ressorts, des calibrations d'amortisseurs et des barres antiroulis spécifiques. » Vient ensuite l'interrogation du moteur, pour lequel il faut rendre à César... ce qui lui appartient. Bien que Maserati ait rapidement baptisé le V6 Nettuno et en clame la paternité, il est intéressant d'apprendre que la première fois que ce 3 litres a été mis sous un capot (en configuration préchambres de combustion), c'est sous celui d'une... Giulia GTA proto. Jean-Philippe explique que chez Stellantis, comme chez Volkswagen, il y a une base commune dans laquelle tout le monde se sert. « Dans un gros groupe comme le nôtre, on serait idiots de ne pas le faire. On gagne du temps et on apporte de la fiabilité avec le cumul de tous les roulages. Que ce soit avec la Giulia ou la Maserati, ce sont des milliers et des milliers de kilomètres qui permettent de fiabiliser l'ensemble. » Note pour plus tard : acheter une Giulia GTA et lui greffer le 3 litres en 630 ch.

Objectif Lune

Avant de prendre le volant, il est intéressant de connaître l'un des chiffres clés du projet. Celui de la vitesse maxi, établie à 333 km/h comme une volonté depuis le départ. Ce qui impose des règles impératives en matière de coefficient aérodynamique, notamment. « On s'était fixé un Cx de 0,375 sur le papier, en le calculant à partir de notre objectif de vitesse maxi et de la puissance du moteur. On s'y est tenu et la voiture l'a prouvé à Nardò. Le but était de pouvoir boucler un tour complet d'anneau à fond (soit 12 km) pour valider le refroidissement. Finalement, on a fait deux tours complets à pleine charge, avec des températures d'eau et d'huile stables. Et un pic à 333 km/h, sans que le volant s'allège, même à ce rythme. Au bout de deux tours complets avec le pied au plancher, soit 24 km, c'est moi qui me suis arrêté, alors que la voiture aurait pu continuer », précise Jean-Philippe. Ce désir de fiabilité assumé se retrouve tout au long du projet. Notre homme embraye sur l'articulation des portières qui sont très différentes de celles de la MC20. « On s'est inspirés de la 33 d'origine, avec deux charnières. Cette porte a un dessin unique. On y a pourtant appliqué les critères que l'on impose à toutes les voitures de série. C'est-à-dire un cycle de fonctionnement

intransigeant. On a simulé la fermeture de la portière d'une façon aussi violente que pourrait le faire un étudiant... 6 000 fois de suite. Ce qui correspond à quatre ouvertures-fermetures par jour pendant cinq ans, soit largement plus que ce à quoi se destine la voiture. Mais c'était quelque chose qui, pour nous, était primordial. On devait faire un bel objet, pas seulement pendant les premiers mois de son existence, mais qui reste beau pendant des années et des années. La première 33 Stradale est encore là, plus de cinquante ans après sa naissance. On doit se projeter dans l'avenir et s'assurer que la nouvelle 33 Stradale sera encore en bon état de fonctionnement dans cinquante ans. » Ce désir de robustesse se retrouve également au niveau de la sécurité passive. « Même si l'homologation en réception à titre individuel ne l'exigeait pas, nous nous sommes fait un devoir de respecter le processus habituel des chocs, pour répondre à toutes les normes et offrir le maximum de sécurité à nos clients. La voiture couvre donc les normes européennes et d'Amérique du Nord. Des collisions frontales, latérales, jusqu'au choc "poteau", qui est le plus critique et le plus dangereux comme le prouve l'expérience en rallye. La partie du toit, quant à elle, agit comme un arceau de sécurité. C'est une structure métallique à l'avant, aluminium à l'arrière, dans un sandwich carbone pour mixer la résistance et le poids. »

Venons-en aux faits : la 33 Stradale... c'est comment, en vrai ? Je passerai sur le premier contact visuel, en laissant à chacun le soin d'apprécier. Mais en précisant tout de même que je suis resté littéralement ébloui. Cela se poursuit à l'intérieur, où le design est d'une simplicité désarmante, et la qualité de finition est inattaquable. Non seulement les matériaux sont irréprochables, mais en plus, tout ce qui a tendance à nous agacer sur les supersportives dernier cri a disparu. Pas de boutons sur le volant, pas de commandes tactiles pour faire moderne ni de dalle numérique pour faire comme tout le monde. Rien de tout cela. Les informations sont regroupées sur un écran central, évidemment connecté, et rétractable pour se faire oublier. Pas de chrono, ni d'indicateur de g comme gadget : quand on conduit... on ne passe pas son temps le nez dans le tableau de bord. A la bonne heure ! ●●●

LA 33 STRADALE DE 1967, C'EST LA 250 GTO DE CHEZ ALFA ROMEO. ELLE RENAIT AUJOURD'HUI DE SES CENDRES, D'UNE MANIÈRE PARFAITEMENT ABOUTIE.



Si la baignoire centrale en carbone, conçue par Adler, est identique à celle de la Maserati MC20 Cielo, toute la partie du toit est différente. De même que les berceaux avant et arrière. Les liaisons au sol dérivent de la Giulia GTAm, avec des ressorts, des calibrations d'amortisseurs et des barres anti-roulis spécifiques.



"ON SE DEVAIT DE FAIRE UN BEL OBJET, QUI DURE DANS LE TEMPS. EN S'ASSURANT QUE LA NOUVELLE 33 STRADALE SERA ENCORE EN BON ÉTAT DE FONCTIONNEMENT, DANS CINQUANTE ANS."

Jean-Philippe Delaire, ingénieur en chef du projet



TECHNIQUE

Moteur : **V6, biturbo, 24 S** Cylindrée : **3 000 cm³**
Puissance maxi : **630 ch à 7 500 tr/mn**
Couple maxi : **74,4 mkg à 3 000 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 8 rapports à double embrayage**
Antipatinage/autobloquant : **de série, piloté électroniquement (LSD)**
Poids annoncé : **1 500 kg**
Rapport poids/puissance : **2,4 kg/ch**
L - l - h : **4 637 - 1 966 - 1 226 mm**
Empattement : **2 700 mm** Réservoir : **60 l**
Prix de base : **2 000 000 € H.T.**
Prix des options/malus : **NC/70 000 €**
Production : **série limitée à 33 exemplaires (tous vendus)**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **333 km/h** 0 à 100 km/h : **- de 3"0**



ESSAI Alfa Romeo 33 Stradale

D'autant que l'ambiance intérieure est fabuleuse. Les parties vitrées des portières apportent une atmosphère de concept car et le traitement cuir et aluminium n'a pas grand-chose à envier aux plus grandes GT. Tout comme la position de conduite et la forme des sièges, qui autorisent davantage de recul que dans la MC20. Ce qui est toujours appréciable, si vous dépassez la taille moyenne. Le démarrage du V6 émet un son rauque, très particulier. A son sujet, Jean-Philippe développe : « *L'échappement était un point primordial pour nous. Une Alfa Romeo, ça se doit de faire un joli bruit. L'objectif qu'on s'était donné, c'était la 8C et sa voix incroyable. Le problème, c'est que depuis son époque... les normes ont évolué, avec les filtres à particules, les catalyseurs, etc. Malgré tout, il y a un critère auquel on est restés très attentifs. C'est ce qu'on appelle la "fréquence", en fonction des régimes. Ou plutôt la signature de la voiture. Et ça, on l'a vraiment travaillé.* » Cela se ressent au volant, notamment sur cette version d'essai dont les valves d'échappements sont ouvertes en permanence (alors qu'elles se referment sous 3 500 tr/mn en mode Strada normalement).

Retour vers le futur

Notre 33 Stradale s'élance sur les pistes de Balocco, où son ancêtre a effectué ses premiers tours de roues à la fin des années 60. Malgré une masse qui a doublé entre-temps (Alfa Romeo annonce aujourd'hui 1 500 kg sur la balance), la Stradale décolle avec une légèreté caractérisée. Le V6 biturbo hausse la voix et fait piquer le capot en V dans le premier virage. La direction a beau être la même que celle de la MC20, aux réglages près, elle donne presque l'impression d'être plus directe et plus communicative. Les Bridgestone Potenza Sport, pourtant flambant neufs, s'accommodent de leur tâche avec brio. La confiance s'installe d'emblée et le rythme progresse sans arrière-pensée. Juste le temps de jouer avec les différents modes de conduite, qui laissent davantage de liberté à mesure qu'on approche de la position Pista ESC Off. Notons que le différentiel piloté LSD est, ici, monté en série. La 33 Stradale s'éclaircit la voix et laisse transparaître une rigidité extraordinaire. Il en résulte une formidable précision de conduite. Sans parler de la stabilité, rassurante et surtout accessible. De quoi susciter l'envie de la pousser dans ses retranchements, même s'il faut se freiner, étant donné qu'il s'agit du prototype de développement. L'heure n'est pas aux virages en travers, visés

par les portières, ce qui reviendrait à donner de la confiture à un cochon. Cela ne m'empêche pas de coller mon groin aux vibreurs (sans rouler dessus, consigne de la maison) et d'enchaîner quelques tours. Assez pour remarquer que la 33 Stradale se prête naturellement à un usage sur circuit. Ce n'est donc pas un concept car pour collectionneur en quête d'oiseau rare. Ses capacités dynamiques n'ont rien à voir avec celles qui la cantonneraient à arpenter les aires d'exposition de la Villa d'Este. Quant à savoir si les 2 millions d'euros hors taxes sont raisonnables, évidemment que non. Mais on peut imaginer que sa cote ne cesse de grimper, étant donné que tous les exemplaires se sont vendus comme des petits pains. Ce n'est donc pas dépourvu de sens sur le plan financier. Et pas plus caricatural que les sommes demandées pour une Bentley Batur ou une Lamborghini Countach revisitée. Et surtout, indépendamment de la question pécuniaire, cela nous permet de continuer à rêver, avec des voitures qui ont une âme. Celle de la 33 Stradale m'a envoûté et, sans vouloir citer de nom, je connais des autos encore plus chères qui n'en ont pas. ●



L'avis de Laurent Chevalier

Est-ce que c'est un copier-coller de la Maserati MC20 ? Non. Est-ce qu'une telle somme paraît justifiée sur le strict plan des sensations de conduite ? Non plus, mais peu importe. Au volant de la 33 Stradale, la magie opère. Il y a une atmosphère, une étincelle, un souffle qui vous emporte et vous fait oublier toute considération matérielle. Non seulement cette voiture a une âme, mais elle vous raconte une histoire qui vous donne l'impression de remonter aux origines de la passion. Et ça, ça n'a pas de prix.





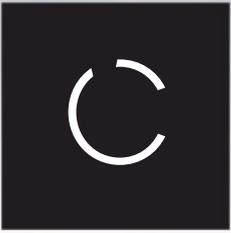
Dirty Dancing

Maserati affûte la MC20 pour plonger dans le panier de crabes des Porsche GT3, McLaren LT et Ferrari Speciale.
Au programme des réjouissances : 60 kg de moins, 10 ch de plus et 500 kg d'appui aérodynamique à 280 km/h.

Par Laurent Chevalier Photos Maserati



Le V6 biturbo est porté à 640 ch, au lieu de 630 dans la MC20 classique. Avec 60 kg de moins sur la balance, la GT2 Stradale soigne son rapport poids/puissance. Contrairement à la Porsche 911 GT3, dont la production totale n'est pas limitée, la GT2 Stradale se cantonne à 914 exemplaires. Une plaque 1/914 le rappelle sur chaque modèle, en clin d'œil à l'année de fondation de la marque (1914).



ircuit de Modène, mardi 9 h. Inutile de repasser la deuxième avant de plonger dans le virage de la sortie des stands. Primo, les Sport Cup 2 R ne sont pas encore chauds, et deuzio, le couple débordant du V6 biturbo suffit largement à relancer sans devoir rajouter un coup d'éperon. Malgré la température encore fraîche, le train avant a du grip et la GT2 Stradale se cale sur sa trajectoire au millimètre. Dès le premier virage, la différence avec la direction

d'une Porsche 911 GT3 saute à la figure. Celle de la Maserati est moins directe et moins consistante, sans être totalement muette en retours d'informations. Disons que sa lecture est moins transparente que sur une Lotus Exige ou une Ferrari Pista par exemple. J'applique religieusement les conseils de l'ouvreur de piste, qui consistent à se déporter très tôt sur la droite pour préparer le gauche suivant, en prenant le soin de retarder le point de braquage au maximum. Avant d'ouvrir la trajectoire en sortie, pour se relancer dans le premier bout droit. La Stradale réagit comme à un coup de fouet en faisant siffler ses turbos qui la projettent dans un droite où il faut garder du gaz, mais pas trop, pour éviter de voir le train arrière passer devant. Le contact à la pédale de frein est assez déroutant. Disons, à l'ancienne. Avec la sensation d'un bref délai de réponse suivi d'une décélération spectaculaire, c'est-à-dire une amorce très (presque trop) progressive, puis un mordant extraordinaire et une décélération qui l'est tout autant. Question d'habitude. L'essentiel est là, ça freine très fort. Notons que notre modèle d'essai dispose du freinage optionnel toujours en carbone mais dont le diamètre est majoré (398 mm à l'avant au lieu

de 390 mm). Je ne connais pas la personne qui a placé les repères de freinage sur le bord de la piste, mais quelque chose me dit qu'elle doit porter une ceinture et des bretelles. En parlant de maintien, les baquets à coque carbone optionnels vous calent les épaules de façon remarquable. Dans le gauche suivant qui se resserre, la Stradale sous-vire légèrement et demande encore un peu de patience pour que les Cup 2 R soient bien chauds. Ça se précise. Après le bout droit, il ne faut pas hésiter à sacrifier la vitesse d'entrée dans le gauche suivant pour favoriser la sortie de la courbe d'après. La GT2 Stradale s'exécute au doigt et à l'œil, avant de monter en régime sans se faire prier. Le 3 litres biturbo est efficace, il n'y a aucun doute. Pourtant, rien à voir avec la progressivité et l'allonge du V6 d'une Ferrari 296. Ni avec les ascensions de compte-tours fulgurantes du flat 6 de la 992.2 GT3. Les 10 ch de plus par rapport à la MC20 initiale ne changent rien à son caractère d'origine.

Paroles, paroles

Le V6 Nettuno souffle, siffle, gronde et chantonne, mais ce n'est pas un ténor. Ni un adepte de la zone rouge, même s'il n'a rien contre le fait de l'atteindre. Malgré les trésors de technologie dont il bénéficie, comme la fameuse préchambre de combustion, ce n'est pas un moteur de course. Pas au sens où on l'entend dans une Porsche GT3 ou une Ferrari. A vrai dire, il est presque moins communicatif que sur la MC20 Cielo dont l'absence de toit vous laisse davantage profiter des wastegates. Notons que Maserati annonce être en mesure de proposer un échappement en titane, non pas en option mais en accessoire et en fin d'année, tout en précisant qu'il ne sera pas homologué pour la route. Et probablement pas sur certains circuits non plus, d'ailleurs. ●●●



LE 3 LITRES BITURBO EST EFFICACE, PAS DE DOUTE. MAIS RIEN À VOIR AVEC L'ALLONGE INFINIE D'UNE FERRARI 296, NI AVEC LES ASCENSIONS DE COMPTE-TOURS FULGURANTES D'UNE PORSCHE 992.2 GT3.



Maserati n'y va pas avec le dos de la cuillère en ce qui concerne les options : 125 700 € supplémentaires sur notre modèle d'essai. Ainsi, le pack carbone extérieur est facturé 43 200 €, auxquels s'ajoutent 9 000 € pour le carbone à l'intérieur et 16 320 € pour le pack Performance Plus, qui comprend les ouïes dans les ailes avant notamment. La peinture est facturée 19 200 €, etc.







LE TEMPÉRAMENT DE LA MC20 GT2 STRADALE EST EN ACIER TREMPÉ, GRÂCE AUX SENSATIONS DE SON CHÂSSIS CARBONE ET À SON MOTEUR BOULONNÉ À LA CAISSE. **MAIS ELLE RESTE TRÈS ACCESSIBLE DANS SES RÉACTIONS.**

A défaut d'être infinie et envoûtante sur le plan sonore, la poussée de la Stradale reste néanmoins très convaincante. La boîte 8 à double embrayage, quant à elle, donne plus d'à-coups que sur la version d'origine. Les ingénieurs assument ce nouveau réglage du mode Corsa, qu'ils considèrent comme un parti pris pour accentuer l'émotion de conduite. Chacun son truc, mais personnellement, je dois vous avouer que je n'ai pas besoin de recevoir une calotte sur le haut du crâne pour valider le fait d'avoir des sensations. Passons. En comparaison, la transmission d'une 992.2 GT3 en donne beaucoup plus, sans en faire des tonnes, et celle de la 296 GTB parvient à séquencer les passages de rapports et à hérissier les poils de vos bras sans faire autant d'esbroufe. Sur le plan mécanique, le caractère de la GT2 Stradale est donc très sympa, même si la poussée n'est pas aussi marquante que son look le laisse supposer. Et pas autant que celle de la concurrence directe, par exemple. Il n'y a pas de déluge de puissance comme dans une McLaren ni de vibrato à vous relever la nuit comme dans une Lamborghini.

Epoque épique

Pour prolonger les parallèles, le V6 de Ferrari est plus envoûtant et le flat 6 d'une 911 Turbo, plus impressionnant. Ce qui n'empêche pas le 3 litres de Maserati d'être pétri de qualités. A commencer par des relents de suralimentation un peu old school qui vous prennent aux tripes et des mises en vitesse éclair. Avec une telle capacité de relance, la Stradale ne fait qu'une bouchée des lignes droites. A titre d'information, le 0 à 100 km/h est annoncé en 2"8 au lieu de 2"88 sur le modèle d'origine. Mais au-delà des centièmes qui ne veulent pas dire grand-chose, c'est surtout le tempérament qui prime. Celui de la MC20 Stradale est en acier trempé et son côté brut de décoffrage est conforme aux remontées d'informations que distillent son châssis carbone et son moteur boulonné à la caisse. On s'en rend compte en rasant les vibreurs, dont les tremblements occasionnés ne laissent pas planer de doute quant à la rigidité en béton armé. Avec les Cup 2 R désormais à température, l'adhérence grimpe à un niveau véritablement exceptionnel. Tout en gardant une pointe de sous-virage, ●●●

Les baquets carbone optionnels offrent un très bon maintien latéral, notamment aux épaules. Tant mieux, étant donné le grip absolument phénoménal des Sport Cup 2 R. Les disques de frein au diamètre majoré en option (398 au lieu de 390 mm à l'avant) procurent une capacité de décélération impressionnante.



ESSAI Maserati MC20 GT2 Stradale

pour conserver une bonne accessibilité de conduite. La GT2 Stradale est un poisson dans l'eau dans les enchaînements de courbes, et sa capacité à s'y jeter est invraisemblable. Au point de vouloir en explorer les limites en jouant avec les quatre positions du mode Corsa. Ce curseur supplémentaire, inclus dans le pack Performance en option, permet de supprimer graduellement la gamme d'aides électroniques déjà axées sur les performances. Vous me direz que c'est le cas sur beaucoup de voitures, avec les modes Normal, Sport et Piste. C'est vrai, mais là, c'est mieux ciblé et plus pointu. Pour simplifier, les modes Corsa 4, 3, 2 ou 1 se traduisent par Corsa, Ultra-Corsa, Giga-Corsa et Méga-Corsa. Du plus assisté au plus permissif, en jouant notamment sur les lois de l'ESP, de l'antipatinage, de l'ABS et du différentiel électronique LSD. En clair, le mode Corsa 1 signifie qu'il ne reste plus grand-chose d'électronique, ABS compris puisque son action est diminuée de 50 % et que le contrôle de motricité est aux abonnés absents. Evidemment que j'ai essayé. Ce que ça provoque ? De longues traînées noires dans les courbes, sortes de bananes trop mûres saupoudrées de boulettes de gomme. Au point de se demander ce qu'ils ont mis dans les pneus de notre voiture d'essai. Pour redevenir sérieux, on observe que les réactions de la GT2 sont accessibles et facilement contrôlables, contrairement à ce que son look de bête échappée d'un circuit laisse penser. En matière de suspensions, la différence avec les réglages de la MC20 d'origine est sensible. Avec des ressorts rigidifiés de 6 % à l'avant et 10 % à l'arrière, la Stradale donne l'impression d'avoir un maintien supérieur. L'aérodynamique optimisée procure également une meilleure sensation de stabilité à haute vitesse. Même si nous attendons un essai plus détaillé pour pouvoir valider ces impressions. Pour le moment, on note l'agilité du train arrière,

en retrait par rapport à celui de la dernière 911 GT3 ou d'une Ferrari SF90 dont le système de roues arrière directrices aide à pivoter. Mais on ne peut pas dire que la GT2 Stradale ait de véritables lacunes sur circuit. Elle a son propre caractère, qui se distingue de celui de ses adversaires. Et pour répondre à la question du Top 3 des bêtes de circuit... elle n'en chamboule pas l'ordre, c'est évident. Mais elle a le mérite d'apporter quelque chose de singulier et pimenté. Bref, de casser les codes, en s'affranchissant de la quête absolue de l'excellence pour mieux renforcer son caractère et offrir quelque chose de différent. Ça se défend. ●



L'avis de Laurent Chevalier

La note maximale provisoire, pour la démarche, en attendant un essai plus complet. Ce qui ne veut pas dire que la MC20 GT2 Stradale est aussi parfaite qu'une 911 GT3. Loin de là. Mais ce n'est pas parce que Porsche délivre une copie parachevée que le reste n'a plus le droit de cité. Maserati entretient sa vision de l'exception, avec des partis pris qui ont le mérite de sortir des sentiers battus. Et le simple fait de poursuivre sa propre quête de la performance la rend digne d'intérêt.



TECHNIQUE

Moteur : **V6, biturbo, 24 S** Cylindrée : **3 000 cm³** Puissance maxi : **640 ch à 7 500 tr/mn**
Couple maxi : **74,4 mkg à 3 000 tr/mn** Transmission : **roues AR, 8 rapports à double embrayage**
Antipatinage/autobloquant : **de série, électronique piloté** Poids annoncé : **1 435 kg**
Rapport poids/puissance : **2,2 kg/ch** Réservoir : **60 l** L - l - h : **4 669 - 1 965 - 1 221 mm** Empattement : **2 700 mm**
Prix de base : **307 350 € (production limitée à 914 exemplaires)**
Prix des options/malus : **125 700/70 000 €** Prix du modèle essayé : **503 050 € (malus compris)**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **324 km/h** 0 à 100 km/h : **2"8**



À LA LOUPE

La forme d'ouverture en persiennes des ouïes de débouillage génère de petites zones de dépression pour mieux aspirer l'air piégé dans les passages de roue avant.

Les ouïes de la Maserati GT2

La Maserati GT2 Stradale optimise son appui aérodynamique grâce aux ouïes de débouillage d'ailes avant en option dans le pack Performance Plus. **Explications.**

À QUOI ÇA SERT ?

Une ouïe de débouillage est une ouverture permettant d'évacuer de l'air piégé dans une zone de surpression à l'intérieur de la carrosserie. Ce principe souvent utilisé sur des capots pour augmenter le rendement d'un radiateur peut aussi être appliqué aux ailes avant de certaines voitures de course ou de route. En effet, l'air passant au travers de la calandre et sous le bouclier s'accumule dans les passages de roue et provoque un phénomène de portance préjudiciable au comportement. L'utilisation d'ouïes de débouillage positionnées au sommet des ailes avant permet donc non seulement de réduire ce phénomène de portance, mais également de diminuer la traînée

globale de la voiture si cet air débouche dans une zone de dépression où il peut contribuer à réduire l'apparition de turbulences. Mieux, ces ouïes de débouillage ne facilitent pas uniquement la tâche des aérodynamiciens pour créer davantage de déportance sur l'essieu avant d'une voiture de sport, elles leur permettent aussi d'augmenter l'appui sur l'essieu arrière. En effet, c'est le plus souvent la faible charge verticale obtenue à l'avant d'une auto qui nivelle par le bas celle qui peut être générée par son diffuseur et l'aileron arrière afin de ne pas perturber l'équilibre du comportement à haute vitesse. Voilà pourquoi les modèles revendiquant les niveaux d'appui les plus élevés, comme la Porsche 911 GT3 RS ou désormais la Maserati GT2 Stradale, sont dotés de ce type d'attributs aérodynamiques.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Les ouïes de débouillage placées sur les ailes avant sont constituées d'éléments en plastique renforcé de fibre de carbone comportant trois ouvertures successives. Ces dernières sont séparées par des ailettes dessinées afin de générer autant de petites zones de dépression qui permettent de créer un effet d'aspiration pour mieux extraire l'air accumulé dans les passages de roue avant. Pour sa GT2 Stradale, équipée de nombreux autres attributs aérodynamiques (splitter avant plus proéminent, aileron arrière fixe...), Maserati revendique ainsi un niveau d'appui de 500 kg à 280 km/h, dont 130 kg sur le seul essieu avant. Des chiffres à comparer avec ceux de la MC20 d'origine dépourvue d'ouïes de débouillage, qui doit se contenter d'une déportance globale de 145 kg, avec un modeste appui de 35 kg, à l'avant, à la même vitesse.

VONT-ILS TROP LOIN ?

Les ouïes de débouillage ne permettent pas seulement d'optimiser l'appui aérodynamique, elles participent aussi incidemment à augmenter le refroidissement des freins en accélérant le renouvellement de l'air dans les passages de roue. ●

NOTRE AVIS

Les ouïes de débouillage ne contribuent pas uniquement à l'esthétique d'une voiture de sport, elles se révèlent également très efficaces pour améliorer son comportement à haute vitesse.

Par Yves Maroselli

LES OUIËS DE DÉBOUILLAGE CRÉENT PLUS DE DÉPORTANCE SUR L'ESSIEU AVANT, CE QUI PERMET D'AUGMENTER L'APPUI À L'ARRIÈRE.



ESSAI Bentley Continental GT Speed First Edition

ATTITUDE EN ALTITUDE



Après un bref galop d'essai l'été dernier, nous nous sommes replongés dans l'univers de la nouvelle Continental GT. En direction des sommets pour chasser les épingles... dans une auto tirée à quatre épingles.

Par Laurent Chevalier
Photos Bentley



Hybride ou pas, la Continental GT reste très différente d'une Rolls-Royce Wraith, par exemple. Sa conduite met toujours l'accent sur le dynamisme, avec des réactions saines et équilibrées.



ESSAI Bentley Continental GT Speed First Edition

N

ous sommes de ceux qui préfèrent les 12 cylindres aux V8, par conviction. Mais ce n'est pas un principe, car il existe des exceptions. En fonction du caractère du moteur concerné et de la voiture qu'il y a autour. Question d'homogénéité, surtout. En effet, aussi extraordinaire soit-il, le V12 ne va pas avec tout. On peut être plus attiré par le V8, qui est juste en dessous, comme sur certaines Mercedes-AMG, dont les versions 65

à 12 cylindres ne sont pas les plus probantes. C'était moins évident sur la précédente Continental, mais il faut reconnaître que l'ancien W12 ne faisait pas mieux que le V8. Voire pire, puisqu'il chargeait le train avant au détriment de l'agilité, ce qui n'est pas forcément un drame sur une limousine Flying Spur, mais plus préoccupant sur une GT. Voyons comment cela se passe avec le nouveau V8 hybride et sa puissance impressionnante : 782 ch cumulés, rien que ça ! Tout comme le poids : un âne mort écrasé par une enclume. Avec 2 459 kg avoués sur la balance, soit presque 300 kg de plus que la précédente version V8, la Continental GT Speed interroge sur sa capacité à digérer les épingles. Raison de plus pour la conduire sur un parcours montagneux. En route !

Parenthèses

Avant de plonger dans les virages, on (re)découvre une Continental GT muette comme une carpe. Avec un moteur électrique qui souffle sur l'enclume et la fait glisser sur le bitume. Pas déplaisant. On profite de cette accalmie avant la tempête pour explorer le confort princier, en essayant de percer les énigmes de ce luxe enveloppant. Typiquement le genre d'auto où l'on en vient à espérer que le temps s'arrête, pour rester suspendu, bercé par cette impression de profusion où tout semble facile. A ce propos, il suffit de tourner la molette des modes de conduite

sur la position Sport pour démarrer le V8. Et retrouver une sonorité rauque, rythmée par de bonnes vibrations. Si le jeu du mode électrique consiste à effleurer la pédale d'accélérateur pour ne pas réveiller le V8, maintenant que c'est fait, on ne va certainement pas s'en priver. En écrasant la pédale de droite sur les premiers rapports, la Continental explose avec une vigueur qui fait presque penser à une 911 Turbo, c'est dire. L'autre parallèle avec la Porsche concerne la motricité, malgré la route détremmée et les Pirelli Sottozero de notre modèle d'essai. A peine quelques micro-régulations de différentiel entre l'avant et l'arrière... et la Bentley s'arrache du sol. Il faut rappeler que le 0 à 100 km/h est annoncé en 3"2 et le 0 à 160 km/h en 6"9. A titre de comparaison, la version antérieure réclamait 4"0 et 8"9 pour parcourir les mêmes épreuves. Le surcroît de puissance maxi permet, quant à lui, de promettre 335 km/h en pointe, au lieu de 318. Le punch de ce V8 couplé à l'électricité et sa faculté à monter en régime sans inertie n'ont pas grand-chose à envier au précédent W12. Pour mémoire, ce 4 litres est emprunté aux Audi RS 6, Lamborghini Urus et Porsche Panamera. Là où c'est inattendu, c'est qu'il a tendance à être plus communicatif sous le capot d'une Bentley que sous celui d'une Porsche. Ce qui est également perceptible, c'est que la Continental n'a pas les deux pieds dans le même sabot, entre deux virolos. Malgré le crachin et l'adhérence précaire, la panoplie technologique veille au grain : transmission intégrale avec vectorisation du couple, barres antiroulis actives, roues arrière directrices et suspension pneumatique dernière génération. Parlons-en d'ailleurs, puisque l'écart de celle-ci avec le modèle antérieur est flagrant, en matière non seulement de régulation du tangage ou de la plongée, mais aussi de filtrage. ●●●



**MALGRÉ SON PHYSIQUE TRÈS COSTAUD,
LA CONTINENTAL N'A PAS
LES DEUX PIEDS DANS LE MÊME SABOT
ENTRE DEUX VIROLOS.**



L'embonpoint du système hybride n'influe pas négativement sur les performances, bien au contraire ! L'habitacle demeure en tous points conforme à ce que l'on peut attendre d'une Bentley, avec une ambiance très particulière.



TECHNIQUE

Moteur thermique : **V8 biturbo, 32 S**
 Cylindrée : **3 996 cm³**
 Puissance thermique maxi : **600 ch à 6 000 tr/mn**
 Couple thermique maxi : **81,5 mkg à 2 000 tr/mn**
 Moteur électrique (puissance/couple) : **190 ch/45,9 mkg**
 Puissance cumulée : **782 ch** Couple cumulé : **101,9 mkg**
 Autonomie électrique : **81 km**
 Transmission : **intégrale, 8 rapports à double embrayage**
 Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/central + Torque Vectoring**
 Poids annoncé : **2 459 kg** L - l - h : **4 895 - 1 966 - 1 397 mm**
 Empattement : **2 851 mm**
 Pneus AV & AR : **275/35 & 315/35 R 22**
(modèle essayé en 265/40 & 305/35 R 21)
 Prix de base : **295 660 €** Prix des options/malus : **81 294/0 €**
 Prix du modèle essayé : **376 954 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **335 km/h** 0 à 100 km/h : **3"2** 0 à 160 km/h : **6"9**



ESSAI Bentley Continental GT Speed First Edition

La direction est quasi parfaite, même si l'on se serait passé de sa consistance variable en fonction des modes (ce qui n'est pas gênant dans le cas présent, car on peut toujours se concocter son propre mode de conduite, en détaillant les réglages moteur-boîte, suspension et direction). Ce qui est certain, c'est que la Continental revient de très loin sur le thème du toucher de route, si l'on convoque nos souvenirs du modèle R, c'est-à-dire avant 2005. A des années-lumière, sans parler de l'équilibre du comportement, évidemment. L'autre élément intéressant concerne le confort de roulement, qui a largement progressé par rapport au modèle précédent. Lorsqu'on retourne en mode Normal, la Bentley détend ses barres antirollis pour donner l'impression de voler sur un tapis, ce qui n'était pas gagné étant donné la taille des pneus hiver de notre modèle d'essai (305/35 R 21 à l'arrière). Reste à savoir comment cela se passe avec la monte habituelle de 22 pouces. Le freinage, quant à lui, n'apporte pas de véritable bémol à cet essai. Il faut dire que la résistance à l'échauffement ne risque pas d'atteindre ses limites sur les routes mouillées de notre parcours. Et pour être honnête, le contact à la pédale de ce modèle équipé de freins en céramique n'est pas aussi perturbant que sur certaines sportives hybrides, dont la régénération est plus caricaturale. A ce propos, il est à souligner que Bentley a mis les petits plats dans les grands : 440 mm de diamètre à l'avant, moyennant 15 300 € supplémentaires.

Palace

L'habitacle mériterait un chapitre à lui seul. Il est très différent de celui d'une BMW M8 ou d'une Mercedes-AMG SL. Je ne parle pas simplement des matériaux ou de la finition. Je pense à cette foule de détails immuables, comme les tirettes pour régler le débit de l'air climatisé, les aérateurs circulaires chromés, etc. Autant d'éléments uniques qui renforcent cette signature du luxe, là où la plupart des constructeurs se contentent désormais d'augmenter la taille des dalles numériques et d'incruster des LED qui passent du vert au violet comme dans une salle de karaoké. Ou encore de rétroéclairer un distributeur de parfum dans la boîte à gants, tel un arbre magique, mais pour faire plus chic. Bentley est clairement au-dessus de tout cela. Je ne parle pas seulement

du panneau central à trois faces, qui permet de recouvrir des cadrans analogiques. Je pense plus généralement au soin apporté à chaque commande, à la qualité de l'isolation acoustique lorsque vous refermez la porte et à tous les autres détails qui, mis bout à bout, confèrent l'impression d'être dans un univers à part. Calé dans un fauteuil au confort apaisant, vous naviguez ainsi entre la rigueur d'une finition hors pair et la chaleur d'un salon anglais. De quoi donner l'envie de prendre son temps, pour faire durer un plaisir d'autant plus intense qu'il est ponctué d'accélération bien senties. Et surtout savourer chaque seconde passée dans ce carrosse tapissé de cuir, en se laissant bercer par le son des échappements qui ne cachent pas leur joie en mode Sport. Franchement, chapeau ! Cette escapade sur route ouverte révèle des capacités de voyage hors du commun. On s'en serait douté, mais pas à ce point. Non seulement la nouvelle Continental GT est une invitation à rouler vite, par tous les temps et en toute sécurité, mais en plus elle continue de dévoiler des saveurs spécifiques. Preuve que l'hybridation est digérée. Quant aux 70 000 € de malus économisés, vous aurez tout le loisir de les consacrer aux options. Enfin, je veux dire, à la personnalisation. ●



★ L'avis de Laurent Chevalier

Bentley parvient à limiter les effets négatifs générés par le système électrique, malgré les 300 kg d'écart avec la version thermique. L'agrément reste de tout premier ordre, et le confort de roulage en profite pour encore augmenter. Sans parler des performances, qui grimpent à la vitesse grand V. Le tout dans un environnement toujours princier. Savoureux !



MALGRÉ SES CAPACITÉS D'ACCÉLÉRATION
FULGURANTES, LA CONTINENTAL DONNE ENVIE DE
PRENDRE SON TEMPS, POUR FAIRE DURER LE PLAISIR.





SUPERTEST BMW M135 xDrive

Baptême du feu

Il faut s'y faire : depuis deux générations, la Série 1 est avant tout une traction, au mieux une intégrale telle cette version M135 xDrive. A priori pas la formule miracle pour donner la banane à notre pilote préféré. **Mais comme on n'est jamais à l'abri d'une bonne surprise, direction Mortefontaine et le circuit du Vigean pour en avoir le cœur net.**

Par Vincent Desmonts Photos Yann Lefebvre

L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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

"Sur le sec, ça va.
Sur le mouillé, elle est
potentiellement
« casse-gueule »."

Christophe Tinseau



est une traction ? demande un Christophe faisant la moue après quelques tours de chauffe sur un circuit bien mouillé. Non, non, c'est bien une intégrale... enfin, une traction intégrale, dirons-nous ! « Franchement, je n'ai vraiment pas les sensations d'une 4 roues motrices : quand tu accélères, ça sous-vire ! » Une BMW M qui tire tout droit, ça commence mal ! « Oui, mais c'est très directionnel, le derrière va réellement vite, il a envie de partir ! Sous la pluie, c'est piégeux quand même : dès que tu augmentes un peu la vitesse, ça part très rapidement. Ce n'est pas forcément rassurant pour un amateur. Il y a moyen de faire un tête-à-queue ! » Et pour le reste ? « En mode manuel, le limiteur est un brin pénible : il ralentit trop le moteur, du coup, tu perds beaucoup de temps si tu le tapes. Globalement, la boîte manque de fluidité. » Et sinon, il y a du positif ou bien ? « Même si j'atteins à peine plus de 210 km/h, ce n'est pas mal pour une petite voiture comme ça. Et les freins sont bien, je n'ai pas eu de soucis. » Ah, tout de même ! « Mais la boîte est mal étagée. Dans le très sinueux, il faut mettre trop d'angle de volant. » Bon, on va arrêter là, sinon on va se faire des ennemis ! Après plusieurs heures, la pluie cesse enfin et la piste s'assèche,



Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 15 virages ■ Largeur de piste : environ 11 m
- Conditions de piste : 7 °C, temps couvert et humide, piste sèche
- Pneus : Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6 rodés

permettant de sortir le chrono. Après à peine deux tours lancés, retour dans le paddock. Tiens, c'est quoi ces traces blanches sur le pneu arrière gauche ? « Je suis sorti un brin large, le derrière est venu et j'ai mis une roue dans le bac à gravier ! » On ne saluera jamais assez les talents d'équilibriste de notre artiste. « Impossible de faire un troisième tour rapide ! J'ai commencé à sous-virer énormément, comme si les pneus avaient trop chauffé, et au début du troisième tour, la pédale de frein était dure comme du bois au bout de la ligne droite. Ce n'est pas fait pour le circuit ! Au premier tour, j'ai vraiment attaqué. Au deuxième, j'ai été un peu plus cool, en évitant de la brusquer, et ça s'est mieux passé. » En effet, Christophe gagnait 3 dixièmes sur le deuxième tour. « Ça manque de pêche en bas. Et c'est gênant à cause de l'étagement de boîte : si tu passes un virage en troisième, elle a du mal à se relancer, mais si tu le fais en deuxième, tu es tout de suite dans le rupteur. » Et ce train arrière, alors ? « Il est réellement baladeur... mais seulement dans les virages moyens et rapides, pas dans les plus serrés, où elle ne fait que sous-virer. Ce serait mieux si c'était l'inverse ! Elle deviendrait bien plus équilibrée... et moins piégeuse. » Le mot est lâché ! « Sur le sec, ça va. Sur le mouillé, elle est potentiellement « casse-gueule ». »



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



i-figue, mi-raisin, ce petit déjeuner ! Côté pile, les viennoiseries sont délicieuses, le thé est bien chaud et mes convives (collaborateurs et lecteurs de votre magazine préféré) s'avèrent d'une charmante compagnie. Côté face, le ciel chargé et menaçant a fini par lâcher une pluie obstinée sur les vallons de la Vienne. Voilà qui n'arrange guère nos affaires, que ce soit pour les tours chrono de l'ami Christophe Tinsseau, pour les clichés de nos photographes

aguerris... ou pour l'ambiance dans les paddocks, qui promet d'être – littéralement – glaciale. Quel contraste avec la radieuse journée de la veille, où le thermomètre a grimpé jusqu'à un très printanier 17 °C ! Les conditions idéales pour effectuer le trajet entre Paris et le circuit du Val de Vienne et faire ample connaissance avec la nouvelle M135 xDrive (sans « i » désormais, conformément à la nouvelle nomenclature maison). Une auto qui reprend la base de la précédente M135i xDrive mais a perdu quelques chevaux sur sa fiche technique : 300 tout rond au lieu de 306. Encore que notre passage habituel au banc chez DM Performance révélera une perte réelle moins importante qu'attendu, avec 302 canassons répondant à l'appel. La dégringolade côté couple semble en revanche nettement plus douloureuse : si la M135i F40 affichait 45,9 mkg, la F70 n'en revendique plus que 40,8 sur sa fiche technique... dont seulement 36,9 se pointent au banc !

En manque de fun

Après ces vérifications, je mets le cap plein sud pour rejoindre le Vigeant, en récupérant l'A20 par Rambouillet et Ablis. Un long et monotone trajet qui fait apparaître les quelques défauts de cette M135. A commencer par une position de conduite perfectible, malgré les sièges M Sport optionnels (dans le pack M Sport Pro à 1 550 €) : les cuisses ne sont pas assez soutenues, et on aimerait pouvoir rapprocher davantage le volant. Quant à ce dernier, à jante (très) épaisse typique des BMW M modernes, il ne plaira pas à tous. Enfin, l'ergonomie de l'écran tactile laisse à désirer, avec des menus trop complexes. Sur autoroute, la direction ultra-incisive rend l'auto excessivement nerveuse autour du point milieu : il faut pas mal de kilomètres avant de s'habituer à cette hypersensibilité. Concernant l'ambiance, elle manque de raffinement, avec des bruits de roulement trop présents. Sans parler de la sonorité mécanique, quasi inexistante : s'il n'y avait pas ce bruit généré par les haut-parleurs, un peu pénible mais mieux que rien, on se croirait presque au volant d'une électrique ! Bref, cette étape autoroutière apparaît passablement ennuyeuse. Heureusement, je quitte le grand ruban à hauteur de la charmante bourgade de Bessines-sur-Gartempe et file plein est en direction des premiers



TEMPS DE RÉFÉRENCE

Classement de Sport Auto

1 ^o	1'37"70	Ferrari 296 GTS Assetto Fiorano *	22 ^o	1'49"54	Aston Martin Vantage F1 Edition
2 ^o	1'38"32	McLaren 750S *	23 ^o	1'49"76	Mercedes-AMG C 63 S E Perf.
3 ^o	1'39"30	Chevrolet Corvette Z06 *	24 ^o	1'49"81	Hyundai Ioniq 5 N
4 ^o	1'40"91	Dallara Stradale IR8 Tribute *	25 ^o	1'50"48	Audi R8 Perf. RWD
5 ^o	1'41"60	Porsche 911 GT3 RS (Type 992)	26 ^o	1'51"55	Audi RS 3
6 ^o	1'42"80	Porsche 911 GT3* (Type 992)	27 ^o	1'51"94	Caterham Seven 340 R
7 ^o	1'43"28	BMW M4 CSL *	28 ^o	1'52"04	Toyota GR Supra (BVM)
8 ^o	1'44"61	BMW M4 CS	29 ^o	1'52"97	Cupra Leon VZ 300
9 ^o	1'44"65	Porsche Cayman GT4 RS	30 ^o	1'53"10	Honda Civic Type R
10 ^o	1'44"85	BMW M3 CS *	31 ^o	1'53"19	Volkswagen Golf R 20 ans *
11 ^o	1'44"90	Audi R8 GT	32 ^o	1'53"53	Ford Mustang Mach 1
12 ^o	1'45"23	Porsche Taycan Turbo GT *	33 ^o	1'53"60	Mercedes-AMG CLA 45 S SB
13 ^o	1'46"66	Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+	34 ^o	1'54"10	Toyota GR Yaris (BVA, Ph. 2)
14 ^o	1'46"70	Porsche 911 GTS (Type 992)	35 ^o	1'55"05	Volkswagen Golf GTI Clubsport
15 ^o	1'47"68	Mercedes-AMG GT 63 S E Perf.	36 ^o	1'55"70	BMW M240i
16 ^o	1'47"80	BMW M2	37 ^o	1'55"81	Toyota GR Yaris (BVM, Ph. 1)
17 ^o	1'47"88	Alpine A110 R *	38 ^o	1'57"80	Hyundai i20 N
18 ^o	1'47"90	Porsche 911 Carrera T	39 ^o	1'58"68	BMW M135 xDrive
19 ^o	1'48"24	BMW M5	40 ^o	2'00"40	Toyota GR86
20 ^o	1'48"34	BMW M4 Competition	41 ^o	2'01"19	Ford Fiesta ST
21 ^o	1'49"16	Alpine A110 S			

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

Hors classement

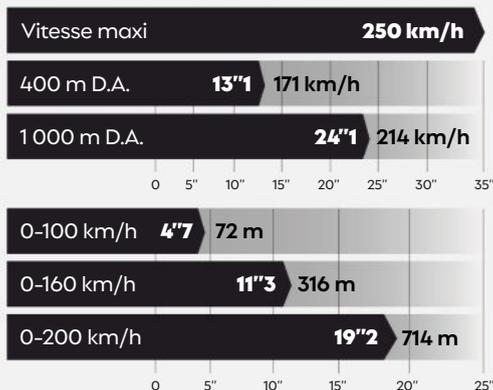
1'57"40 Lamborghini Huracán STO (temps réalisé sur piste humide)



NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Mortefontaine (Ceram)

EN PISTE



REPRISES

100 à 140 km/h en Drive 4"0 (134 m)

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h 149 m (5"5/1,1 g)

CONSOMMATION

En conduite sportive 15,2 l/100 km

En conduite extrême 18,2 l/100 km

Autonomie sportive 320 km

Autonomie extrême 270 km

WLTP (mixte) 7,6 l/100 km

VITESSE MAXI

1 Aérodynamiquement plutôt fine, la M135 parvient à atteindre les 250 km/h promis par BMW. A haute vitesse, l'amortissement absorbe assez bien les inégalités du bitume, mais on se méfiera du train arrière, très susceptible sur le mouillé...

ACCÉLÉRATIONS

2 La M135 dispose d'un launch control, accessible avec le DSC en mode Sport et qui cale le régime moteur à 3 300 tr/mn. Malgré un certain manque de réactivité au décollage, le 0 à 100 km/h mesuré est même plus favorable que celui annoncé par BMW (2 centièmes d'écart). Quant au kilomètre départ arrêté en 24"1, il est d'un bon niveau vu la puissance.

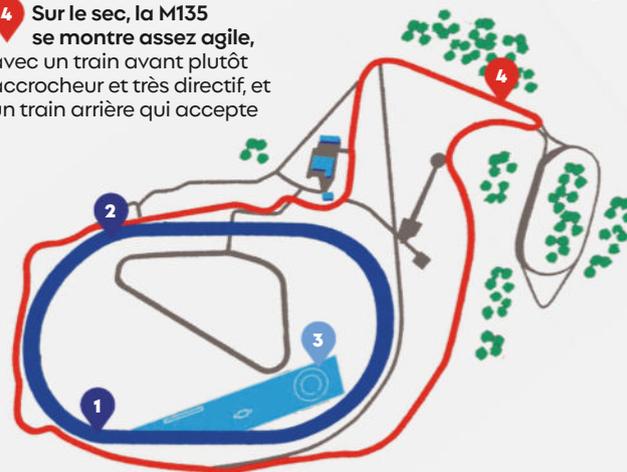
FREINAGES

3 149 m pour stopper depuis 200 km/h : une valeur médiocre. Mais pas tant que cela si l'on considère que, par la faute d'une météo capricieuse, nous avons dû remettre nos mesures au lendemain de la journée circuit. Après, donc, les tours chrono de l'ami Christophe, qui ont sollicité les freins. La pédale pourrait être un peu plus progressive à l'attaqué.

COMPORTEMENT

4 Sur le sec, la M135 se montre assez agile, avec un train avant plutôt accrocheur et très directif, et un train arrière qui accepte

gentiment d'enrouler au lever de pied, voire à la remise des gaz en sortie de courbe. Sur le mouillé, en revanche, tout se dégrade : l'avant se dérobe dans les virages serrés, tandis que le postérieur devient baladeur dans les sections plus rapides. En clair, cette BMW hésite trop entre sous-virage et survirage, compliquant la tâche du pilote. Un manque de mise au point regrettable, car l'amortissement donne par ailleurs satisfaction (même si l'on apprécierait plus de douceur à basse vitesse).



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

Au bout de la ligne (presque) droite opposée, la M135 parvient à accrocher les 210 km/h. Mais la faiblesse du couple à bas régime se fait sentir lors des relances en sortie de virage. Quant au manque de stabilité dans les courbes rapides, il incite à la prudence... particulièrement sur le mouillé.

MALGRÉ UNE BELLE ACCÉLÉRATION DE 0 À 100 KM/H EN 4"7, LES REPRISES FAIBLARDES TRAHISSENT SON MANQUE DE PUNCH À BAS RÉGIME.



contreforts du Massif central, puis vers l'ouest et le lac de Saint-Pardoux. Ici, les paysages sont rudes et les routes tortueuses, étroites et piégeuses, avec un revêtement inégal aux nombreux trous et bosses. Une vraie séance de torture pour le châssis ! Et il faut reconnaître que dans ces conditions météo excellentes (une température douce et un bitume parfaitement sec), la M135 s'en sort plutôt bien. Le train avant s'inscrit sans délai, même si la direction, pourtant très directe sur les premiers degrés de braquage, impose de remettre pas mal d'angle dans les courbes les plus serrées. Et si la BMW ne tourne pas assez à votre goût, un simple lever de pied ou une remise des gaz après la corde aide le train arrière à se replacer. La M135 ne virevolte pas pour autant, et ses suspensions piochent un peu sur les passages les plus heurtés, mais elle démontre une certaine efficacité. Cependant, j'ai beau enchaîner les kilomètres et les virages, j'attends toujours la révélation, l'instant fun qui pourrait me coller la banane. Si je ne m'ennuie pas, je reste sur ma faim. Et ce n'est certainement pas cette mécanique, volontaire mais sans caractère, qui me fera ressentir le grand frisson ! Même la gestion de la boîte à double embrayage peine à convaincre : hyper-orientée « écolo » en Drive, elle s'obstine à garder trop longtemps le rapport inférieur en mode Sport. On demeurera donc en manuel, en constatant au passage que l'étagement pourrait être plus cohérent.

Comme un malaise

Le lendemain, c'est ainsi non sans circonspection que je cours vers ma monture sous cette pluie battante. Comment va-t-elle se comporter sur le bitume détrempé du Vigeant cette M135, dont l'architecture générale tient davantage de la traction « intégralisée » que de la voiture de Rallye homologuée ? En effet, rappelons que cette Série 1 F70 reste, comme sa devancière, avant tout une traction à moteur transversal. Et pour aider à faire passer la puissance au sol, cette version « de pointe » reçoit un différentiel autobloquant mécanique sur le train avant, combiné à un embrayage multidisque renvoyant l'excédent de couple à l'essieu arrière. Quant à la répartition des masses, elle est de 59/41 %, loin du 50/50 dont pouvait se vanter la marque de Munich sur les premières générations de Série 1, qui demeuraient fidèles

BANC DE PUISSANCE

LE TEST VÉRITÉ PAR... **DM Performance**



PUISSANCE ANNONCÉE
300 ch
à 5 750 tr/mn

PUISSANCE MESURÉE
302 ch
à 6 240 tr/mn

Bonne surprise : notre exemplaire offre 2 ch de plus que prévu ! Mauvaise surprise : le couple est nettement en retrait, avec 36,9 mkg mesurés contre 40,8 annoncés. Un déficit qui se fait sentir à la mesure des reprises.



Mesures effectuées sur banc Superflow Windyn 2 ou 4 roues motrices, capable d'encaisser jusqu'à 1200 ch par essieu. Après le calcul des pertes de transmission, les mesures sont réalisées en freinant les rouleaux et en les accélérant. C'est donc la force nécessaire à leur ralentissement et à leur accélération qui détermine le couple puis la puissance maxi.
■ www.dmpperformance.fr ■ 01.34.84.64.77





Volant sport à jante (trop ?) épaisse, sièges enveloppants, surpiqûres aux couleurs M et instrumentation spécifique distinguent cette version plus musclée de la Série 1. Mais si la dalle numérique impressionne, elle souffre de menus complexes et de compteurs peu lisibles.



TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S** Position : **AV, transversale**
Cylindrée : **1998 cm³** Alésage x course : **94,6 x 82 mm**
Rapport volumétrique : **9,5** Régime maxi : **6 500 tr/mn**
Puissance maxi : **300 ch à 5 750 tr/mn** Puissance au litre : **150 ch/l**
Couple maxi : **40,8 mkg à 2 000 tr/mn** Couple au litre : **20,4 mkg/l**
Transmission : **intégrale, 7 rapports auto à double embrayage**
Autobloquant : **de série, mécanique (AV)**
Antipatinage : **de série déconnectable** Cx : **0,27**
Suspension AV/AR : **MacPherson, barre antiroulis/essieu multibras, barre antiroulis**
Direction : **crémaillère, assistance électrique variable**
Diamètre de braquage : **11,7 m**
Freins AV/AR : **disques ventilés, étriers fixes à 4 pistons/disques ventilés, étriers flottants monopistons**
Antiblocage : **de série** Poids constructeur/contrôlé : **1 550/1 600 kg**
Répartition AV/AR : **59/41 %** Rapport poids/puissance : **5,3 kg/ch**
L - l - h : **4 361 - 1 800 - 1 459 mm** Empattement : **2 670 mm**
Voies AV/AR : **1 562/1 562 mm** Réservoir : **49 l**
Pneus : **225/45 R 18 (235/40 R 19 sur modèle d'essai)**
Prix de base : **57 950 €** Options/malus : **13 815/15 996 €**
Prix du modèle essayé : **87 761 €** (malus compris)

aux roues arrière motrices (et au 6 cylindres en ligne, mais je crois avoir déjà suffisamment remué le couteau dans la plaie !). Les premiers tours exploratoires sur le circuit se font avec la prudence requise par un bitume et des pneus humides et froids. Et dès les premiers virages, il y a comme un malaise ! Sur cette surface détremmée, la M135 n'est pas assez franche. Dans les virages les plus serrés, elle oblige à être très patient tant le sous-virage domine. Mais, à l'inverse, dans les courbes moyennement rapides, le train arrière se montre un peu trop susceptible. Dans ces conditions, difficile de faire confiance à cette BMW ! Et s'il n'y a rien à dire en matière de performances – j'approche des 200 km/h compteur au bout de la ligne droite opposée –, la boîte ne facilite pas la tâche. Dans le sinueux, la deuxième ultra-courte doit être abandonnée très vite, sous peine de cogner le rupteur. Je me résous donc à rester la plupart du temps en troisième, quitte à ce que certaines relances manquent de vigueur.

Pas pour le circuit

Je ne suis pas le seul à me faire des frayeurs, car la session est neutralisée sur drapeau rouge. Nous partageons en effet la piste avec des engins autrement radicaux (Ligier JS2, protos, 911 Cup...), et leurs pilotes transpirent abondamment vu les circonstances. De retour dans les stands, je ne suis pas vraiment accueilli comme le Messie : « Elle ne fait aucun bruit ! » me lance d'un air désappointé une membre du Club Sport Auto. Je hausse les épaules, ne pouvant qu'acquiescer. Il est vrai qu'au verdict du sonomètre, la concurrence est rude aujourd'hui. C'est au tour de Christophe Tinsau de prendre la mesure de l'auto... et à son retour, la déception est palpable : il est frustré par les réactions de la M135, qui dans ces conditions sous-vire dans le sinueux et se montre instable dans les courbes plus rapides. Le monde à l'envers ! En fin de matinée, la pluie cesse et – miracle ! – dans l'après-midi, Christophe parviendra à signer un tour chrono en 1'58"68 sur la piste enfin sèche. Une pendule pas brillante pour une intégrale d'une telle puissance, mais qui reflète bien la difficulté d'effectuer un tour propre à son volant...

et aussi le fait que le châssis fatigue vite : deux tours lancés suffisent à cuire freins et pneus. Définitivement, la M135 n'est pas faite pour ça. Je repars donc dépité du circuit. Inapte à la piste, la petite BMW n'a pas assez de panache sur route et pourrait même se révéler piègeuse (ce n'est pas moi qui le dis, c'est Christophe) pour le néophyte qui se laisserait surprendre par un virage gras mouillé se refermant. Un défaut de mise au point étonnant pour un modèle estampillé M ! Le lendemain, les mesures à Mortefontaine confirmeront la bonne santé de la mécanique, qui abat le 0 à 100 km/h en 4"7, malgré un launch control trop peu déterminé. Mais les reprises faiblardes trahissent son manque de punch à bas régime. Enfin, on évitera de tirer sur l'ambulance à propos des médiocres 149 m pour stopper depuis 200 km/h : vu le traitement que Christophe a imposé aux freins, ces derniers ne s'en sortent pas si mal... ●



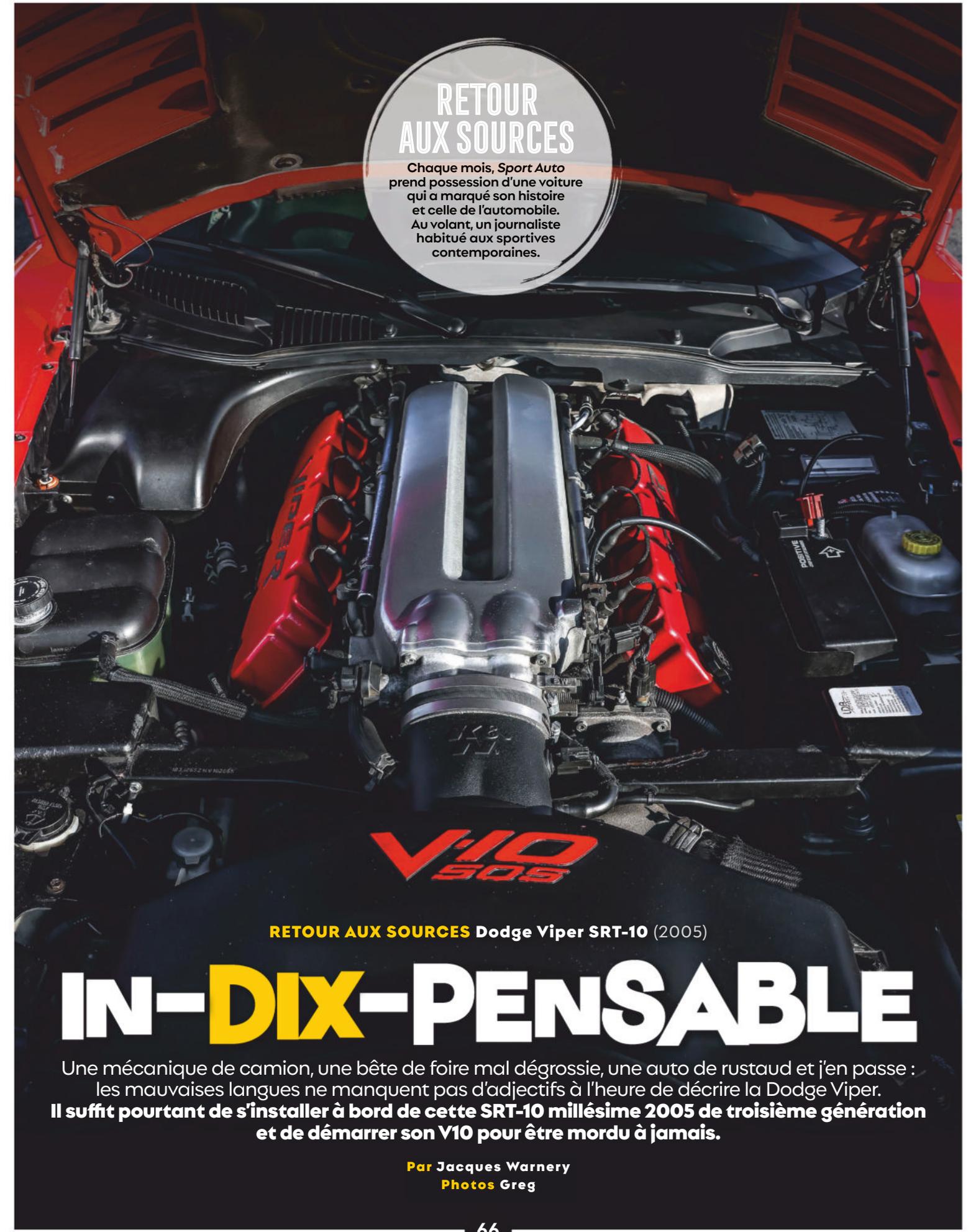
★ L'avis de Vincent Desmonts

Au vu du passif de la précédente génération de M135i, je crois que personne n'imaginait que cette nouvelle version accomplisse un exploit. Mais nous ne nous attendions pas non plus à une telle déception. Entre sa mécanique aphone, sa boîte perfectible et son châssis à la fois pataud et piègeux, cette BMW ne fait guère honneur à son blason. Ses performances et son comportement routier correct sur route sèche lui évitent le bonnet d'âne... mais on espérait tellement mieux !

●
●
●
●
●



UN CHRONO SUR LE CIRCUIT DU VAL DE VIENNE PAS BRILLANT POUR UNE INTÉGRALE D'UNE TELLE PUISSANCE, MAIS QUI REFLÈTE BIEN LA DIFFICULTÉ D'EFFECTUER UN TOUR PROPRE À SON VOLANT.



RETOUR AUX SOURCES

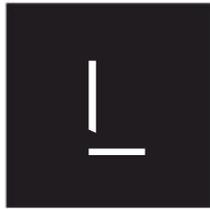
Chaque mois, *Sport Auto* prend possession d'une voiture qui a marqué son histoire et celle de l'automobile. Au volant, un journaliste habitué aux sportives contemporaines.

RETOUR AUX SOURCES Dodge Viper SRT-10 (2005)

IN-DIX-PENSABLE

Une mécanique de camion, une bête de foire mal dégrossie, une auto de rustaud et j'en passe : les mauvaises langues ne manquent pas d'adjectifs à l'heure de décrire la Dodge Viper. **Il suffit pourtant de s'installer à bord de cette SRT-10 millésime 2005 de troisième génération et de démarrer son V10 pour être mordu à jamais.**

Par Jacques Warnery
Photos Greg

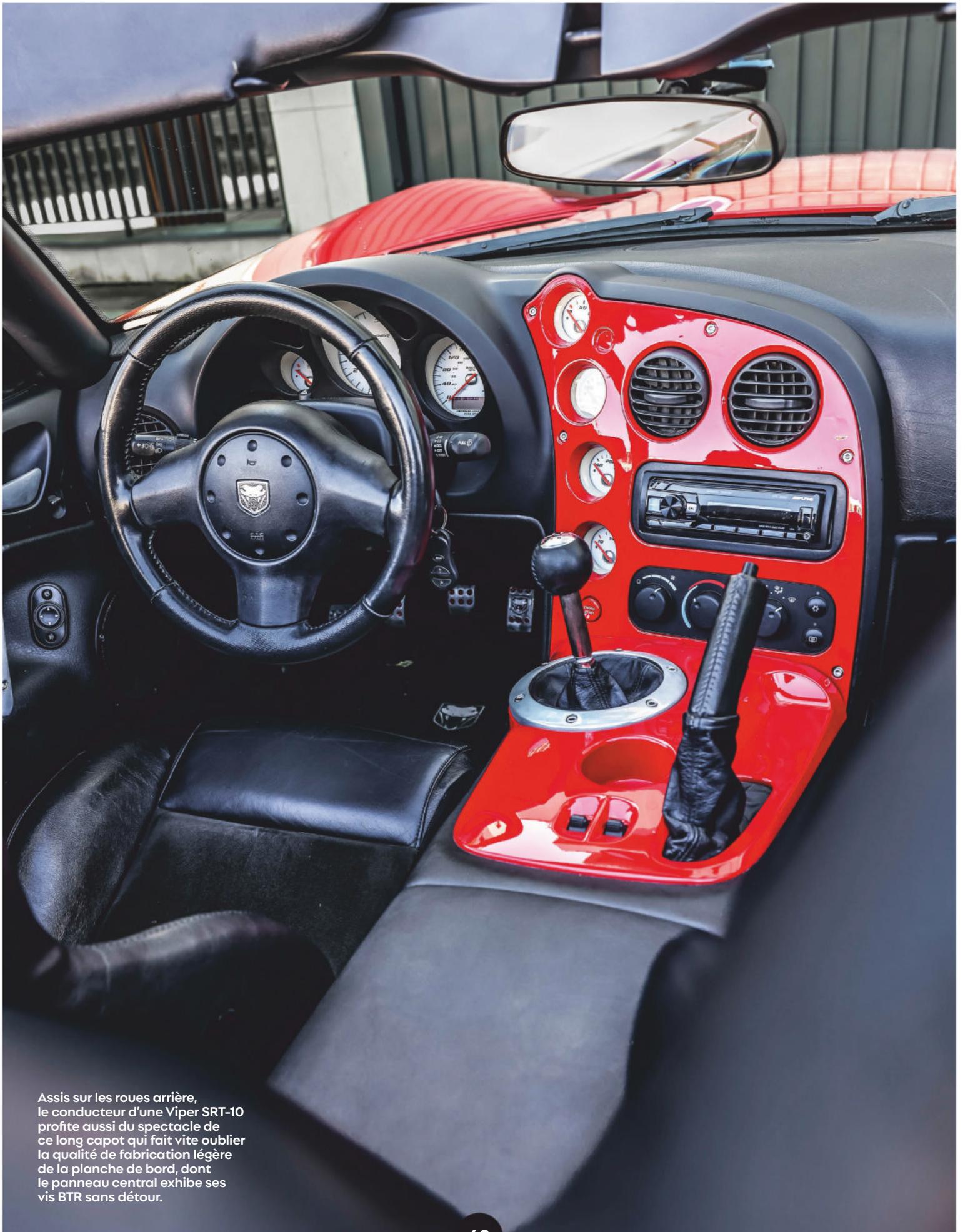


a sortie de garage étroite et sa pente fortement inclinée réduisent la vision avant à peau de chagrin. A bord d'une Viper SRT-10, au capot pratiquement aussi long que le reste de la voiture, la manœuvre peut vite devenir anxiogène. La proposition de son vendeur de la monter lui-même ne se refuse pas, quitte à froisser une partie de votre amour-propre. Comme ses devancières RT-10 puis GTS, cette troisième génération de Viper baptisée

« SRT-10 » incite à l'humilité. Sa face avant quelque peu adoucie par rapport à ses ascendantes, ne suffit pas à rassurer. Surtout quand elle arbore un logo orné d'une tête de serpent doté de deux crochets prêts à cracher leur venin... La lecture de la fiche technique de ce modèle apparu aux Etats-Unis en 2003 puis début 2005 dans l'Hexagone met de l'huile sur le feu, même si bien des sportives actuelles font mieux. 507 ch et 72,6 mkg de couple à passer sur ses seules roues motrices, c'est forcément intimidant, même avec des rouleaux arrière de 345 mm de large chaussés de Michelin Pilot Super Sport tout neufs. D'autant plus qu'à l'exception d'un simple ABS, aucune aide électronique ne vient au secours d'un pilote maladroit : pas d'antipatinage et encore moins d'ESP. Le seul salut tient à une cheville droite suffisamment souple et à un différentiel autobloquant. Comme pour mieux faire monter la tension, l'intimidant V10 impose de connaître assez la bestiole avant de se dévoiler. La tirette d'ouverture du capot nichée au niveau du spoiler avant et non pas dans l'habitacle prend un plaisir sadique à prolonger l'attente, même si le spectacle offert récompense la patience. Ce 8,3 litres donne l'impression de se sentir tout petit.

Moins sensuel que sur la RT-10, l'effet visuel procuré par ce roadster diabolique continue d'affoler le palpitant. L'interminable rostre, les larges ouïes destinées à évacuer les calories, ou les side pipes dont on n'aperçoit, sur cette troisième génération, que les sorties devant les roues arrière, incitent à rentrer les épaules avant de se glisser à bord. La légère porte, dont les panneaux sont en fibre, s'ouvre sur un habitacle à





Assis sur les roues arrière, le conducteur d'une Viper SRT-10 profite aussi du spectacle de ce long capot qui fait vite oublier la qualité de fabrication légère de la planche de bord, dont le panneau central exhibe ses vis BTR sans détour.

l'américaine aux plastiques et à la finition encore plus basiques que ceux d'une citadine actuelle. L'instrumentation sur fond blanc est aussi lisible que complète, et c'est bien là l'essentiel. L'assise pratiquement aussi moelleuse que celle d'une berline étonne, et la position de conduite progresse largement. Autrefois décalés vers la gauche à cause de l'imposant tunnel de transmission, les jambes et le pédalier sont désormais presque dans l'axe, alors qu'un repose-pied s'invite à présent à bord. A l'heure de dompter un tel dragster, il est plus rassurant d'être bien installé, non ? La mise à feu du V10 par l'intermédiaire d'un bouton rouge niché dans le bas de la console centrale déclenche les hostilités. Son grondement caverneux et ses vibrations qui traversent l'épaisse mousse des sièges pour chatouiller l'échine en font une pièce maîtresse, à mille lieues des mécaniques actuelles de plus en plus encapsulées. Les températures négatives, malgré un ciel bleu azur, incitent à la circonspection avant de s'élancer dans un environnement urbain pas spécialement amical.

Avec un tel capot, l'intersection de la sortie du garage tient du cadeau empoisonné. A moins bien sûr d'avoir une paire d'yeux supplémentaire au bout de la calandre ! L'imposant appendice impressionne toujours autant dans la circulation parisienne. Capote en place, la vision très moyenne n'arrange rien. A l'avant, passe encore, mais les vitres latérales façon meurtrières et la vue arrière digne d'un écran noir donnent cette inquiétante sensation de naviguer à vue. L'embrayage nécessite un minimum d'effort par rapport à celui d'une auto classique, mais pas non plus un mollet de cycliste nourri à l'EPO. Il en va de même pour la commande de boîte aux longs débattements, dont le maniement certes un peu rude ne requiert quand même pas une poigne de bûcheron, comme sur les anciennes Ferrari ou Lamborghini.

Ce trait de caractère que l'on retrouve sur les précédentes RT-10 met fin à deux idées reçues qui ont la peau dure : aussi rustique soit-elle, la Viper

n'est pas plus camionnesque que son moteur. Son fameux V10 n'est pas dérivé du monde du poids lourd, contrairement à certaines légendes urbaines. Basé sur un V8 5.9 culbuté de Dodge Ram, qui est un utilitaire (et non pas un camion), il est ensuite revu par Lamborghini Engineering – autrefois affilié à Chrysler –, qui le transforme en V10. Cubant 8,3 litres sur notre SRT-10, il profite de son couple à déraciner un arbre pour ménager le pied gauche et la main droite. Connaissez-vous d'autres autos en mesure de démarrer puis de passer cinq rapports sans toucher à l'accélérateur, avant de prendre sa vitesse maxi fixée à 306 km/h d'une simple flexion de la cheville droite ? Avec de telles capacités, les évolutions en ville s'effectuent du bout de l'orteil droit. Quand on est bercé par ce V10 qui ronronne à travers ses sorties d'échappement latérales, l'agglomération parisienne devient un décor de cinéma, avant que le premier dos-d'âne ne mette fin à la rêverie. Les réactions sèches d'un amortissement intolérant aux aspérités de la route et l'inconfort qui en découle justifient le rembourrage généreux des sièges ! Tant qu'à souffrir, autant le faire à l'air libre, avec un si beau soleil. La manipulation du couvre-chef en toile s'effectue électriquement, à condition d'avoir préalablement ouvert le coffre avec une télécommande. Sacrées américaines !

Grands espaces

Si la Viper SRT-10 peut être un réseau social parfait pour faire des rencontres, c'est surtout une usine à sensations qui donne soit de grands espaces et goûte peu les petites départementales bosselées. Non pas à cause d'un manque d'agilité, mais du fait de cet amortissement intransigeant qui engendre quelques ruades, rendant la conduite soutenue plus hasardeuse, même en tenant fortement le volant. Sur un itinéraire plus roulant et plus propre, elle devient alors un jouet extraordinaire, à mille lieues de l'image de bateau ivre dont souffrent nombre de ●●●

**Quand on est bercé par ce V10
qui ronronne à travers ses
échappements latéraux, l'agglomération
parisienne devient un décor de cinéma.**





Ce qu'en disait Sport Auto

Sport Auto n° 512. Septembre 2004

Par Laurent Chevalier

"Huit litres trois... Non pas 6,75 litres comme une Rolls-Royce Phantom ni 7,3 litres comme une Pagani Zonda, petits bras... Non : 8 277 cm³ ! Ça explique pourquoi la Viper est prise de Parkinson au ralenti. D'autant que ce V10 utilise une distribution archaïque, qui s'articule autour d'un seul arbre à cames central et de 20 soupapes. Bref, Dodge conserve un exotisme délibérément à part, avec un moteur de tracteur... de course. Question couple, ça se ressent. La poussée est oppressante, mais pas seulement. Elle se distingue par sa faculté à transformer les démarrages en séances de décollage. La différence avec le bloc 8 litres de la RT-10 est très sensible. L'inertie lors des montées en régime est moins pesante et le punch nettement plus marqué. U-ni-que ! Tout comme l'étagement de la boîte 6, assez catastrophique... Mais pas de quoi gâcher la fête ! Sur la route, la largeur des roues se fait sentir. Avec des 275/35 ZR 18 à l'avant, l'américaine ne fait pas dans la dentelle. Ses prestations dynamiques sont proportionnelles à la qualité du revêtement. Sur mauvaise route, la SRT-10 aura vite fait de vous mener où bon lui semble, comme un doberman mal dressé. Sur route stabilisée, en revanche, ça passe en force grâce aux larges bandes de roulement qui adhèrent parfaitement. Et ça tombe plutôt bien, étant donné la violence des reprises de grip le cas échéant. En clair, la Viper n'est pas turbulente mais exigeante, nuance. »

Ce qu'en dit Sport Auto

Avril 2025

Comment ne pas être marqué au fer rouge par le torrent de sensations délivré par cette troisième génération de Viper ? La force herculéenne du V10 qui souffle la tempête et expectore une sonorité d'outre-tombe à travers ses side pipes devient vite addictive. Plus facile à vivre que la RT-10, la SRT-10 est bien plus efficace, tout en conservant ce fichu caractère qui donne cette impression de se sentir vivant. Difficile de trouver aussi communicatif et sensationnel à un prix d'environ 60 000 € sur le marché de l'occasion.



La SRT-10 correspond à la troisième génération de Viper, dont le design a été conçu par Osamu Shikado. Moins bestial selon certains, mais la fonction fait toujours le style, comme en témoigne le découpage des larges ouïes destinées à évacuer la chaleur du moteur.



TECHNIQUE

Années de production : **2003-2007**
 Exemplaires produits : **8 190**
 Moteur : **V10, 20 S** Position : **avant longitudinale**
 Cylindrée : **8 277 cm³**
 Puissance maxi : **507 ch à 5 600 tr/mn**
 Couple maxi : **72,6 mkg à 4 200 tr/mn**
 Transmission : **propulsion, 6 rapports manuels**
 Autobloquant/antipatinage : **de série/non**
 Suspension : **triangles superposés, combiné ressorts-amortisseurs et barres antiroulis**
 Freins : **disques ventilés**
 Poids annoncé : **1 546 kg** Rapport poids/puissance : **3,1 kg/ch**
 L - l - h : **4 459 - 1 911 - 1 210 mm** Empattement : **2 510 mm**
 Pneus AV & AR : **275/35 ZR 18 & 345/30 ZR 19** Réservoir : **70 l**
 Prix à l'époque : **environ 110 000 € (2005)**
 Cote actuelle : **environ 60 000 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **306 km/h** 0 à 100 km/h : **4"8**
 1 000 m D.A. : **22"5**



RETOUR AUX SOURCES Dodge Viper SRT-10 (2005)

sportives américaines. Au point de marquer un vrai progrès par rapport à une RT-10 déjà beaucoup plus efficace qu'elle en avait l'air. Bien aidée par un châssis rigoureux et rigide, la SRT-10 encaisse des appuis incroyables pour l'époque avec l'aplomb d'un rugbyman. Son train avant précis qui ne faiblit pas sous l'effort permet de tracer des trajectoires au cordeau tout en profitant d'un parfait équilibre. La direction consistante participe à l'excellente sensation, même si elle s'allège un peu avec la vitesse. Enfin, le freinage costaud et au ressenti idéal étonne d'autant plus qu'il incite à retarder le moment de frapper la pédale du milieu.

Et puis, il y a surtout cet extraordinaire moteur V10. Son architecture archaïque, avec son simple arbre à cames central et ses culbuteurs, ne fait sourire que ceux qui ne s'y sont pas frottés. Déjà impressionnant sur une RT-10, il devient carrément méchant sur la SRT-10, après que ses concepteurs se sont occupés de son cas. L'augmentation de son alésage (102,4 mm contre 101,6) et de sa course (100,6 mm contre 98,6) permet de gagner 287 cm³ et de porter sa cylindrée totale à 8 277 cm³. Ajoutons à ça un collecteur d'admission retravaillé, un échappement revu pour réduire les pertes par contre-pression et un volant moteur générant moins d'inertie. Le résultat ? Une drogue dure. Ça pousse fort mais impose un minimum de bravoure pour écraser l'accélérateur à fond. Encore plus plein et plus réactif qu'avant, le V10 a surtout davantage d'allonge dans la seconde partie du compte-tours. Tractant dès le régime de ralenti, les dix pistons de plus de 10 cm de diamètre cognent de plus en plus fort et vous collent progressivement au fond du dossier jusqu'à 6 000 tr/mn. 6 000 tr/mn, ça n'épate peut-être pas sur le papier, mais

à bord d'une SRT-10, tout compte double ! Directement connectés aux oreilles, les échappements latéraux vous téléportent au pied des enceintes d'un concert de heavy metal, en crachant une sonorité aussi envoûtante que glaçante dont le volume dépend du pied droit. Sans parler des déflagrations au lever de pied, qui renvoient les artificielles pétarades pop and bang actuelles au rang de pétards mouillés. Mons-tru-eux ! Le pédalier, adapté au talon-pointe, est d'autant plus important sur un modèle sujet aux blocages de boîte lors d'un rétrogradage musclé. L'étagement long comme un jour sans pain est digéré comme qui rigole par le couple phénoménal. Sa commande à poigne n'est pas la plus rapide, mais ses verrouillages francs et sa précision confèrent cette agréable impression d'aller chercher soi-même ses pignons. Cette véritable promiscuité mécanique dont on ne peut que regretter la disparition sur les sportives contemporaines régale à l'usage. Un tel volcan suffit à faire partir les rouleaux arrière en fumée au moindre démarrage vigoureux. La longue course de l'accélérateur et un train arrière communicatif collé au bassin du pilote permettent de faire durer le plaisir sans trop de sueurs froides pour un habitué des propulsions énervées. Difficile alors de résister à la tentation de dessiner quelques jolies petites virgules, même si l'énorme grip et les reprises d'adhérence brutales donneront davantage de travail à ceux qui désireraient aller plus loin. Attention à la morsure ! ●

Un grand merci à Casting Automobiles Paris pour le prêt de cette Dodge Viper SRT-10 – à vendre – et pour sa confiance.

Impressionnant sur une RT-10, le V10 revisité devient carrément méchant sur la SRT-10.



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 !



NÜRBÜRRING VIP #2

9-11 mai 25

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



VIRÉE DES GRANDS DUCS

5-8 juin 25

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



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



PETITES ANNONCES

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

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

74

C'EST LA MIENNE...

Mazda MX-5



À VOTRE AVIS



76 À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos



78

ACHETER UNE OCCASION

Venturi Atlantique 300

GUIDE D'ACHAT



82

GUIDE D'ACHAT

Notre sélection de sportives

C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal
Photos Greg



C'est la troisième **Mazda MX-5** de Philippe. Il en connaît les quelques défauts et surtout les nombreuses qualités.

P

Pourquoi j'ai craqué

J'ai toujours eu un faible pour ce petit roadster.

J'ai fait du convoyage dans la presse automobile

pendant dix ans dans les années 90 et j'ai pu prendre le volant de beaucoup de voitures différentes. Et chaque prise en main de MX-5 me laissait un léger pincement quand j'en rendais les clés. J'ai eu quelques autos exotiques comme des Subaru, et lorsque la génération ND a été présentée en 2015, j'ai sauté le pas. J'ai commencé par une version 1.5 de 131 ch, et après quelques années, je suis passé à une première 2.0 de 184 ch avec laquelle j'ai fait plus de 50 000 km. J'ai ensuite craqué pour une Alpine en variante 252 ch. Une voiture extra avec laquelle j'ai tout de même rencontré de sérieux problèmes. L'auto était instable, et la marque a mis un long moment à régler le souci.

Le jour où je l'ai vue

Un peu dégoûté par cette expérience, je l'ai fait reprendre par un garage Mazda chez qui j'ai signé pour une troisième ND, toujours en 184 ch et toujours avec la capote souple, car je ne suis pas fan du toit en dur qui génère des bruits d'air en position décapotée. J'aime

partir à l'aventure en Europe, en Allemagne notamment, avec le Club Sport Auto. Cette voiture est facile à vivre pour peu qu'on ne soit pas trop chargé. Elle est aisée à prendre en main et offre un roulis prévenant mais aussi quelques mouvements de caisse sur les portions rapides. Il faut donc s'en occuper quand on hausse le rythme, et il n'est pas nécessaire d'atteindre des vitesses inavouables pour avoir des sensations. C'est une voiture ludique et pleine de bon sens.

Si c'était à refaire

Le problème est simple, cette déclinaison 184 ch n'est plus fabriquée depuis le premier semestre 2024. Ayant déjà possédé la version 131 ch, je préfère conserver la mienne qui fournit une allonge. A vrai dire, l'Alpine A110,

dans sa forme actuelle, demeure un coup de cœur pour moi. Sa légèreté est comparable à celle de ma MX-5, mais ses performances sont autrement impressionnantes. Ne reste plus qu'à prier saint Christophe pour ne pas être victime des soucis que j'ai rencontrés sur le premier exemplaire. Mais apparemment, je n'ai pas eu de chance (rires)...

Et si je la remplaçais...

Beaucoup de voitures me plaisent, mais le malus ne facilite vraiment pas mes choix. J'adore la Mustang autant que la Yaris GR, sauf que contrairement à l'Alpine, elles souffrent de lourdes taxations qui les rendent intouchables pour moi. Dans les rêves plus inaccessibles encore, une 992 Targa irait bien dans mon garage idéal... ●

"Il n'est pas nécessaire d'atteindre des vitesses inavouables pour avoir des sensations. C'est une voiture ludique et pleine de bon sens."

NOTRE AVIS

La MX-5 ND est la plus aboutie de la lignée. Avec une position de conduite enfin soignée, elle profite toujours d'une masse contenue pour offrir du plaisir dès les plus basses vitesses. Espérons seulement que Mazda n'égare pas la potion pour la prochaine génération, annoncée pour 2026.



Mazda MX-5 (ND)

Année : 2023 Kilométrage : 18 000 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : 4 cyl., atmosphérique, 16 S
Cylindrée : 1 998 cm³
Puissance maxi : 184 ch à 7 000 tr/mn
Couple maxi : 20,9 mkg à 4 000 tr/mn
Transmission : propulsion, 6 rapports manuels
Poids : 1 127 kg V. max. : 219 km/h
0 à 100 km/h : 6"5

BUDGET

Prix du neuf aujourd'hui : n'est plus produite
Prix du neuf à l'époque : 39 500 €
(hors options et carte grise)
Prix de la voiture actuellement : 30 000 €
Prix le plus bas pour ce modèle : 25 000 €
Coût d'une révision annuelle : 400 € (20 000 km ou 1 an)
Coût de 4 pneus : 600 € (Bridgestone Potenza S001)



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



Vive l'analogique !

Votre reportage sur la dernière GT3 me pousse à partager une réflexion sur le futur des compteurs de nos voitures passion. Sommes-nous vraiment contraints de subir sans broncher cet afflux du tout-numérique avec des dalles monstrueuses (au sens propre comme au figuré), qui ressemblent à des tablettes ou écrans vulgairement posés sur le tableau de bord ? Stop !

On est assez submergés par ce numérique dans notre quotidien sans être aussi obligés de le subir dans nos voitures passion. Et lorsque l'on voit la beauté du chrono sport Porsche Design, on se demande pourquoi le compte-tour central n'est pas resté avec une bonne vieille aiguille et un cadran aussi travaillé en relief que celui-ci. A fortiori quand on le compare à la version numérique, d'un basique et d'un ennui mortels. Rendez-nous nos compteurs analogiques et bien

travaillés, avec des belles aiguilles. Faites-vous ambassadeurs de ce retour à la passion auprès des marques que vous testez.
R. Favre

Les meilleurs ambassadeurs et avocats d'une tendance qui leur déplaît sont encore les clients. Les constructeurs spécialisés restent très attentifs à leurs remarques et susceptibles de plus de réactivité que les marques de grande diffusion. Ceci posé, le sujet des écrans et du tout-numérique divise, en fonction des régions et des sensibilités. La clientèle chinoise, qui l'assimile à l'incarnation de la haute technologie, en est très friande, en tout cas pour les modèles courants. Aux yeux de ces automobilistes, les cadrans à aiguille sont ringards. Mais en parallèle, dans la mesure où les autos du quotidien font aujourd'hui la course à qui affichera le plus de surface d'écrans, proposer une instrumentation analogique soignée pourrait être, pour les constructeurs de voitures sportives, une façon d'affirmer leur différence. Le choix de Bugatti, pour la Tourbillon, de refuser les écrans pour développer un bloc compteur à aiguilles digne de la haute horlogerie, est

l'indice qu'une prise de conscience est à l'œuvre sur ce sujet. On rappellera aussi le panneau central du tableau de bord des Bentley, dont le mouvement rotatif permet de faire apparaître trois cadrans analogiques en lieu et place de l'écran.

L'âme avant tout

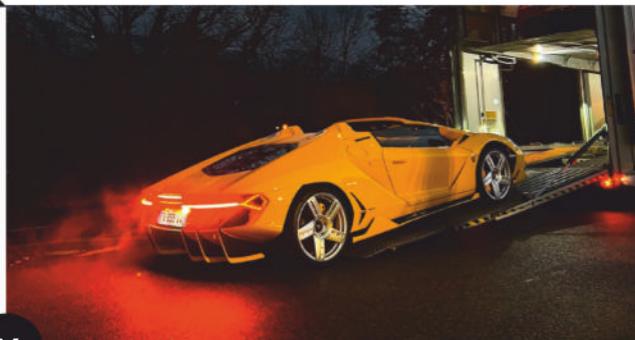
Il était temps que je prenne ma plume ! Lecteur de « mon » Sport Auto depuis 1982, abonné depuis... je voulais exprimer mon accord avec les propos de Laurent Chevalier dans le dernier numéro. Il vise juste en clamant non pas son « amour » pour telle ou telle marque mais pour l'automobile sportive. Il cite Lamborghini, Porsche, Aston Martin et, surtout, Ferrari. Chaque mois, Sport Auto démontre qu'avoïr 1 000 ch, coûter un bras (allez, mettons deux), n'est pas synonyme de sportivité. Que l'on peut s'extasier devant la finition d'une Bentley, l'intérieur d'une Pagani ou le freinage des Porsche, le principal étant que ces autos aient une âme, que l'on s'appelle Caterham, Donkervoort ou pas. Et Laurent cite la marque qui, selon moi, demeure la seule à conserver cette âme justement,



sportauto@reworldmedia.com

CAR SPOTTERS

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



Lamborghini Centenario

J'ai croisé cette très rare Lamborghini Centenario Roadster, limitée à 20 exemplaires, de nuit à Annecy (74), avant qu'elle rejoigne l'une des plus grandes collections françaises.
Carl Schneider



au fil du temps ou des modes : Ferrari. Bien sûr, çà et là, il y eut quelques errements, comme la Mondial ou la 348. Mais pour l'ensemble de son œuvre, ce constructeur mérite un grand respect. J'ajouterais que je ne suis pas un ferrariste au sens propre. J'ai apprécié la première BMW M3, la 205 GTi, l'Escort Cosworth (ça ne nous rajeunit pas !) ou la 991 GT3. Bien sûr, je suis parfois inquiet quand j'entends parler de SUV, d'électriques ou d'hybrides. Mais les derniers exemples démontrent un savoir-faire irremplaçable, voire inégalé. Laurent met également l'accent sur les hommes : ceux qui firent et font Ferrari. Il vise juste. Pour finir, je reprendrais, en l'adaptant, la formule célèbre du patron d'une marque italienne d'automobiles sportives : « *Quel est le meilleur numéro de l'histoire de Sport Auto ? Le prochain...* »
Longue vie à *Sport Auto*.
Pascal

Idées noires

Je suis très inquiet face à l'avenir (immédiat) de Stellantis, ce conglomérat de marques hétérogènes... qu'il était déjà imprudent de rassembler,

en y ajoutant des difficultés évitables, comme de (tenter de) relancer les marques certes prestigieuses mais moribondes que sont Alfa Romeo et Lancia. Comme vous le rappelez récemment, Jaguar est en mort cérébrale, et ce ne sont pas les fantasmes « électrisés » de son propriétaire indien qui risquent de la remettre en selle. L'avenir d'Aston Martin, en perte financière chronique, régulièrement « marketée » de lancements de modèles éculés, ne tient qu'à un fil, celui du robinet financier d'un Stroll facétieux. Il est clair que nous vivons une période charnière de l'évolution du secteur automobile, qui, tout en étant particulièrement passionnante... vue sous l'angle historique, n'en demeure pas moins très préoccupante sur le plan économique. Seul rayon de soleil dans ce contexte noir : l'insolente santé de Ferrari qui, année après année, continue de battre des records, avec des marges à faire se réveiller la nuit un Tavares ! Mais, là aussi, il faut malheureusement appliquer un bémol car, avec les taxes surréalistes appliquées à ces autos, ajoutées à l'impossibilité grandissante de pouvoir les exploiter, elles sont désormais à considérer comme des objets de luxe, quelquefois même



de spéculation, que l'on achète comme des œuvres d'art.
B. C.

Même si la période n'invite pas aux excès d'optimisme, votre analyse est tout de même sombre, et un peu injuste pour Aston Martin, dont les derniers modèles ont prouvé les capacités de rebond. La masse d'incertitudes auxquelles les constructeurs de voitures sportives sont confrontés, la potentielle fermeture partielle du marché américain venant s'ajouter aux aléas des réglementations environnementales, ne dessine pas un boulevard paisible et rectiligne. Reste qu'une clientèle aisée de plus en plus importante dans le monde, numériquement parlant, continue à s'intéresser à ce drôle d'objet sur roues. Bien malin celui qui serait capable de prédire si cela suffira à sauver, sur le long terme, ces machines qui nous font rêver.

Ecart de langage

Depuis 1993, je suis un lecteur assidu de *Sport Auto*, et j'ai conservé tous les numéros parus depuis. En 2019, j'ai publié *Rouler bien - Pour une meilleure*

sécurité routière, que vous avez eu l'amabilité de citer dans vos pages. J'y démontre l'absurdité de la limite à 80 km/h sur nos routes. Dans votre excellent numéro de janvier, la passion automobile est toujours célébrée avec bonheur. Mais une fausse note me gêne : page 36, votre journaliste s'autorise un « Nom de Dieu ! ». Je n'ai pas souvenir d'avoir lu le moindre juron vulgaire dans vos colonnes avant celui-ci. Au contraire, dans notre époque d'appauvrissement de la langue française, votre magazine a toujours pris soin de maintenir une qualité de langage exemplaire. En complément, le titre de l'article reprend l'accroche publicitaire inventée par Jacques Séguéla pour la campagne présidentielle de François Mitterrand en 1981. S'agissant de l'essai d'une voiture provenant d'un pays qui n'a jamais mis en œuvre les thèses socialistes, quelle est la pertinence de ce clin d'œil ?
Philippe Lacroix

Merci pour votre fidélité et votre appréciation de notre niveau de langage... à cette exception près. L'interjection qui vous a choqué est tout de même assez courante, y compris à l'écrit, depuis le XIX^e siècle.



Lamborghini Aventador

J'ai eu la chance de surprendre ces deux voitures dans le 7^e arrondissement de Paris : une Rolls-Royce Wraith et cette Lamborghini Aventador noire.
Louis Mercier



Ferrari 296

Voir une Ferrari 296, c'est rare. Mais deux, cela tient du miracle. C'était fin mars, à Gérardmer (88).
Didier Ferrari

ACHETER UNE OCCASION

Texte & photos
Thomas Riaud

Venturi Atlantique 300

De 1995 à 2000 A partir de 90 000 €

Les Venturi gardent une place de choix dans le cœur des passionnés, notamment les dernières Atlantique 300, qui scellent la fin d'une belle aventure.

Depuis ses débuts en 1985, Venturi s'est distingué par la sportivité assumée de ses modèles ainsi qu'un certain luxe. Un positionnement voulu dès le départ par les créateurs de cette marque, Claude Poiraud, l'ingénieur (ex-Alpine), et Gérard Godfroy, le designer. Après avoir fait forte impression avec les premières autos siglées MVS (pour Manufacture de voitures de sport), l'entreprise termine en beauté avec l'Atlantique 300. Elle sublime le design original des premiers modèles en lui apportant quelques rondeurs bienvenues. Le résultat demeure toujours aussi convaincant aujourd'hui, et bien malin qui pourrait reconnaître les nombreux composants empruntés à des autos de grande diffusion, démarche fréquente sur les modèles artisanaux. Ainsi, le pare-brise est celui de la Renault Fuego, les rétroviseurs proviennent de la Citroën CX, les clignotants de la R5 Turbo 2 et les feux arrière de la Ford Sierra berline. Autant d'éléments bon marché... mais devenus difficiles à trouver.

Ce manque de pièces disponibles concerne également la mécanique. Dans la salle des machines prend place, en position transversale arrière, un V6 français. Sur l'Atlantique, il s'agit du 3 litres de l'Alpine A610 (ex-PRV), un bloc de 281 ch réputé fiable, à distribution par chaîne, couplé à une boîte manuelle à 5 rapports. C'est la version la plus diffusée, produite à 45 exemplaires. Enfin, les 13 dernières Atlantique fabriquées à partir de 1999 ont été dotées du V6 3.0 24 S PSA déjà présent sur la Peugeot 406 Coupé, épaulé par deux turbos basse pression. Pour la petite histoire, sachez qu'il y a eu 9 exemplaires de plus destinés à la Thaïlande, équipés d'une boîte auto et de ce moteur... mais dégonflé à 210 ch. Rare et recherchée, cette ultime Venturi façonnée jusqu'en 2000 peut se dénicher dès 90 000 €. Il faudra, pour ce prix, prévoir une grosse remise à niveau chez un spécialiste. Pour repartir avec un exemplaire irréprochable, tablez plutôt sur 120 000 € pour une Atlantique monoturbo de 281 ch et 130 000 € pour une biturbo de 310 ch.

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE & STRUCTURE
Comme toutes les Venturi, l'Atlantique jouit d'une structure mécanosoudée en acier très rigide sur laquelle est collée-rivetée la carrosserie en matériaux composites. Il en résulte un poids léger de l'ordre de 1 250 kg à vide, soit 300 kg de moins qu'une Porsche 993. Conçue comme une vraie voiture de course, l'Atlantique offre une répartition des masses idéale, avec la batterie logée entre les longerons avant, le moteur prenant place transversalement à l'arrière. Avec le temps, l'aspect artisanal de cette auto peut ressortir, avec des ajustages perfectibles, tout comme le rendu des peintures. Si de très nombreux éléments composant l'accastillage sont issus de la grande série (optiques, pare-brise, rétroviseurs extérieurs...), ils se font vieux et deviennent donc difficiles à trouver.

02. TRANSMISSION
Laissons de côté les versions dégonflées à 210 ch réservées à la Thaïlande, équipées pour les circonstances d'une boîte automatique ZF à 4 rapports. En monoturbo ou en biturbo, la Venturi Atlantique 300 est une propulsion dotée d'une boîte manuelle à 5 rapports « UN1 », largement éprouvée sur de nombreuses autos de grande diffusion, notamment sur des Renault, mais aussi sur la Lotus Esprit V8. Celle-ci est réputée fiable, mais la commande par câble peut donner des signes de faiblesse. Cette commande n'existant plus, il sera alors nécessaire de la faire refaire par un spécialiste. Quant au remplacement de l'embrayage, à envisager aux alentours des 120 000 km, prévoyez un budget global de 2 500 € environ. Le mécanisme n'étant plus accessible en neuf, il faudra procéder à sa réfection.

03. IDENTIFICATION
Le numéro de série visible sur la carte grise figure sur une frappe à froid et une plaque constructeur, situées à côté de la batterie, sur une traverse du châssis.

04. ENTRETIEN
La Venturi Atlantique 300 n'est pas fragile, mais entre le phénomène de surchauffe dans le compartiment moteur et son âge respectable, des soucis apparaissent, rendant l'entretien courant plus exigeant. Pour parcourir 10 000 km, comptez environ 1 400 €.

05. INTÉRIEUR
C'est l'un des points forts des Venturi, les selleries en cuir habillant même le tableau de bord et les placages en bois précieux (loupe d'orme ou ronce de noyer) ont été posés par des compagnons du devoir, signe tangible de qualité. Mais l'Atlantique ne parvient pas à se déparer de son aspect artisanal, perceptible au niveau des commodos provenant de modèles de grande série. C'est par exemple le cas des interrupteurs des sièges électriques, qui sont ceux de la Peugeot 605. Même si l'électronique embarquée demeure limitée, avec le temps, il peut y avoir des problèmes à cause de gaines qui se craquent. Aussi, chose assez classique, le ciel de toit a tendance à se détendre. Une remise en état de cet élément coûte un peu plus de 1 000 €.

Les essais de Sport Auto

- N° 363 (04/92) "Spécial Venturi"
- N° 401 (06/95) Essai Atlantique
- N° 423 (04/97) Match Atlantique 300 vs Porsche 911 Carrera S
- N° 439 (08/98) Contact Atlantique 300 biturbo
- N° 447 (04/99) Essai Atlantique 300 biturbo
- N° 721 (02/22) Retour aux sources Atlantique 300



DE NOMBREUX ÉLÉMENTS, MÊME DE GRANDE SÉRIE COMME LES OPTIQUES OU LE PARE-BRISSE, COMMENCENT À SE FAIRE RARES. **ET DES PIÈCES COMME LA COMMANDE ET LE MÉCANISME D'EMBRAYAGE N'EXISTENT PLUS EN NEUF.**



LE MOTEUR CONFINÉ DANS LE COMPARTIMENT ARRIÈRE DÉGAGE BEAUCOUP DE CHALEUR, CE QUI AVEC LE TEMPS ABÎME DURITS ET CAPTEURS.

06. MOTEUR

Il y a en premier lieu l'Atlantique 300 dotée d'un simple turbo (Garrett T3 à 1 bar) emprunté à l'Alpine A610. Ce bloc est équipé d'une solide chaîne de distribution. Les ultimes exemplaires produits à partir de 1999 ont reçu le V6 PSA de la 406, épaulé par deux turbos basse pression d'origine américaine « Aerodyne Dallas » (0,5 bar), permettant de développer 310 ch. Ces derniers éléments étant devenus introuvables, gare au moment d'acheter ! De plus, ce bloc PSA « ES9 » a l'inconvénient d'avoir une distribution par courroie, une pièce à changer tous les cinq ans (3 000 € pour cette seule intervention). Qu'il s'agisse du V6 Renault « Z7X » ou PSA, le moteur installé transversalement à l'arrière se trouve confiné dans le compartiment, ce qui provoque d'autres interventions. Il dégage naturellement beaucoup de chaleur, abîmant les durits et les capteurs, des éléments à remplacer régulièrement. Attention aux durits d'essence, situées au-dessus des collecteurs d'échappement ! Les échangeurs des turbos peuvent même, dans certains cas, attaquer le sommet des amortisseurs arrière... Enfin, la tête d'allumeur est à changer de temps à autre, ce qui coûte dans les 500 €. Au-delà de ces problèmes récurrents imposant un suivi assidu, il faudra assurer une révision annuelle dans la limite de 7 000 km, ce qui revient à 700 € environ pour les filtres et la vidange... Mais prévoyez plus, car il y a toujours quelques suppléments.

07. TRAINS ROULANTS

Cette propulsion à l'ancienne, dépourvue d'ABS ou même d'antipatinage, est une auto relativement légère, donnée pour 1 250 kg à vide, ce qui a le mérite de préserver les trains roulants. Vive, agile et remarquablement équilibrée, l'Atlantique est un bonheur à conduire dans les enchaînements de virages. Même la direction assistée, empruntée à la Clio (mais recalibrée), s'avère d'une précision chirurgicale. Avec le temps, il est normal que quelques éléments soient à remplacer, ce qui impose de consulter un vrai spécialiste... pour reconditionner les pièces d'origine, certaines étant devenues introuvables. Si les plaquettes, peu chères et faciles à dénicher, proviennent d'une Citroën XM V6, les disques ne sont plus disponibles, obligeant à passer sur du bol fixe comme en compétition, ce qui revient à 450 €... pièce, sans la main-d'œuvre. Idem pour les amortisseurs, à reconditionner, ce qui coûte 700 € environ par train. Quant aux cardans arrière, ils sont issus de l'A610 Turbo mais sont retaillés.



LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« L'auto est rare, mais ne vous jetez surtout pas sur la première venue ! Ici, l'essentiel est de ne pas acheter un prix, mais d'abord un bel exemplaire qui a été suivi par des spécialistes. Et ils ne sont pas nombreux : je considère que nous sommes deux ou trois en France à vraiment bien connaître les Venturi. Vérifiez l'état des durits et autres pièces périphériques au moteur, car le V6 Renault ou PSA est confiné et dégage beaucoup de chaleur, ce qui abîme ces éléments. Enfin, sachez que certaines pièces commencent à manquer, mais pour l'essentiel, on se débrouille pour reconditionner celles d'origine ou trouver de l'adaptable. »

Tony Boulet, ancien responsable des essais de chez Venturi et responsable atelier du spécialiste Extrême Limite (02.40.72.72.72)



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Une piste à clairement oublier, le réseau n'existant malheureusement plus...

Les spécialistes du haut de gamme

C'est une bonne voie, à condition d'acheter chez un professionnel reconnu, qui proposera un exemplaire à l'historique limpide, en parfait état de marche et de présentation. Quitte à payer le prix fort, exigez une garantie totale de minimum six mois.

Les particuliers

C'est la piste à privilégier pour trouver plus facilement une Atlantique. Limitez votre achat à un beau modèle appartenant depuis longtemps à un vrai amateur, qui pourra au moyen des factures d'entretien vous prouver avec quel sérieux et quelle régularité sa voiture a été suivie.

Le club

Le très actif **Club Venturi** (www.clubventuri.fr), basé à Dole dans le Jura, compte 70 membres. Ce sont d'authentiques passionnés, et vous rapprocher de ce club vous permettra de glaner de précieux conseils, voire d'entrer en contact avec un vendeur sérieux. Sinon, il existe une grande communauté Venturi sur le compte Facebook « MVS ».

Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses précieux conseils ainsi qu'au **spécialiste Venturi Extrême Limite** (02.40.72.72.72) pour les prix communiqués et à **Pascal** pour la mise à disposition de sa superbe Venturi.

Les prochains dossiers seront consacrés à la **Renault Mégane RS Mk III** (témoignages à rendre avant le 20 avril) puis à la **Mercedes-AMG GT** (témoignages à rendre avant le 20 mai).

Aidez-nous par votre témoignage à enrichir cette rubrique. Adressez votre contribution à thomasriaud72@gmail.com.

Les versions

Atlantique 300 1995 à 1999

Moteur : **V6, 12 S, turbo, 2 975 cm³, 281 ch à 5 300 tr/mn**
Transmission : **5 rapports manuels**
Poids : **1 250 kg** V. max. : **280 km/h**

Atlantique 300 biturbo 1999 à 2000

Moteur : **V6, 24 S, biturbo, 2 946 cm³, 310 ch à 6 200 tr/mn**
Transmission : **5 rapports manuels**
Poids : **1 250 kg** V. max. : **275 km/h**

BUDGET

Prix : environ 110 000 €

Finis les temps si lointain où les Venturi étaient encore abordables. Aujourd'hui, une Atlantique 300 se déniche à 90 000 €. Pour ce prix, il faudra ajouter entre 15 000 et 20 000 € pour la remettre à niveau. Une belle monoturbo coûte au minimum 120 000 €, et une biturbo grimpe à 130 000 €.

Coût des pièces

Pneus :
600 € par train (17 pouces) vers 40 000 km.
Amortisseurs :
800 € par train vers 100 000 km.
Disques :
1100 € vers 60 000 km.
Plaquettes :
170 € le jeu vers 30 000 km.
Embrayage :
2 500 € vers 120 000 km.
Echappement :
1 000 € (par silencieux) vers 160 000 km.
Distribution :
3 000 € (V6 biturbo) tous les 5 ans.
Révision petit service :
700 € (vidange avec filtres) tous les 7 000 km/1 an.
Révision grand service :
2 000 € (vidange, bougies, filtres) en alternance une fois sur deux.

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise.

Coût de l'assurance

Cas d'une Venturi Atlantique 300 de 44 900 km, année 1997, valeur 140 000 €.

■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 26 ans, 30 % de bonus, région Tours.
Cotisation annuelle : 1 537 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 2 400 €).

■ CONDUCTEUR B

Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Tours.
Cotisation annuelle : 1 250 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 2 400 €).

Tarifs : Cabinet PatrimOne.
Tél. : 01.42.99.60.22.

LE CHOIX DE SPORT AUTO

Avec leur turbo à l'ancienne, peu progressif mais violent, les premières Atlantique ont leurs adeptes. Toutefois, les ultimes biturbos, plus véloces et raffinées, ne sont pas à écarter.



VERDICT

La Venturi Atlantique 300 est une GT très efficace, plaisante à conduire et exclusive. On frôle les cinq étoiles, mais la cote désormais élevée, le manque de spécialistes pour l'entretenir et la pénurie de certaines pièces peuvent tempérer l'enthousiasme.

LES ATOUTS

■ Comportement exemplaire
■ Performances ■ Exclusivité

LES FAIBLESSES

■ Rareté ■ Peu de spécialistes qualifiés ■ Faible disponibilité de certaines pièces



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.

CO₂ : émissions de gaz carbonique en grammes par kilomètre (g/km). **Malus** : majoration du prix du véhicule à l'achat en fonction des émissions de CO₂ maximum et de la masse en ordre de marche. **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



Audi S5 Avant

■ V6, turbo ■ 2 995 cm³ ■ 367 ch ■ Poids : 2 043 kg ■ V. max. : 250 km/h
■ 0 à 100 km/h : 4"5 ■ CO₂ : 182 g/km ■ Prix de base : 81 250 € ■ Malus : 37 857 € ■ SA n° 759

Concilier l'inconciliable, c'est-à-dire le sens pratique et le plaisir de conduite.

La marque de fabrique des breaks sous anabolisants badgés Audi, qui leur vaut une fidélité sans faille. Cette dévotion ne s'effritera pas avec la S5 Avant, forte de son V6 plein comme en œuf, qu'aucune machinerie

électrique n'est en mesure d'égaliser au chapitre de l'émotion. C'est verrouillé au sol, mais pas au point d'envoyer les cervicales dans le cerveau à la manière d'un SUV, autre bon point. Encore faut-il composer avec le poids, source d'une (relative) inertie en mouvement.

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 cm ³	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 cm ³	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.												
Aston Martin www.astonmartin.com												
VANTAGE	665 ch	1 605 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	325 km/h *	3"5 *	-	274	199 700 €	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 cm ³	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 cm ³	345 km/h *	3"3 *	-	312	389 244 €	70 000 €	★★★★★	N° 755
	NOBLESSE ET CHARISME Du V12 5.2 biturbo orgiaque au placement franc qu'autorise la direction, la nouvelle Vanquish rend au grand tourisme ses lettres de noblesse. Un caractère bien trempé sous une robe digne des grandes enseignes de la haute couture. Charismatique.										↑ C'est beau. Tempérament mécanique. Motricité rassurante.	↓ Trop de modes de conduite.
DBX 707	707 ch	2 245 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	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 cm ³	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.												



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

Audi www.audi.fr

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO. MAXI (g/km)	PRUX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
S3	333 ch	1 554 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	335 km/h *	3"3 *	-	50	NC	0 €	★★★★☆	N° 750
La Continental GT se convertit à l'hybridation rechargeable. Et première leçon : malgré une prise de poids affolante, la greffe est probante. A vérifier jusqu'à quel point lors d'un essai plus complet.												

BMW www.bmw.fr

M135 xDRIVE	300 ch	1 550 kg *	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	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 éléphantinesque 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 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	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 régalé par la grâce de sa direction ultra-directe et de son châssis taillé au poinçon. Le bloc Ford manque de pep, mais qu'importe, l'ivresse est là.												

Chevrolet www.chevrolet.fr

CORVETTE STINGRAY CABRIOLET	482 ch	1 717 kg	V8	6 162 cm ³	296 km/h *	3"8	21"9	277	106 200 €	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 cm ³	+ 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 cm ³	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 cm ³	+ 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 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	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	1 757 kg	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm ³	330 km/h	2"9 *	18"0	153	315 380 €	3 784 €	★★★★★	N° 731/739/759
Disons-le, l'hybridation ne retire aucun agrément à cette Ferrari. La « dolce vita » en mode électrique et un V6 chaud comme la braise, le contraste ébaubit mais ça le fait. Efficacité hors norme.												
SF90 XX STRADALE	1 030 ch	1 560 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	320 km/h *	2"3 *	-	178	770 000 €	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...												
SF90 SPIDER	1 000 ch	1 670 kg	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	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 cm ³	340 km/h *	2"9 *	-	353	395 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 754
Le V12 « atmo » à l'état pur, envoûtant... Un authentique moteur de course, comme Ferrari en a le secret. L'agilité hors norme aidant, la 12Cilindri se hisse au plus haut sommet du grand tourisme.												
12CILINDRI SPIDER	830 ch	1 620 kg *	V12	6 496 cm ³	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 cm ³	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.												



MARQUES/MODÈLES

Ford www.ford.fr

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO. MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
FOCUS ST	280 ch	1 461 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm ³	250 km/h	6"9	26"5	183	40 200 €	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 démorallisant.												
MUSTANG DARK HORSE	453 ch	1 812 kg	V8	5 038 cm ³	263 km/h *	5"2 *	-	279	71 300 €	70 000 €	★★★★☆	N° 750/759
La Mustang dite Dark Horse, c'est un V8 sans artifices enthousiasmant, une boîte mécanique rustique et une agilité comme une précision qui font taire bon nombre de clichés : les saveurs d'antan...												
RANGER RAPTOR	292 ch	2 454 kg *	V6 biturbo	2 956 cm ³	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 cm ³	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 démerite 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 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	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 la 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 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	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 énérgique que musical.												

McLaren cars.mclaren.com

ARTURA	700 ch	1 571 kg	V6 biturbo + 1 élec.	2 993 cm ³	330 km/h *	3"0 *	-	104	235 548 €	0 €	★★★★★	N° 726/742/759
L'hybridation (rechargeable) sans le surpoids induit, ou presque. L'Artura reste par là même fidèle à son blason, de ses poussées phénoménales à son toucher de route sans pareil.												
ARTURA SPIDER	700 ch	1 560 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 993 cm ³	330 km/h *	3"0 *	-	108	272 250 €	0 €	★★★★★	N° 751
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 cm ³	332 km/h *	2"9	18"6	276	282 400 €	70 000 €	★★★★★	N° 743/757
La 750S se hisse, dans le cadre de nos superpestes, 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 cm ³	330 km/h *	2"8	-	280	372 500 €	70 000 €	★★★★★	N° 720
Son poids contenu aidant, cette McLaren découvrable n'a pas son pareil en matière d'agilité. Caractère bestial et réactions animales sont fournis avec. Une auto comme il n'en existe plus vraiment...												

Mercedes www.mercedes-benz.fr

A 45 S AMG 4MATIC+ **	421 ch	1 680 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	270 km/h *	3"9	-	206	79 500 €	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 cm ³	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 vélocé 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 cm ³	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 cm ³	320 km/h *	3"2	20"8	319	201 750 €	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 cm ³	317 km/h *	3"2	-	319	231 050 €	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 cm ³	320 km/h *	2"8 *	-	188	231 050 €	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.												

Performance et Endurance

Pneumatiques tourisme du 13" au 19"

EROL_SAS_FRANCE



PLATIN
★★★ TYRES

01.44.78.10.10

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
SL 63 AMG 4MATIC+	585 ch	1 945 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	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 cm ³	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.												

Pininfarina www.automobili-pininfarina.com

BATTISTA	1 900 ch	2 300 kg *	4 électriques	-	350 km/h *	1"86 *	-	0	3 100 000 €	0 €	★★★★★	N° 759
Un poids d'enclume mais une agilité très inattendue en contraste... L'attrait premier de cette supercar électrique, qui libère les 1 900 ch annoncés sur une plage d'utilisation assez restreinte.												

Porsche www.porsche.com/france

718 CAYMAN GT4 RS	500 ch	1 491 kg	6 à plat	3 996 cm ³	315 km/h *	3"8	21"0	295	162 500 €	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 cm ³	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 GTS	541 ch	1 696 kg	6 à plat turbo + 1 élec.	3 591 cm ³	312 km/h *	3"0 *	-	248	180 600 €	70 000 €	★★★★★	N° 759
Le nouveau flat 6, avec son turbo assisté électriquement et son moteur électrique dans la boîte, est bluffant d'efficacité, au prix de sensations trop filtrées. L'antirouils actif (optionnel) colle la 911 au sol.												
911 CARRERA 4 GTS CABRIOLET	541 ch	1 595 kg *	6 à plat turbo + 1 élec.	3 598 cm ³	300 km/h *	3"1 *	-	295	203 100 €	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, y compris bien sûr en cabriolet. Les 911 « tradi » restent plus plaisantes à conduire.												
911 S/T	525 ch	1 434 kg	6 à plat	3 996 cm ³	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	510 ch	1 479 kg *	6 à plat	3 996 cm ³	312 km/h *	3"4 *	-	312	213 700 €	70 000 €	★★★★★	N° 758



CHEF-D'ŒUVRE MAGNIFIÉ

Un moteur moins étouffé qu'au précédent épisode, une direction encore plus précise, une stabilité accrue à haute vitesse, moins de plongée au freinage... Enrichie de ces petits riens mis bout à bout, la GT3 « 992.2 » rend une copie parfaite.



Moteur plus pêche. Efficacité accrue. Freinage surpuissant.



Options onéreuses.

911 GT3 RS	525 ch	1 503 kg	6 à plat	3 996 cm ³	296 km/h *	3"4	20"8	305	253 454 €	70 000 €	★★★★★	N° 730/738/747
Coup de foudre immédiat pour une piste que pourrait revendiquer une harde plus importante tant elle est verrouillée au sol. Une sangsue indéboulonnable et un bel écran pour le flat 6 4.0 atmo.												
TAYCAN TURBO GT	1 035 ch	2 321 kg	2 électriques	-	290 km/h	2"2	17"7	0	248 000 €	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 cm ³	325 km/h *	2"9	-	36	240 000 €	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 cm ³	295 km/h *	3"7 *	-	40	194 000 €	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.												

Skoda www.skoda.fr

OCTAVIA RS	265 ch	1 445 kg *	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h *	6"4 *	-	160	47 310 €	5 715 €	★★★★★	N° 759
Une familiale de bonne tenue en soi, performante, bien guidée, rigoureuse, stable et de tous ces faits, rassurante. Mais aussi avare de sensations, car trop sérieuse sans se montrer ennuyeuse.												

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 cm ³	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 cm ³	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

Référents 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.

Des Pilotes sur le circuit Bugatti, pour une journée de Générosité et de Partage

♥ Samedi 1^{er} mars 2025 se déroulait la 13^{ème} édition de la manifestation **PRENDRE LE CANCER DE VITESSE** sur le circuit Bugatti du Mans. Cet événement, coorganisé par **MOTORSPORT IS GENEROUS**, le **Club LOTUS France** et le **Comité de la Sarthe de la Ligue contre le Cancer**, avec le soutien de l'**Automobile Club de l'Ouest**, aura permis à **330** baptisés de découvrir les joies de la piste en tant que passagers de véhicules sportifs. L'intégralité des dons des baptêmes perçus par la Ligue contre le cancer,



complétée par un don de **MOTORSPORT IS GENEROUS** aura permis de récolter la somme de **11 050 €** qui seront répartis entre soutien des malades et de leurs aidants et financement de la recherche. Parallèlement à l'action menée au profit de la Ligue contre le cancer, **MOTORSPORT IS GENEROUS** a organisé une collecte de dons au profit de l'opération « **TOUS A BORD MOUSSAILLONS** » destinée à financer l'achat d'un bateau aménagé pour les personnes en situation de handicap.



Parrainée par le skipper sarthois **Lomano TAKASI**, cette collecte a atteint son objectif et a pu remettre au **Club Nautique du Val de Sarthe**, représenté par son Président **Daniel Cartereau**, un **HANSA 303 BREEZE** qui rejoindra la flotte du club basé à la Gémérie à Arnage (72). Ce sont finalement **14 760 €** qui auront été recueillis grâce à cette opération et qui seront intégralement utilisés pour permettre l'accessibilité au plus grand nombre à

cette activité nautique. La remise du chèque de la ligue Contre le Cancer et du bateau dans la voie des stands du circuit Bugatti, en présence des pilotes, des bénévoles de la Ligue contre le cancer et leur Président **Jac kie Collet**, du Président du CNVS **Daniel Cartereau**, de **Véronique Rivron**, vice-présidente du Conseil départemental de la Sarthe, des membres de **MOTORSPORT IS GENEROUS** et de leur parrain **Frédéric Sausset**, et des responsables de piste de l'**ACO**. ■





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



LAMBORGHINI BORDEAUX

Concessionnaire Officiel

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

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

MASERATI GRECALE FOLGORE 100% ÉLECTRIQUE

IT TURNS YOU ON*



SC by Delorme

2 Boulevard Lucien Sampaix, Saint-Fons, 69190

T: +33 4 81 09 17 75 | E: contact@symbolcars.fr

A 0g CO₂/km



Maserati Grecale Folgore. Consommation électrique (cycle combiné) : 22,1 kWh/100 km.
Émissions de CO₂ (cycle combiné) : 0 g/km

*C'EST UN COUP DE FOUDRE

Pour les trajets courts, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



ARTURA SPIDER



P E R F O R M A N C E
A M P L I F I E D

T H E N E X T G E N E R A T I O N S U P E R C A R

Puissance et performance sans compromis. Des sensations brutes et intenses. Chaque son, chaque sensation sont amplifiés.
Chaque instant est plus exaltant que le précédent. L'esprit racing d'une McLaren. Une polyvalence époustouflante.
Et un toit rigide rétractable pour sublimer l'esprit de conduite.

McLaren
LYON

+33 4 81 09 17 75 lyon.mclaren.com/fr

Consommation de carburant en cycle mixte : 4.8l/100km | Émission de CO₂ mixte : 276 g/km

Pour les trajets courts, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



LOTUS ELETRE 450 S - 15 851 km - 111 990€



LOTUS EXIGE
Année : 2016
Kilométrage : 28 000
74 990€



LOTUS EMIRA 3.5 V6 400ch
Année : 2024
Kilométrage : 100
94 990€



LOTUS EMEJA S 450 kW
Année : 2024
Kilométrage : 5 300
135 990€



CATERHAM 340 SV S
Année : 2024
Kilométrage : 5 300
69 990€



CATERHAM 275 SV S
Année : 2016
Kilométrage : 30 000
43 990€



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.

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.

Bauerparis.fr



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 Carrera 4 GTS Cabriolet
07/23, 21.900 km, Ruby Star Neo, Pack GTS Craie, 224.900 €



992 Targa 4 GTS
05/22, 16.900 km, Gris Quartz, Pack GTS Rouge Carmin, 217.900 €



992 Targa 4S
01/22, 10.490 km, Noir Intense, Cuir Noir 184.900 €



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 €



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, 139.900 €

Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé
06/22, 46.300 km, Gris Quartzite, Tout Cuir Noir, 131.900 €

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

Taycan GTS
08/23, 4.900 km, Noir Intense, Alcantara & Cuir Noir, 114.900 €

Taycan GTS Sport Turismo
05/23, 10.909 km, Gris Dolomite, Intérieur GTS Craie, 114.900 €

Cayenne GTS
01/20, 59.900 km, Gris Quartzite, Pack GTS Noir, 94.900 €



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

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



**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 296 GTB

Année : 2022
Km : 5 352
Couleur extérieure : Rosso Corsa
319 900 €



Ferrari GTC4 Lusso T

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



Ferrari SF90 Stradale

Pack Assetto Fiorano
Année : 2020
Km : 1 678
Couleur extérieure : Rosso Corsa
529 900 €



Ferrari 599 GTO

Année : 2011
Km : 11 151
Couleur extérieure : Rosso Corsa
959 900 €



Ferrari 296 GTS

Année : 2023
Km : 12 667
Couleur extérieure : Rosso Imola
369 000 €

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



ferrariapproved.com



**OFFICIAL
FERRARI DEALER
MODENA SPORT**

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

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



Ferrari 812 GTS

Année : 2021
Km : 19 018
Couleur extérieure : Grigio Silverstone
469 900 €



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 : 2017
Km : 18 405
Couleur extérieure : Rosso Corsa
229 900 €



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 458 Italia

Année : 2011
Km : 33 517
Couleur extérieure : Rosso Corsa
225 000 €



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 F8 Spider

Année : 2021
Km : 22 068
Couleur extérieure : Rosso Corsa
396 900 €



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

ferrariapproved.com



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



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 707
01/23 – 28.700 km – 215.000 €



Aston Martin DBX 707
03/23 – 15.000 km – 219.000 €



Aston Martin V8 Vantage
07/19 – 20.000 km – 128.750 €



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



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



Bentley Bentayga V8 S
06/23 – 7.250 km – 235.000 €



Bentley Bentayga V8 S
02/24 – 900 km – 285.000 €



Bentley Bentayga V8 S
08/22 – 850 km – 224.000 €



Bentley Bentayga V8 Diesel
05/17 – 48.500 km – 129.000 €



Bentley Continental GT W12 Speed
06/22 – 15.500 km – 257.000 €



Bentley Continental GT V8 Azure
01/24 – 350 km – 258.000 €



Bentley Continental GTC V8 S
01/24 – 3.750 km – 259.000 €



Bentley Flying Spur V8 Mulliner Hybrid
02/25 – 250 km – 358.000 €



McLaren 570 S
02/17 – 30.400 km – 158.000 €



McLaren 720 S Performance
07/17 – 36.000 km – 222.000 €



McLaren 750 S
09/24 – 7.000 km – 328.750 €



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





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



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



Ferrari California T 70th Anniversary
10/17 - 2.660 km - 249.000 €



Ferrari GTC4 Lusso
01/17 - 11.500 km - 265.000 €



Ferrari Roma
08/22 - 10.350 km - 239.000 €



Ferrari 812 GTS V12
04/22 - 6.200 km - 463.000 €



Ferrari F12 Berlinetta
12/12 - 25.880 km - 248.000 €



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



Rolls-Royce Wraith
07/15 - 6.900 km - 235.000 €



Rolls-Royce Cullinan
10/22 - 5.500 km - 375.000 €



Rolls-Royce Cullinan
09/24 - 950 km - 534.000 €



Maserati MC20 Cielo
12/24 - 100 km - 335.230 €



Porsche 911 Cabriolet S
02/16 - 62.500 km - 109.750 €



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



Porsche 911 Coupé Turbo S
01/17 - 56.400 km - 154.000 €



Porsche Cayenne Coupé V6 E-Hybrid
03/22 - 27.000 km - 94.800 €



Porsche Panamera Sport Turismo V6
4 E-Hybrid
03/21 - 27.000 km - 90.550 €



Land-Rover Defender 90 5.5 P525 V8
05/23 - 7.650 km - 115.650 €



Range Rover Velar 2.0 P400e PHEV HSE
AWD
10/23 - 9.000 km - 82.000 €



Morgan Plus 6
03/25 - 1.000 km - 136.000 €

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





Audi RS Q8 mHev
03/23 – 31.350 km – 122.750 €



Audi S8 4.0 V8
08/20 – 26.000 km – 93.750 €



Audi RS6 Avant 4.0 V8 TFSI
08/20 – 38.220 km – 116.750 €



Lamborghini Urus
07/20 – 52.600 km – 215.750 €



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



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



Mercedes-Benz A35 AMG
01/20 – 69.000 km – 39.750 €



Mercedes-Benz C 63 AMG Break S E Performance 4Matic
04/24 – 17.400 km – 120.750 €



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



Mercedes-Benz E450 Coupé AMG Line 4Matic
03/20 – 65.000 km – 48.900 €



Mercedes-Benz C 220d Cabriolet AMG Line
12/21 – 44.400 km – 41.800 €



Mercedes-Benz GLA 45 AMG
04/17 – 69.300 km – 35.000 €



Mercedes-Benz GLB 35 AMG
01/22 – 41.900 km – 49.800 €



Mercedes-Benz G63 AMG
07/18 – 47.800 km – 152.750 €



Mercedes-Benz G 63 AMG
08/19 – 72.000 km – 148.000 €



Mercedes-Benz GLC 300 e AMG Line
10/22 – 32.900 km – 51.750 €



Mercedes-Benz GLE 350 de AMG Line
04/22 – 73.500 km – 68.900 €



Mercedes-Benz S65 AMG L
12/16 – 18.100 km – 129.800 €



Mercedes-Benz S 400 d AMG Line 4Matic
03/21 – 87.700 km – 74.750 €



Mercedes-Benz EQS 580 SUV AMG Line
03/23 – 12.500 km – 94.750 €

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



MASERATI GRANCABRIO TROFEO

DRIVE LIKE THE BEST
IS YET TO COME.*



Maserati

BPM EXCLUSIVE MONACO



Nouveau distributeur officiel
9 rue des Açores, 98000 Monaco
06 09 70 88 49

* Roulez comme si le meilleur était à venir

Maserati GranCabrio Trofeo. Consommation mixte : 10,4 - 10,5 l/100 km. Émissions de CO₂ (cycle mixte) : 236-238 g/km

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacer/MoinsPolluer



Certaines choses sont intemporelles

Choisissez le véhicule Maserati Approved qui vous convient le mieux

OCCASIONS CERTIFIÉES MASERATI.

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



MASERATI APPROVED

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



Eleven Cars



Porsche 996 GT3 Clubsport usine
85.000 km - Française



Porsche 993 Turbo X50
105.000 km - Sièges Sports



BMW M3 Berline
75.000 km - française



Ferrari 458 Italia
33.000 km - Pack carbone usine



Ferrari 488 GTB
36.000 km - origine Pozzi



Porsche 992 GT3 Touring
15.000 km - PTS - française



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



Ferrari 550 Maranello
79.000 km - Française



Ferrari 360 Modena
44.000 km - boîte F1



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



Mercedes 320 CE Cabriolet
72.000 km - état concours



Lotus Omega
59.000 km - 1^{ère} main - française

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

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



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
☎ 04 74 69 95 79



Lamborghini Urus Performante
08/23 | 7.900 km | 379.900 €
Cuir noir, surpiques Rosso Alala, Pack Dark



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



Porsche 911 (991.2) GT3 RS
01/20 | 6.990 km | 254.900 €
Cuir / alcantara noir, Packs Clubsport / acoustique



Lamborghini Urus
03/19 | 44.900 km | 234.900 €
Cuir noir, surpiques jaunes, Pack Style, T.O Pano



Porsche 991 (992) Turbo S Cabriolet
06/20 | 26.900 km | 229.900 €
Cuir bi-ton noir, Burmester, Pack Sport Chrono +



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



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



Mercedes G 500 4 x 4²
01/18 | 24.900 km | 149.900 €
Cuir / Alcantara noir, Pack Exclusif Designo



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



BMW M2 460 cv
10/23 | 6.800 km | 99.900 €
Cuir Vernasca noir, Packs M Performance Piste



Porsche Cayenne E-Hybrid
10/20 | 44.900 km | 79.900 €
Cuir Cognac, Pack Sport Chrono +, PDLS



Mercedes GLC 63 AMG S 4 Matic
08/19 | 39.900 km | 69.900 €
Cuir Nappa noir semi-Aniline, Pack mémoire

contact@francesupercars.com www.francesupercars.com _france_supercars_

Beaumont
Automobile Paris

PADDOCK
PARIS



Achat | Vente | Dépôt Vente | Véhicules Sport & Collection

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



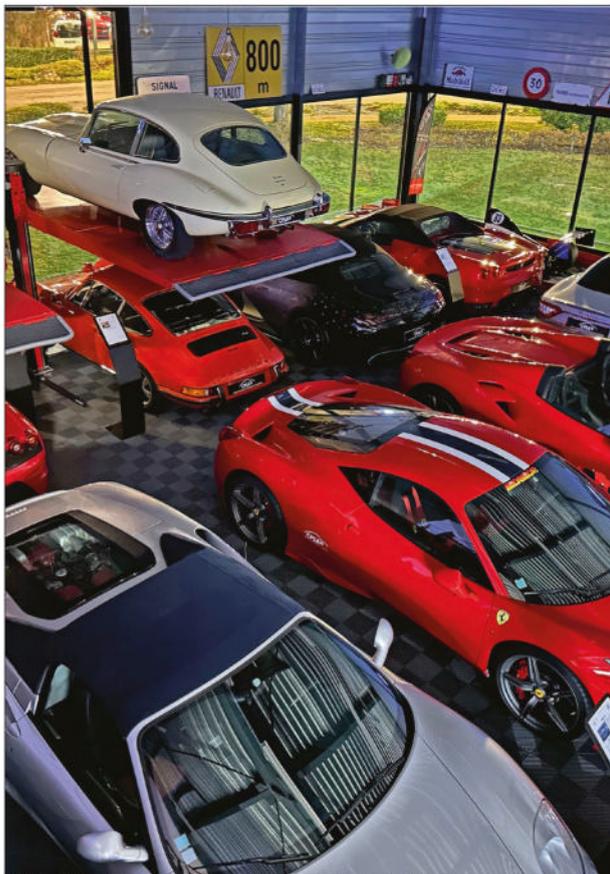
@beaumont_automobile

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



@paddock.paris

Paddock Paris
contact@paddock33-paris.fr
Frank ☎ 07 75 79 58 98
www.paddock33-paris.fr



CPSA 28

Vente de véhicules de Sport et d'Exception



Bentley Continental GT Phase 2 528 cv
02/16 - 49.998 km - 106.900 €
Blanc métal, cuir noir / blanc, Hi-Fi Naim, étriers rouges,
JA 21 noires, full entretien Bentley



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



Maserati GranTurismo 4.7 L S 460 cv BVA
09/17 - 46.800 km - 109.990 €
Gris anthracite étal, cuir noir, S.E.C à mémoire, Bluetooth.



Jaguar XK Coupé Ph 2.5 0 L 385 cv BVA
06/11 - 97.012 km - 36.990 €
Noir nacré, cuir noir, pavillon alcantara, GPS, Bluetooth.



Porsche 911 (991) Carrera S 3.8 L 400 cv PDK
04/12 - 63.254 km - 87.990 €
Marron métal, cuir beige, Pack Chrono, xénons.



Porsche 911 (992) 3.0 L 480 cv GTS « Le Mans » PDK
12/23 - 303 km - 342.990 €
Gris métal, cuir noir, pack Int Race-Tex noir, Bose,
étriers rouges.



Jeep Wrangler IV (2) Unlimited 2.0 L T 380 cv BVA 8
04/23 - 8.900 km - 66.990 €
Bleu métal, cuir noir, Pack Technologique,
Apple Car-Play, attelage



Hummer H1 6.5 L TD SW BVA
05/04 - 27.612 km - 145.000 €
Blanc opaque, cuir noir, différentiel autobloquant, réservoir
supplémentaire



© 06 74 45 08 28
www.cpsa28.com



16 rue du val de l'Eure | ZA Euroval | 28630 Fontenay-sur-Eure

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer





Achat | Vente | Dépôt | Reprise | Transport

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

95, rue des Bruyères - 1274 Howald, Luxembourg



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



Ferrari 458 Speciale Aperta 1 / 499 EX
04/15, 600 ch, 2.400 km, 1^{ère} main, **899.999 €**



Ferrari Portofino
09/22, 620 ch, 7.100 km, Gtite Approvéd, 1^{ère} main, **239.000 €**



Ferrari Portofino
09/20, 600 ch, 15.200 km, 1^{ère} main, **199.900 €**



Rolls-Royce Wraith
09/14, 632 ch, 104.000 km, toit Panoramique, **158.000 €**



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

L'ART DE L'AUTOMOBILE



Ferrari 458 Spider « Atelier » - 274.900 €, 04/16, 12.900 km, Lift, volant carbone, sièges racing, garnie Power



Lamborghini Murcielago LP640 "Manual" - 1/88 - PSD, 01/07, 35.300 km, cuir Diamond, Lift, GPS, 2^{ème} main



Porsche 991.2 GT3 Touring BVM6 - 210.000 €, 05/18, 8.200 km, baquets Pepita, full cuir, chrono, Sges chauffants



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



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



Ferrari F430 Scuderia 16M (499 ex.) - 519.000 €, 07/09, 9.350 km, état exceptionnel, full PPF, hifi JBL, suivi complet



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



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



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 F430 Scuderia - 269.900 €, 04/09, 23.300 km, arceau, hamais, full PPF, embrayage 20% freins 10%



Aston Martin V12 Vantage S BVA - 134.900 €, 04/15, 54.700 km, full carbone, hifi 700w, sièges sport



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

Mecane®



Porsche 718 Spyder 4.0 420 PDK
07/21 - 6 042 km - 137 900 €
Baquets carbone, PDLS+, BOSE,
pack carbone, caméra, régulateur



Bmw M4 Compétition 3.0 510
06/22 - 12 862 km - 96 900 €
Toit carbone, pack carbone intérieur/
extérieur, jantes M Performance 20/21"



Jaguar F-Type R P575 5.0 V8 AWD
11/20 - 7 842 km - 126 900 €
Sièges performance, black pack, Meridian,
pack gd froid, suspension adaptative, caméra



Alpine A110 GT 1.8 300
07/23 - 23 km - 75 900 €
Etat neuf, inserts carbone, jantes 18"
gd prix, caméra, Focal, sièges chauffants

**Achat
Vente
Dépôt vente
Recherche
personnalisée**

Showroom accessible unique-
ment sur rendez-vous du mardi
au samedi.

**69bis Avenue Jean Jaurès
30900 Nîmes**

contact@mecane.fr
Tél. 06 60 04 51 14

mecane.fr



SPÉCIALISTES

Suivez-nous !



@moteuretsens

Moteur & SENS®

WWW.MOTEURETSENS.COM

NOTRE
SHOWROOM
À 30 MIN
DE PARIS



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 - 224.900 €
Cuir noir et Race-Tex, Pk Clubsport, Pk
Rangement, Pk Sport Chrono, Bose



Aston Martin V12 New Vantage Roadster
07/23 - 6 900 km - 459 900 €
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**



Pensez à covoiter #SeDéplacerMoinsPolluer






PLATIN RP 430 SUMMER
Pneu tourisme haute performance
Disponible du 16" au 20"

www.platin-tyres.com



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

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



Ferrari 488 GTB
10/16, 29.992 km, grigio Silverstone, sièges racing Daytona nero, Lift, carbone, Gtïe 24 mois • **229.900 €**

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



Ferrari Portofino
10/18, 12.783 km, grigio titanio, cuir nero, full carbone Int, display passager, Apple CarPlay, Gtïe 24 mois • **216.900 €**

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



Ferrari F12 Berlinetta
04/13, 42.698 km, grigio Silverstone, sièges Daytona, cuir nero, Lift, caméra, Gtïe 24 mois • **239.900 €**

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



Ferrari Roma Spider
12/24, 501 km, nero Daytona, cuir Rosso, écussons, étriers jaunes, Immat France, Gtïe 24 mois • **299.000 €**

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



Ferrari California T
04/16, 74.800 km, Grigio Silverstone, cuir 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 F8 Spider
09/20, 20.084 km, Rosso Corsa, sièges racing nero, full carbone Int / Ext, Lift, Gtïe 24 mois • **358.900 €**

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





Track Day + Endurance



Sprint et Rallye



Pour disques en carbone céramique



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



Disques Turismo 996 4S - Turbo - 997 S



Disques Sport TY3
Nouveau



Disques et kits Track Day



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](https://www.instagram.com/atomix_r_france)



ADVANCED RACING BRAKE TECHNOLOGY

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



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° Orfas : 14000184

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

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



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 • **129.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



Ferrari 330 GT America
11/63, 6.686 km, nero, cuir crème, 50 Ex au Monde, restauration complète • **490.000 €**
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



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 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



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



Porsche 911 (991) Targa 4 PDK
01/15, 38.261 km, noir intense métal, cuir naturel, Volant / Rétro Sport Design, JA 20 Turbo, 1^{er} main • **124.900 €**
Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20
arouze@modena-sport.fr



BMW X6 3.0 D 258 cv M Sport
12/17, 59.550 km, noir Black Sapphire, cuir noir / crème, sièges chauffants Av. / Arr., T.O Pano, cam. • **49.900 €**
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 Romeo 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



CH

CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

**TAILORED
FOR YOU**

Tastes change. Not passion. *

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

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

carrosserieherve.com

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



TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla



PLATIN
★★★ TYRES

PLATIN RP 430 SUMMER
Pneu tourisme haute performance

NEW!

www.platin-tyres.com

Spécialiste Rolls-Royce

Mécanique | Carrosserie | Après-Vente



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



AUTOHAUS 60
32 rue Victor Hugo, 60500 Chantilly | ☎ 03 44 57 01 65

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

 <p>Mercedes SL500 10/94, 118.400 km, noir métal, cuir noir, 4 places, clim auto, sièges Chauff. Orthopédiques • 29.500 €</p> <p>AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly 03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com</p>	 <p>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 €</p> <p>AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly 03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com</p>
 <p>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 €</p> <p>AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly 03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com</p>	 <p>Mercedes A160 Style Line BVM 02/22, 35.900 km, noir Cosmos, tissu noir, française • 22.900 € (TVA)</p> <p>AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly 03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com</p>
 <p>Porsche 911 (991.1) Carrera S 400 cv PDK 03/12, 98.500 km, argent Platine, cuir beige Luxor, PCM, S.E Sport, Bose, régulateur, toit ouvrant, PDLS, radar • 66.900 €</p>	 <p>Fiat 500 L BVM 4 05/72, 86.650 km, bleu nuit, cuir rouge, version luxe (pare-chocs chromés, capote en toile, chauffage), seconde main • 10.900 €</p> <p>Bolide Automobiles (92) ☎ 06 30 06 16 99 contact@bolideauto.com www.bolideauto.com</p>



PatrimOne

YOU TRUST • WE CARE

La Référence de l'Assurance Haut de Gamme

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

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



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 SV
08/23, 10.615 km, couleur hors catalogue « Bentley Rose Gold », Black Pack, feux avant Led haute intensité, plancher bas, shiftlight, JA Orcus 15 • **57.990 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.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 Suéidine + QR, châssis S3, plancher bas • **64.990 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com



Caterham 340 S
Neuve, Volcano Red, châssis SV, plancher bas, volant Momo cuir avec quick release, peinture Exclusive, JA Apollo black 13» • **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



Corvette C7 Targa Grand Sport 6.2 L V8 466 cv
04/19, 14.000 km, blanc Arctique, cuir noir, châssis Z06, S.E. Chauffants et Ventilés Sport • **88.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



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



Porsche 991 Carrera Cabriolet 3.4 L 350 cv PDK
2012, 111.000 km, noir, cuir noir, PSM, Tempomat, S.E. Chauffants, JA 20 Carrera • **77.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



Volkswagen Golf VIII GTI 2.0 TSI 245 cv BVM6
2021, 53.000 km, blanc Oryx, tissu noir, S.E. Chauffants Sport, Harman Kardon, volant sport multi / chauffant, attelage • **30.900 €**
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 gris Charcoal, nombreuses options • **379.500 €** (Poss. HT)
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



Ferrari California V8 4.3 L 460 cv BVA 7
05/11, 68.500 km, noir Daytona, cuir complet beige, Nbres opts, carnet, factures / révision Ferrari France • **93.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



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

www.**ComptoirduCabriolet.com**

04 68 41 56 01

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



Lamborghini Huracan EVO Spyder V10 640 cv
2019, 10.900 km, Verde Selvans, cuir, sièges chauffants / électriques, Finition Q-Citura, Radar, Xpel avant
• **320.000 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74

Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Lamborghini Urus V8 650 cv
2020, 41.700 km, Nero Helene, sièges massants / chauffants / ventilés, Config. 4 places, Xpel avant, française, 1^{er} main • **245.000 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74

Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Lamborghini Aventador SVJ V12 770 cv
2020, 8.300 km, Nero Helene, sono Sensonum, sièges sport, pack carbone Ext mat, Xpel avant, Lift, origine Lamborghini Bordeaux • **630.000 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74

Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Lamborghini Huracan Tecnica V10 640 cv Propulsion
2023, 80 km, Grigio Nimbus, intérieur Grigio Octans, sièges Sport, Lift, étriers gris clair, JA Narvi noire brillante, 1^{er} main • **360.000 € (TVA)**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74

Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Lamborghini Urus S V8 666 cv
2024, 11.800 km, Nero Noctis, Pack High Gloss Black, Toit Pano, sièges ventilés / massants / chauffants, Xpel intégral Mat, B&O 3D, JA Taigete 23 • **349.000 € (TVA)**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74

Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Lamborghini Huracan Sterrato V10 640 cv
2023, 1.500 Km, Verde Gea Mat, sièges confort chauffants, toit noir mat, Xpel avant • **439.000 € (TVA)**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74

Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Lamborghini Urus Performante V8 666 cv
2023, 16.550 km, Blue Astraes, Pack carbone brillant, B&O 3D, JA Pelope 23 noires brillantes, 1^{er} main • **379.000 € (TVA)**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74

Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



Audi RS6-R ABT MTM V8 1000 cv
2021, 28.900 Km, Bleu marine, sièges chauffants, Toit Pano., Pack ABT-R, Prépa. moteur MTM, pack carbone bleu, B&O 3D • **299.000 €**

Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74

Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr



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



@des_rencontres_mecaniques

Damy Carrosserie
Ligne Droite des Hunaudières
72230 Ruaudin

Certification aluminium & multi matériaux
Audi, Porsche et Tesla

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

PRESTIGE AUTO • BEAUNE

16-17-18 MAI 2025

PALAIS DES CONGRÈS DE BEAUNE

SUPERCARS / HYPERCARS / GT
MOTOS D'EXCEPTION
HAUTE HORLOGERIE / ARTS



ORGANISÉ PAR

PRESTIGEEVENTS

BFC

www.prestigeautobeane.com

Illustration Christophe BOUJ - DATA SERVICES

31^e SPORT & COLLECTION

29 MAI - 1 JUIN 2025

5000

FERRARI

CONTRE LE CANCER

& TOUTES GT, LE MANS, F1



GROUPETIT COMMUNICATION



SPORT &  COLLECTION

CIRCUIT DU VAL DE VIENNE

www.sportetcollection.org





INNOVA-BOX

AMÉNAGEMENT DE GARAGE SUR-MESURE



Renseignements au :



01.85.41.61.47 | 07.49.08.90.88

Sport Auto parle de nous !

 gmouret@innovabox.fr

INTERVENTION PARTOUT EN FRANCE
www.innova-box.net



PAINT SHIELD France

FILM DE PROTECTION* POUR VEHICULES DE PRESTIGE...

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



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



CONTACT

01 69 41 88 92

www.paintshield-france.fr

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



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Ma première moto !

Toujours plus de liberté !

Maison de famille !

Tarif Collection à partir de 9 ans !

Plus belle la vie !

Sans hésitation on y va !

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



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

www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage. d'Assurances Transeuropéennes S.A.S. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Ilyale - 128 Rue G. Bonifé - 75008 PARIS. RCS PARIS 350844546. N°ORIAS : 070700752 (www.orias.fr) - Création : designa.fr - Au 19/09/2023

LA PAUSE VINTAGE

Sport
auto
Classiques
Trimestriel avril, mai, juin 2005

Sport auto Classiques

Fournisseur officiel d'adrénaline depuis 1962

Elle et moi...



Éric Héлары
et sa
Renault 5 GT Turbo



Fiat
Barchetta

MGF

Mazda
MX-5

Plaisirs simples

Nos essais

Les cotes et la fiabilité
Les avis des proprios

TRIMESTRIEL SPORT AUTO CLASSIQUES N°36

À LA UNE

Plaisirs simples avec nos essais,
les cotes, la fiabilité et avis

RIEN QUE POUR VOUS

La Jaguar MK2 3.8

ON VOUS DIT TOUT

Sur la Ferrari 308 GT4

EN TÊTE À TÊTE

Avec Eric Héлары et
sa Renault 5 GT Turbo

EN VENTE ACTUELLEMENT

Et aussi... Audi R8 - Bugatti Type 251 - Ford Comète Monte-Carlo - Peugeot 106 XSI, Rallye et S16



ESSAI

Jaguar MK2 3.8

Braquage à l'anglaise



ESSAI

Ferrari 308 GT4

Au-delà du blason



SPORT 1985: le premier sacre d'Alain Prost raconté par Jean-Louis Moncet

SPORT

128

COULISSES F1

Les Grands Prix de Chine, du Japon et de Bahreïn

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

Red Bull Media

142

WRC

ELFYN EVANS, LE REBOND INATTENDU

Déjà deux victoires – en Suède et au Kenya – et une 2^e place au Monte-carlo ! Qui l'eût cru après un rendez-vous manqué en 2024 ? Manifestement, le retour à une Toyota sans hybridation convient bien au Gallois, qui prend un bon départ pour la conquête du titre mondial.



Laurent Villaran

118

STUDIO

McLaren F1 GTR (1995)

124

REPORTAGE F1

L'énigme du 2^e pilote chez Red Bull

Red Bull Media



Motorsport Images / Bestimage / Pnewz

138

ENQUÊTE F1

La Formule 1 victime de Trump ?



COUP DE MAÎTRE

McLaren vient d'annoncer son passage en catégorie Hypercar à l'horizon 2027. Une nouvelle formidable qui tombe à pic pour célébrer le 30^e anniversaire de sa victoire mancelle, survenue dès la première participation de la marque... et qui n'aurait jamais dû se produire !

Par Alain Pernot Photos Laurent Villaron

N

on, non, non et non ! Plusieurs fois lors de la conception de la voiture de route la plus rapide de son époque, Gordon Murray avait posé la question : « Est-on certain que cette McLaren F1 ne courra jamais ? » La réponse de Ron Dennis était invariable : « Non, elle ne courra jamais ! » En conséquence, Gordon Murray avait procédé à quelques arbitrages privilégiant le confort au détriment d'une performance plus extrême.

Seulement, voilà : comment imaginer que la supercar la plus efficace de son temps, conçue par une marque plusieurs fois championne du monde de Formule 1, puisse durablement snober les circuits alors que la catégorie GT est en pleine renaissance ? Un tel engagement sportif était inscrit dans ses gènes à défaut de l'être dans les plans de Ron Dennis... James Robinson, ingénieur de l'Unité 12 – cellule responsable du développement de la « F1 » –, se souvient : « Il n'avait jamais été question que la F1 coure en compétition mais, au milieu de l'année 1994, des clients ont exprimé à Ron Dennis leur envie d'avoir une version course... » Le premier à formuler ce souhait a été Ray Bellm. Il obtient d'abord une fin de non-recevoir de la part de son ami Ron Dennis, mais lorsqu'il indique son intention de se tourner vers un préparateur privé, le patron de McLaren se ravise. Pas question que McLaren perde le contrôle d'un tel projet ! Tarif annoncé par le constructeur : 1 000 000 £, ramené à 750 000 £ quand deux autres gentlemen drivers – le banquier Thomas Bscher et Lindsay Owen-Jones – remplissent, eux aussi, un bon de commande... Sous l'autorité de Jeff Hazell, l'Unité 12 est chargée du développement de cette version compétition, baptisée « F1 GTR ». La mise en conformité au règlement de la catégorie GT1 met Gordon Murray en rogne : elle impose un arceau de sécurité en acier, alors que la coque en carbone d'origine offre une sécurité bien supérieure ! La GTR reçoit également un aileron arrière, des extincteurs, et voit sa hauteur de caisse abaissée. Finalement, cinq F1 GTR disputent les premières courses 1995 de la série BPR, créée par Jürgen Barth, Patrick Peter et Stéphane Ratel. Sur ces épreuves qui redonnent vie à la catégorie GT, les McLaren affrontent des Ferrari F40 (GTE et LM), des Porsche 911 GT2 et d'autres modèles plus exotiques : Jaguar XJ220, Venturi (600 LM et 400 GTR), Lotus Esprit Sport et Marcos LM600. Les GTR remportent les six premières courses !

Pour pouvoir loger ses grandes jambes tout en utilisant le même baquet que ses équipiers, JJ Lehto avait coupé le volant en haut et en bas. Lors des arrêts au stand, les pilotes de la n° 59 entraient dans l'habitacle par la droite et en sortaient par la gauche. D'autres équipes ne se servaient que de la porte gauche, de peur d'activer accidentellement un interrupteur du panneau de commandes.



TECHNIQUE

Dénomination moteur : **BMW S70/2 GTR** Position : **central arrière, dans l'axe longitudinal, porteur**
Type : **V12 atmo à 60°** Cylindrée : **6 064 cm³** Alésage x course : **86 x 87 mm** Taux de compression : **11,0:1**
Distribution : **4 arbres à came en tête, 4 soupapes par cylindre** Alimentation : **injection** Lubrification : **par carter sec**
Puissance maxi : **600 ch à 7 500 tr/mn** Couple maxi : **73 mkg à 4 500 tr/mn**
Châssis : **coque en carbone + arceau de sécurité en acier** Carrosserie : **fibre de carbone**
Suspensions AV & AR : **triangles superposés de longueur inégale, combinés ressorts amortisseurs, barres antiroulis**
Freins AV & AR : **disques en carbone (Carbone Industrie)** Réservoir : **100 l** Transmission : **propulsion**
Boîte de vitesses : **de marque FF, à 6 rapports, commande manuelle par câble**
L - l - h : **4 367 - 1 900 - 1 090 mm** Empattement : **2 718 mm** Voies AV/AR : **1 558/1 488 mm** Poids : **1 012 kg**



“Avec le siège central, tu as franchement la sensation d’être au volant d’une monoplace fermée. Le moteur était exceptionnel avec un couple phénoménal, mais sincèrement, c’était une auto vraiment pas simple à piloter.”

Yannick Dalmas, pilote

Ces succès donnent des idées aux concurrents... « Evidemment, très vite, nos clients ont souhaité participer aussi aux 24 H du Mans, explique James Robinson. Or, la GTR n’a jamais été conçue au départ pour encaisser une course de vingt-quatre heures ! Les épreuves de BPR étaient de quatre heures au maximum. Jeff Hazell a alors lancé un développement spécifique à valider sur une séance d’essais de vingt-quatre heures. Toutes les équipes ont accepté de contribuer au coût de cette opération et ont dépêché un de leurs pilotes sur la séance de Magny-Cours. »

Pas moins de six McLaren sont initialement inscrites aux 24 H du Mans : deux pour l’équipe Gulf Racing, deux pour la team David Price, une pour Giroix et une autre – décorée par l’artiste César – pour l’équipe française BBA. Une septième auto va finalement être ajoutée, comme le rappelle James Robinson : « Ron est venu nous voir, quelques semaines avant la course, en nous annonçant qu’un sponsor japonais était prêt à payer 250 000 \$ pour soutenir une voiture, mais qu’aucune des équipes engagées ne souhaitait bénéficier de ce partenaire ! » Petite précision : ce généreux sponsor était une clinique spécialisée dans la chirurgie plastique du pénis !

Une voiture d’essais confiée à une équipe novice

« Il était hors de question que McLaren engage une voiture officielle face à ses clients », poursuit James Robinson. Une opération a donc été montée de toutes pièces pour ne pas laisser cette manne s’évaporer. C’est alors que Paul Lanzante entre en piste. Ce spécialiste reconnu de la restauration de voitures de course historiques reçoit un jour un appel inattendu de Ron Dennis, pour qui il avait déjà retapé quelques McLaren : « Ron savait ce dont nous étions capables. Cette année-là, nous avions aussi commencé à courir en moderne avec une Porsche 911 GT2, mais notre demande d’inscription aux 24 H du Mans n’avait pas été retenue. Il savait que nous étions disponibles et m’a proposé d’engager une McLaren sous la bannière Kokusai Kaihatsu Racing. Il m’a ensuite demandé combien de fois j’avais disputé Le Mans et il a été un peu surpris par ma réponse : “Jamais !” »

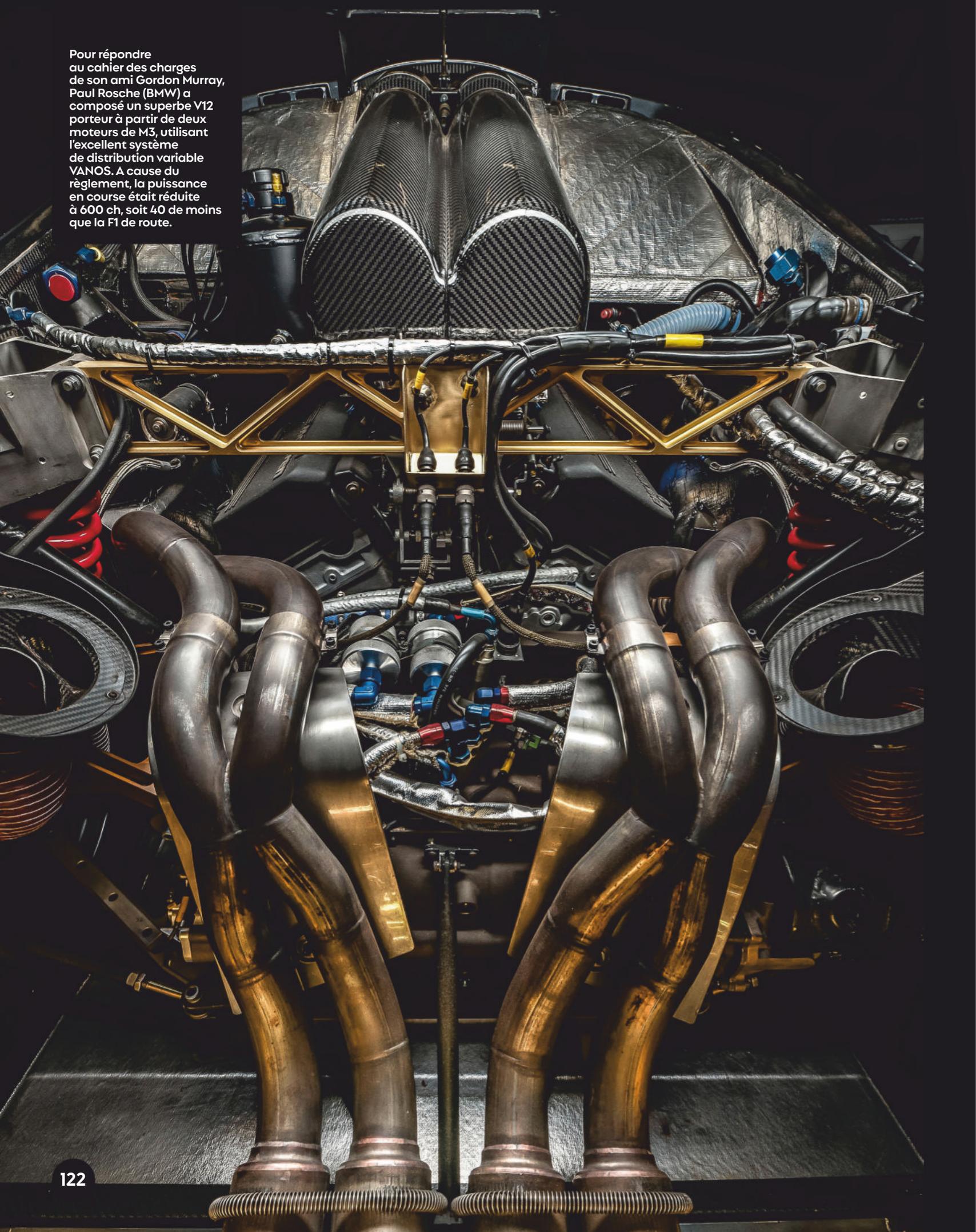
Petit souci logistique : l’équipe Gulf Racing ayant accidenté une de ses voitures à Jarama, elle s’est vu attribuer le dernier châssis construit – le 8 R –, et l’unique exemplaire disponible est donc la voiture d’essais – châssis 01R – déjà largement sollicitée par le développement

de la GTR. « Nous avons envoyé nos mécanos chez McLaren pour qu’ils se familiarisent avec la voiture, et nous avons pris en charge la séance d’essais de Magny-Cours », indique Paul Lanzante. Déjà vainqueur de l’épreuve mancelle en 1992 et en 1994, Yannick Dalmas est bombardé « capitaine » de cette McLaren additionnelle. « J’ai d’abord effectué un petit roulage à Silverstone, puis la simulation de Magny-Cours. La position de pilotage, avec le siège central, est très sympa et offre une bonne visibilité. Tu as franchement la sensation d’être au volant d’une monoplace fermée. D’entrée, la voiture m’a paru particulièrement rapide, même s’il y avait peu d’appui aérodynamique. En comparaison avec les protos que j’avais conduits, je sentais un gros roulis, une voiture un peu lourde et sans direction assistée, mais elle avait un gros moteur. Ce dernier était exceptionnel avec un couple phénoménal ! Sincèrement, c’était une auto vraiment pas simple à piloter. Il fallait freiner 150 m plus tôt qu’un proto... Elle avait un talon d’Achille : la commande de boîte de vitesses qui se faisait par câble. Progressivement, la commande devenait moins précise. »

La séance de Magny-Cours permet de valider le kit « 24 Heures » de la GTR, qui comprend une boîte de vitesses renforcée, graissée par carter sec et dont les pignons peuvent être changés facilement. Il propose aussi des freins en carbone – plus légers de 25 kg – favorisant une meilleure durée des disques (la voiture victorieuse ne remplacera qu’une fois les plaquettes avant). Ce pack « freins » intègre des porte-roues et des triangles spécifiques ainsi qu’une prise d’air centrale à l’avant. Autres ajouts : une pompe à essence de secours, un double câble pour l’accélérateur et une réserve d’essence équivalant à un tour. « Nous avons ensuite suggéré ce kit à toutes les équipes, précise James Robinson. Libre à chacune de l’utiliser entièrement, en partie ou pas du tout. Il n’y a que Lanzante qui a pris tout le kit. » C’est ce qui explique que la n° 59 sera la seule à embarquer sur son capot avant des phares additionnels croisés destinés à éclairer les cordes de virage.

Lorsque les sept McLaren F1 GTR arrivent au Mans, les ambitions sont limitées face à la catégorie Prototypes représentée, entre autres, par des Ferrari 333 SP, des Kremer-Porsche K8 et des Courage françaises. D’ailleurs, aux essais, les protos (WR) signent la pole position, 9 secondes devant la première GT (une Ferrari F40 GTE) et 11 secondes devant la première McLaren, la n° 59 pilotée par JJ Lehto, l’équipier de Yannick Dalmas et de Masanori Sekiya, le Japonais imposé par le sponsor de la voiture.

Pour répondre au cahier des charges de son ami Gordon Murray, Paul Rosche (BMW) a composé un superbe V12 porteur à partir de deux moteurs de M3, utilisant l'excellent système de distribution variable VANOS. A cause du règlement, la puissance en course était réduite à 600 ch, soit 40 de moins que la F1 de route.





"Il n'avait jamais été question que la F1 coure en compétition. Quant à la F1 GTR, elle n'a pas été conçue au départ pour affronter une course de 24 heures !"

James Robinson, ingénieur

Avec une commande de boîte approximative, les pilotes de la n° 59 effectuent quelques surrégimes pendant les essais. « Les ingénieurs de BMW nous ont dit que ce n'était pas un problème, car ce V12 était incroyable, se souvient Yannick Dalmas. J'ai tout de même insisté pour qu'ils contrôlent. En fait, les pistons avaient touché les soupapes ! Ils ont donc changé le moteur pour la course. » En parallèle, la boîte de vitesses est, elle aussi, contrôlée : des fragments de pignon se baladent. Elle est changée également.

La pluie : une alliée de choc contre les protos

Le samedi matin, Yannick Dalmas réunit ses équipiers : « Il faut absolument économiser la boîte de vitesses », puis ajoute : « Notre seule chance de bien figurer, c'est la pluie. » Juste avant le départ, la pompe à essence refuse tout service ! L'équipe bascule alors sur la pompe de secours et croise les doigts...

Après un court show de la WR lors du premier relais, la McLaren n° 49 de Nielsen-Bscher-Mass s'empare de la tête, pour le plus grand plaisir de Gordon Murray présent sur le circuit de la Sarthe (à l'inverse de Ron Dennis). Très vite, la pluie s'invite. D'abord quelques gouttes, puis des hallebardes. Elle inondera la piste pendant dix-huit heures ! « Franchement, c'était un enfer, se souvient Yannick Dalmas. Les pires conditions que j'ai connues au Mans. On se faisait entre cinq et dix chaleurs par tour. »

Dans de telles conditions, les prototypes avec leurs pneus larges sont particulièrement handicapés. Même le grand Mario Andretti part à la faute vers 20 heures, faisant perdre une vingtaine de minutes à la Courage n° 13 favorite. Différentes McLaren se succèdent alors en tête. La n° 59 ne se distingue guère, comme l'explique Paul Lanzante : « Ron Dennis m'avait demandé quelle était ma stratégie. Je lui avais rétorqué : "Maintenir la voiture sur la piste. Le reste est entre les mains des dieux..." Il pensait que je plaisantais, mais pas du tout. C'était mon seul objectif. Terminer la course aurait déjà été une victoire pour mon équipe. » Durant la nuit, JJ Lehto réalise un festival. La n° 59 remonte dans le Top 3. « Il roulait parfois dix secondes plus vite que les autres concurrents en piste !, rappelle Paul Lanzante. Je ne cessais de lui dire de ralentir, mais il me répondait : "Ne t'inquiète pas, tout est sous contrôle !" C'est là que nous avons compris pour la première fois que nous avions du potentiel. » La montée en puissance de cette n° 59 est surveillée d'un œil méfiant par les autres équipes McLaren qui la suspectaient

d'être une voiture d'usine déguisée. Pourtant, James Robinson le confirme : « Ron Dennis l'avait bien précisé avant le départ : cette voiture n'est pas là pour gagner la course... » Sauf que les autres McLaren collectionnent les déboires. Tandis que Derek Bell et son fils Justin se voyaient déjà remporter une victoire historique sur la McLaren Harrods, voilà que son embrayage fait des siennes. A la surprise générale, la McLaren n° 59 s'empare de la tête à deux heures de l'arrivée... mais elle manque de tout perdre lors d'un arrêt au stand. La fatigue s'abat sur la petite équipe : la voiture est reposée à terre alors que les pneus n'ont pas encore été montés ! Finalement, elle repart avec Yannick Dalmas au volant, poursuivie par la Courage d'un Bob Wollek enragé. Contre toute attente, la McLaren F1 GTR n° 59 décroche – avec un tour d'avance – une victoire absolument historique, dès la première participation de la marque et vingt-neuf ans après le succès de son fondateur Bruce McLaren (sur Ford). Seuls Chenard et Walcker en 1923 et Ferrari en 1949 avaient réussi un tel exploit. Déjà triomphante en F1 et à Indianapolis, McLaren s'offre la Triple Couronne dont rêvait tant Mario Andretti, qui doit se contenter de la 2^e place. Pour compléter ce succès, les autres McLaren terminent aux 3^e, 4^e, 5^e et 13^e places au général, riant un cinglant quadruplé en catégorie GT1. Ravis de leur coup, les acteurs de ce succès reconnaissent toutefois le rôle joué par les circonstances : « Sans la pluie, nous n'aurions jamais pu gagner, admet Yannick Dalmas. Elle nous a permis d'économiser la voiture et, particulièrement, la boîte de vitesses. » James Robinson va plus loin : « Sur le sec, je ne pense pas que nos voitures auraient pu rallier l'arrivée... » Loin de capitaliser sur ce succès, Paul Lanzante n'est jamais revenu au Mans : « Après la course, l'ingénieur Harvey Postlethwaite, à qui j'avais emprunté des pistolets pneumatiques pour les changements de pneus, m'a donné un conseil : "Ne reviens jamais au Mans. Tu ne pourras jamais faire mieux que ta première participation." Je l'ai écouté. » Le châssis 01R (qui illustre ces pages) n'a plus jamais couru depuis. Il n'a disputé qu'une course. Et quelle course ! A l'inverse, McLaren est revenu en 1996 et en 1997, mais en vain. Son passage en 2027 dans la catégorie Hypercar lui permettra-t-il de renouer avec le succès ? ●

Sport Auto remercie vivement McLaren Racing et le musée des 24 Heures du Mans pour avoir rendu possible cette séance photo. Cette McLaren F1 GTR 01R est à admirer au musée jusqu'au 7 juillet dans le cadre d'une exposition exceptionnelle dédiée à McLaren. Ouvert tous les jours. Renseignements : www.lemans-musee24h.com

LAWSON EXPLOSION EN VOL

Helmut Marko, le responsable de la filière des pilotes Red Bull, a reconnu que la promotion de Liam Lawson aux côtés de Max Verstappen était une erreur. **De retour chez Racing Bulls, pour "sauver sa carrière" selon le conseiller autrichien, il a été remplacé par Yuki Tsunoda à partir du Grand Prix du Japon.**

Par Lionel Froissart
Photos Red Bull Media



A

l'occasion de la rétrogradation – assez violente – de Liam Lawson, transféré en urgence de Red Bull à Racing Bulls, il nous revient en mémoire une réflexion d'un bon connaisseur des paddocks et des pilotes. C'était lors du Grand Prix des Pays-Bas 2023, quand Liam Lawson fut appelé à remplacer au pied levé l'infortuné Daniel Ricciardo, blessé à un poignet pendant la première journée d'essais. Malgré une honorable prestation

du débutant, surtout sur une piste détrempée en fin de course, notre interlocuteur ne fut pas plus impressionné que ça. Il nous avait confié : « Tu verras, Lawson démarre toujours très fort lorsqu'il arrive dans une catégorie et, bizarrement, ses performances ont tendance à s'écrouler. Il peut commencer très haut et tomber très bas. »

La conversation en était restée là, mais la curiosité nous avait poussés à regarder de plus près le curriculum vitae de ce jeune Néo-Zélandais, dont nous n'avions pas vraiment remarqué le parcours dans les petites catégories depuis ses débuts en monoplace en 2015. Lesquels furent plutôt convaincants, comme dans ce championnat régional de Formule Ford en 2017, avec quatorze victoires et un titre à la clé. Restait à affronter une concurrence plus relevée. Ce qui fut le cas pour ses débuts en F3, toujours dans son championnat national. Face à son compatriote Marcus Armstrong, Lawson est à nouveau

couronné avec un titre qui attira l'œil du recruteur de Red Bull. Helmut Marko l'enrôle dans le Red Bull Junior Team au cours de la saison 2019. Encore une fois, après un départ prometteur, la suite est moins spectaculaire en Formule 3. Ce qui arrive est encore plus intéressant pour illustrer les montagnes russes qu'a empruntées la carrière de Liam Lawson. En 2021, Red Bull engage son poulain en DTM et aussi en F2, ce qui suppose une grande faculté d'adaptation à chaque changement de baquet. En F2, il gagne sa première course, mais se classe 9^e du championnat. En DTM, il remporte la première course du championnat avant de connaître un long passage à vide. Pourtant, il ne manque le titre que de trois points. A cette occasion, il se fait remarquer en insultant son adversaire, qui l'a battu en profitant d'une stratégie d'équipe de Mercedes. En 2022, il court à plein temps en F2 avec des résultats honorables mais irréguliers, et sans titre en fin de saison. Le Néo-Zélandais se réjouit d'être officialisé pilote de réserve pour AlphaTauri, l'écurie junior de Red Bull. C'est à ce titre qu'il est appelé à remplacer Daniel Ricciardo la saison suivante, fin 2023, lorsque l'Australien se blesse aux Pays-Bas.

Le scénario se répète

Là encore, les débuts de Liam Lawson sont convaincants au volant de la modeste AlphaTauri, avec un premier point marqué au Grand Prix de Singapour, mais ses résultats sont globalement en retrait par rapport à ceux de son coéquipier japonais Yuki Tsunoda. Puis le Néo-Zélandais retourne dans l'anonymat du poste de réserviste.

**A force de dire
qu'il se sentait capable
de faire mieux que
Sergio Pérez, Liam Lawson
avait été choisi, plutôt
à la surprise générale.**



Il lui faut attendre un an avant de se voir offrir une nouvelle chance de courir en grand prix, mais cette fois dans le rôle de titulaire, Ricciardo ayant été écarté par Red Bull. Toutefois, l'attitude un poil arrogante et pas franchement confraternelle à l'égard de l'Australien n'a pas plu dans le paddock. Même Helmut Marko, dont la bienveillance n'est pas la principale caractéristique, lui avait demandé de faire preuve de plus de modestie dans ses propos, tout en comprenant son impatience d'accéder à la F1. Et pour Liam Lawson, le scénario habituel se répète. Solide lors de son premier grand prix à Austin – ponctué d'une sérieuse prise de bec avec Fernando Alonso lors des essais, mais il bat l'Espagnol en course –, la suite convainc moins et, une fois de plus, Yuki Tsunoda fait mieux. Ce qui semble logique compte tenu de l'expérience du petit Japonais toujours branché sur 10 000 volts. Mais c'est un peu décevant pour un pilote présenté par les responsables de la filiale Red Bull comme possédant une super-vitesse de pointe et un mental d'acier. On verra que ce n'est pas vraiment le cas. A force de dire qu'il se sentait capable de remplacer et de faire mieux que Sergio Pérez dès qu'on lui donnerait sa chance, c'est lui qui est choisi, plutôt à la surprise générale. Les décideurs de Red Bull se sont laissés persuader, après analyse tout de même des télémétries du Néo-Zélandais, et également par son absence de complexes. Lorsque fut officialisée la titularisation de Lawson dans l'équipe Red Bull avec seulement onze grands prix sous les harnais, ce qui était alors apparu assez gonflé sinon risqué, Horner déclarait :



En moins de deux grands prix au volant d'une Red Bull, Liam Lawson a perdu de sa superbe. Certes peu aidé par les circonstances, le Néo-Zélandais a sombré face à la supériorité de Max Verstappen et a été confronté aux difficultés de maîtriser une Red Bull trop pointue pour lui.



DPPI



Au-delà de la sortie de piste de Liam Lawson en Australie, sur une piste rendue piègeuse par la pluie, c'est son manque de rythme en qualifications et en course lors des deux premiers grands prix qui a convaincu les décideurs de Red Bull de l'écarter sans plus attendre. Christian Horner, ici avec Lawson, et Helmut Marko (ci-dessous) n'ont toutefois

pas crucifié le débutant. Ils ont décidé de "sauver" la carrière de leur protégé en le remplaçant chez Racing Bulls, où la pression du résultat est moindre. Dès le Grand Prix du Japon, Yuki Tsunoda et Liam Lawson ont échangé leur volant et leur tenue. Le Japonais est censé terminer la saison chez Red Bull...



Horner et Marko ont estimé que donner une nouvelle chance à Lawson n'aurait rien changé pour le Néo-Zélandais.

DPPI



« Les performances de Liam au cours de ses deux passages chez Racing Bulls ont démontré qu'il peut relever ce défi et nous fournir des résultats exceptionnels l'année prochaine. » Sans oublier toutefois que courir aux côtés d'un Max Verstappen quadruple champion du monde « est une tâche intimidante ».

Plus que les résultats, ce qui s'est avéré exceptionnel, c'est la vitesse à laquelle Liam Lawson a explosé en vol. Toutefois, après des tests d'intersaison écourtés, les deux grands prix disputés l'ont été dans des conditions particulières – soucis techniques lors des essais et la pluie le jour de la course en Australie, format sprint en Chine avec une seule séance d'essais. Les circonstances n'ont pas placé le presque débutant dans une situation confortable, surtout au volant d'une monoplace réputée délicate à maîtriser. Mais sur ce point, Helmut Marko n'a pas manqué d'asséner une vérité en rappelant que « toutes les voitures compétitives sont difficiles à piloter ».

Comparaison douloureuse

Et face à un Max Verstappen qui est tout de même à classer dans la catégorie des génies du pilotage, la comparaison peut s'avérer douloureuse, voire létale. A l'occasion des difficultés rencontrées par Liam Lawson, Red Bull a enfin reconnu que ses monoplaces sont avant tout configurées pour convenir au Néerlandais en priorité. On sait que celui-ci possède un tel contrôle de sa voiture qu'il peut composer avec un train arrière très nerveux, voire imprévisible, dès lors que son train avant est précis et presque soudé à la piste. Alex Albon, qui a lui aussi connu les affres d'un passage avorté chez Red Bull, a livré une image très parlante pour décrire le comportement d'une Red Bull : « C'est comme si vous régliez la souris de votre ordinateur sur la vitesse maximale. » Ce qui demande un temps de réaction quasi nul et une précision absolue. Compte tenu des informations que possèdent les ingénieurs de l'écurie autrichienne, Horner et Marko ont estimé que donner une nouvelle chance à Lawson, même sur un terrain de connaissance comme Suzuka, qui est aussi un juge de paix en matière de pilotage, n'aurait rien changé pour le Néo-Zélandais. Helmut Marko l'a formulé à sa manière : « Nous craignons que sa confiance soit entamée. Mais il (Lawson) n'est pas exclu de la F1. Afin de sauver et de relancer sa carrière, nous avons décidé de le renvoyer chez Racing Bulls, où il a l'occasion de se reconstruire. » ●



Yuki Tsunoda Débuts en demi-teinte chez Red Bull

Appelé en urgence par Christian Horner pour remplacer Liam Lawson chez Red Bull, Yuki Tsunoda s'est vu offrir un joli cadeau juste avant de courir devant son public à Suzuka. Horner a choisi le Japonais pour assurer des points au classement des constructeurs, derrière Max Verstappen. Le promu s'est d'abord inquiété de ne pas avoir reçu un appel téléphonique de Helmut Marko pour lui confirmer la bonne nouvelle. Mais il a été soulagé lorsque le conseiller spécial de Red Bull a tenu à préciser qu'il terminerait la saison aux côtés

du Néerlandais. Sur ses terres, Tsunoda s'est montré très convaincant lors de la première journée d'essais, en faisant jeu égal avec Verstappen. La suite s'est avérée plus compliquée, avec une perte de rythme et de performance au fil des séances d'essais du samedi et lors des qualifications. Tsunoda a ainsi échoué à une décevante 14^e place, hypothéquant ses chances pour le Grand Prix du Japon, où il a fini à la 12^e place. Helmut Marko s'est toutefois dit satisfait de la prestation d'ensemble du nouveau venu. A confirmer.

F1 75

FORMULE 1

Dans les coulisses des grands prix

Au Japon, Max Verstappen a mystifié ses rivaux, Lando Norris et Oscar Piastri. Le Néerlandais, au volant d'une monoplace qu'il juge hors du coup, affirme pourtant ne pas être dans la course pour défendre son titre mondial. Mais nous ne sommes pas obligés de le croire !



GP de Chine

CIRCUIT INTERNATIONAL DE SHANGHAI
21 - 23 MARS 2025



GP du Japon

CIRCUIT INTERNATIONAL DE SUZUKA
4 - 6 AVRIL 2025



GP de Bahreïn

CIRCUIT INTERNATIONAL DE SAKHIR
11 - 13 AVRIL 2025



Par notre envoyé spécial **Lionel Froissart**

128

DPPI



Ferrari F1 Media



DPPI

01 Frédéric Vasseur a de bonnes raisons d'être contrarié en ce début de saison. En Australie, les réglages de la monoplace italienne ont été faussés par la faute de chiffres erronés crachés par le simulateur de Maranello.

02 Si la guéguerre qui oppose Zak Brown (McLaren) et Christian Horner (Red Bull) amuse la galerie, le premier affirme que son antipathie pour son homologue n'est pas un show pour les caméras, mais un sentiment tout ce qu'il y a de sincère.

GP de Chine

CIRCUIT INTERNATIONAL DE SHANGHAI

21 - 23 MARS 2025

JEUDI 20 MARS

01 Le simulateur menteur Ferrari corrige

On le sait, les ingénieurs ont une confiance aveugle dans les simulateurs et leur soufflerie, jusqu'au moment où ils s'aperçoivent que ces formidables et coûteux outils offrent des paramètres erronés. Sans que Ferrari le confirme, des indiscretions ont filtré démontrant que des chiffres faussés ont conduit l'équipe italienne à adopter des réglages de hauteur de caisse mal adaptés aux exigences du circuit de Melbourne. Frédéric Vasseur s'est contenté d'indiquer : « Nous avons fait une erreur de configuration. »

Les ailerons en question Sous surveillance des caméras

Il faut s'accrocher pour suivre et, surtout, comprendre l'épineux dossier des ailerons supposés trop flexibles que quatre (ou cinq) équipes sont soupçonnées d'utiliser. La FIA semble ainsi avoir à l'œil les équipes McLaren, Ferrari, Alpine et Haas à ce sujet. Des doutes nés de l'étude des images réalisées en Australie par de nouvelles caméras

ultra-performantes installées sur différentes monoplaces. En attendant l'application d'une nouvelle directive plus restrictive à partir du Grand Prix d'Espagne, les commissaires techniques tâtonnent pour tenter de « couper les ailes » de ceux qui jouent avec la limite, et ont indiqué des tolérances revues à la baisse.

Amende pour Williams Manquement administratif

La FIA ne rigole plus et, à l'instar des contrôles de l'agence antidopage, elle punit sévèrement les manquements. Ainsi, Williams s'est vue condamnée à payer 50 000 euros d'amende, dont 40 000 euros avec sursis, pour ne pas avoir fourni les résultats des images vidéo de son aileron arrière en action. Le résultat d'une incompréhension entre l'équipe et la FIA sur la manière de fournir les documents.

VENDREDI 21 MARS

02 Zak Brown sans filtre Il n'aime pas Horner

La septième saison de la série Netflix *Drive to Survive* est très critiquée dans le paddock pour sa tendance à scénariser et à amplifier d'hypothétiques tensions entre les différents acteurs de la F1. Mais il y a des exceptions. La FIA ayant eu la bonne idée de réunir Zak Brown (McLaren) et Christian Horner (Red Bull) lors de la traditionnelle conférence de presse des directeurs d'équipe, le patron de la team papaye a pu confirmer toute l'antipathie que lui inspire son homologue

“Il est toujours très difficile de faire son ‘coming out’ dans le sport et d’être accepté. Celui de Ralf (Schumacher) a été bien accueilli dans le monde du sport automobile. Mais, bien sûr, ça reste un milieu de vieux (mâles) blancs.” Sebastian Vettel

de chez Red Bull, lequel l'a traité de « connard » dans un des épisodes. Lorsqu'il a été demandé à Brown si cette rivalité n'était pas un peu surjouée, celui-ci s'est empressé de répondre : « Oh ! non ! ce n'est pas pour les caméras, tout ça c'est sincère. Il n'y a pas de grand amour (entre nous). Je n'aime pas sa façon de faire et il éprouve sans doute la même chose à mon égard. Mais je pense que c'est bon pour le sport. Il faut des personnalités différentes. »

Ralf et son "coming out" Vettel applaudit

Il y a quelques mois, l'ancien pilote et désormais consultant télé Ralf Schumacher a fait son « coming out », dévoilant alors son homosexualité. Son compatriote Sebastian Vettel a souligné le courage de sa démarche. « Il est toujours très difficile de faire son "coming out" dans le sport et d'être accepté. Celui de Ralf a été bien accueilli dans le monde du sport automobile. Mais, bien sûr, ça demeure un milieu de vieux

(mâles) blancs. Certaines choses restent taboues. » Ralf a remercié Vettel, mais a tout de même objecté : « Cependant, je trouve que la remarque sur les hommes blancs âgés est totalement faussée et inexacte. Je la trouve étroite d'esprit. » Et Ralf de préciser : « Pour moi, faire mon "coming out" n'a posé aucun problème et j'ai été soutenu par toute la F1. »

Zhou y croit encore Il espère revenir en F1

Même s'il n'est plus un pilote titulaire, Guanyu Zhou a été accueilli en héros sur le circuit de Shanghai. Revenu dans le giron de Ferrari, dont il a été un membre de la Driver Academy, le Chinois est désormais réserviste. Il conserve toutefois l'espoir de retrouver un volant à plein temps, malgré trois saisons peu convaincantes. « Mon rôle est différent cette année, en tant que pilote de réserve, mais je peux encore progresser. Je vais continuer à travailler dur et si une opportunité se présente, je me battrai pour revenir en F1. »



DPPI



DPPI

01 Lewis Hamilton, ici en compagnie de son père Anthony, a ouvert un nouveau chapitre avec Ferrari de ce qu'il espère être une belle histoire. Parti de la pole position lors de la course sprint en Chine, il l'a emporté. Sa première victoire en rouge.

02 L'horizon était bouché chez Alpine pour Victor Martins, alors le Français a répondu à l'appel de l'équipe Williams qui lui a proposé un poste de réserviste. Martins vise également le titre en Formule 2, mais, de ce côté-là, sa saison a mal commencé.

Un contrat pour le meilleur... et le pire entre Max Verstappen et Red Bull ? En tout cas, il faudrait que les choses tournent vraiment à la catastrophe pour que le Néerlandais puisse activer sa clause de départ et répondre aux avances de Mercedes ou d'Aston Martin, ses prétendants déclarés.

SAMEDI 22 MARS

01 Lewis à l'encre rouge Un premier succès avec Ferrari

C'est un petit événement qui est survenu lors de la qualification pour la course sprint chinoise. Lewis Hamilton a écrit la première ligne de son palmarès en rouge en signant la pole position devant Max Verstappen et Oscar Piastri. Il confirme ce samedi matin en dominant les 19 tours (102 km) de la sprint, remportant ainsi une première course avec sa nouvelle équipe.

Le retour de la F1 en Russie Ce n'est pas pour demain

Voilà une étrange prise de parole de l'ancien président de la FIA, Jean Todt, qui dit espérer un retour de la F1 en Russie. C'est à Sotchi que se sont déroulés les grands prix dans ce pays entre 2014 et 2021. Mais depuis

le début de son agression contre l'Ukraine en février 2022, la Russie et ses représentants ne sont plus autorisés à participer à un grand prix. Depuis cette date également, le pilote russe Nikita Mazepin, dont le père est un proche de Vladimir Poutine, a été écarté. Seule une fin durable du conflit pourrait permettre la levée des restrictions imposées aux pilotes russes, empêchés de participer aux compétitions organisées par la FIA.

LUNDI 24 MARS

Vasseur de mauvaise humeur Des radios biaisées

Au lendemain du Grand Prix de Chine, loupé dans les grandes largeurs par l'équipe Ferrari, Frédéric Vasseur ne décolère pas. Pas à cause du mauvais résultat de ses troupes, suivi d'une double disqualification. Mais en raison de ce qu'il considère comme

une manipulation de la FOM (Formula One Management), qui a diffusé un message radio tronqué de Lewis Hamilton, ne représentant qu'une infime partie d'un échange entre l'Anglais et les stratèges de la Scuderia. Pour faire court, l'extrait diffusé par la FOM laisse penser qu'il a été ordonné à Hamilton d'intervenir sa position avec Charles Leclerc (il est vrai plus rapide que lui à ce moment de la course). Or, c'est Hamilton lui-même qui a jugé préférable de donner la priorité au Monégasque susceptible de ramener un meilleur résultat. « C'est une blague de la part de la FOM, parce que le premier appel est venu de Lewis. C'est lui qui nous a demandé d'échanger. »

Les ailerons, suite Cinq équipes concernées

Nikolas Tombazis, responsable du département technique de la FIA, révèle que « quatre ou cinq » équipes – sans les citer – ont été obligées de modifier l'aileron arrière de leur monoplace avant les vérifications techniques du Grand Prix de Chine afin de se mettre en conformité avec le règlement. Parmi ces équipes, Alpine et Haas ont reconnu avoir retouché ces éléments aérodynamiques. McLaren, qui est surveillée de très près depuis l'affaire du mini-DRS révélée lors du Grand Prix d'Azerbaïdjan la saison dernière, assure, pour sa part, qu'elle n'a pas été concernée par cette nouvelle directive technique.

JEUDI 27 MARS

Lawson dégradé Tsunoda upgradé

La sanction est tombée. Après deux courses au volant de la Red Bull, Liam Lawson est rétrogradé dans l'équipe sœur Racing Bulls (*lire aussi p. 124*), pour laquelle le Néo-Zélandais a disputé onze grands Prix. Tsunoda fait le chemin inverse et accède – enfin – à l'équipe Red Bull. Une place qu'il convoitait depuis plusieurs mois. Helmut Marko, le conseiller spécial de l'écurie, affirme qu'il terminera la saison auprès de Max Verstappen. A voir !

GP du Japon

CIRCUIT INTERNATIONAL DE SUZUKA

4 - 6 AVRIL 2025

LUNDI 31 MARS

02 Victor Martins chez Williams Pour se relancer

Avec un horizon bouché chez Alpine où les pilotes « réservistes » sont légion, Victor Martins n'a pas hésité à rejoindre la Williams Racing Driver Academy qui lui offre de plus alléchantes perspectives. Le Français nous confirme que le plan est bien sûr de décrocher le titre dans le championnat de Formule 2 avec ART Grand Prix,



03

DPPI

Gabriel Bortoleto n'a pas apprécié d'être considéré par Helmut Marko comme un pilote de catégorie B. Le Brésilien est allé s'expliquer avec le conseiller spécial de Red Bull, et a bien l'intention de le faire mentir.

mais aussi de participer à au moins deux séances officielles en F1 ainsi qu'à quelques journées de tests au volant d'anciennes F1 (TPC soit Testing of Previous Cars).

MERCREDI 2 AVRIL

Lawson sonné Mais il encaisse

La décision de le faire redescendre d'une division a laissé le Néo-Zélandais groggy. Il lui a fallu plusieurs jours avant de pouvoir s'exprimer à ce sujet : « C'était définitivement un choc. Ce n'est pas quelque chose que j'ai vu venir. Les discussions que nous avons ne semblaient pas du tout aller dans cette direction. » Au passage, Liam Lawson a confirmé que la RB21 n'est pas facile à maîtriser : « Elle est difficile à piloter. Mais nous étions en train de suivre un processus pour nous adapter. C'était juste une question de temps. » Les responsables de Red Bull ne lui en ont pas laissé. Maigre consolation après cette humiliation, Lawson a été chaleureusement accueilli dans le paddock de Suzuka par son ancienne équipe, les hommes de Racing Bulls ayant préparé un panneau lui souhaitant « Bon retour à la maison ».

VENDREDI 4 AVRIL

Clause de départ de Verstappen Une question de performance

Même si le chaos devait submerger l'équipe Red Bull, ce ne serait sans doute pas suffisant pour permettre à Max Verstappen de quitter le nid.

Selon des indiscretions, les clauses de son contrat lui permettant de se libérer ne concerneraient que la performance. Et il faudrait que la RB21 devienne franchement catastrophique pour lui et qu'il glisse au-delà du podium final du championnat des pilotes pour activer une clause de performance et être libre de répondre favorablement aux avances d'Aston Martin ou de Mercedes, les deux équipes à s'être officiellement positionnées pour recruter le champion néerlandais.

Lawson n'était pas le bon choix Tost aurait préféré Tsunoda

Franz Tost, l'ancien patron de ce qui fut l'équipe AlphaTauri (ex-Toro Rosso) devenue Racing Bulls, ne fut pas le seul à s'étonner du choix de Red Bull de privilégier Liam Lawson pour remplacer un Sergio Pérez en perdition. Lui aurait choisi Tsunoda. Fidèle à son franc parler sans concessions, Tost s'en est expliqué. « Je l'ai clairement indiqué l'automne dernier à Christian (Horner) et Helmut (Marko). Yuki est bien plus rapide que Lawson. On pourrait donner cent ans (à Lawson) qu'il ne serait toujours pas aussi rapide. Yuki est plus expérimenté. La décision était très simple. »

SAMEDI 5 AVRIL

03 Catégorie B comme Bortoleto Marko s'est trompé

Le Brésilien Gabriel Bortoleto n'a pas apprécié qu'Helmut Marko le considère comme un pilote

UN MOIS EN PISTE...

Sans être dominatrice, McLaren est bien la meilleure équipe de ce début de saison. Mercedes retrouve peu à peu son rang, tandis que Verstappen maintient Red Bull à flot grâce à son seul talent.



1. McLaren

L'équipe de Woking poursuit sur sa lancée de la fin 2024. Critiquée et surveillée de près pour son recours supposé à des ailerons à la limite de la légalité au niveau de leur rigidité, la MCL39 a l'avantage sur tous les types de circuits.

2. Mercedes

Après des années à lutter avec des monoplaces au comportement imprévisible, Mercedes a enfin trouvé la solution pour exploiter son ultime création à effet de sol. La F1 W16 n'a rien d'une diva et s'avère très rapide.



3. Red Bull

La RB21 n'est pas une mauvaise voiture, elle est simplement encore un peu plus pointue que les modèles précédents que Verstappen a su conduire à la victoire. Cette fois, la fenêtre d'exploitation ressemble à un étroit soupirail.

4. Ferrari

Un déficit de performance de quelques centièmes de seconde au tour donne l'impression que la SF-25 est ratée, ce qui est loin d'être le cas. Mais elle n'évolue pas encore dans la même galaxie que la redoutable McLaren.



5. Haas

La 5^e place de l'équipe américaine au championnat est un peu flatteuse par rapport au réel niveau de sa monoplace. Mais Ocon et Bearman font des miracles en course. Un développement radical s'impose néanmoins.

6. Williams

Les progrès se confirment pour Williams qui est, avec Racing Bulls, la bonne surprise de ce début de saison. Sainz doit encore se familiariser avec sa nouvelle équipe pour ajouter des résultats à ceux d'un Albon à son meilleur.



7. Aston Martin

Pour l'ambitieux Lawrence Stroll, la désillusion est grande. La saison 2025 s'annonce bien pire que la précédente, tant le potentiel de l'AMR 25 semble limité. Et des problèmes de fiabilité s'ajoutent au manque de performance.

8. Racing Bulls

Hadjar et Tsunoda (lors des deux premiers grands prix) ont mis en évidence le potentiel d'une monoplace qui semble saine et efficace. Mais les stratèges de l'équipe ne mettent pas toujours leurs pilotes dans les meilleures conditions.



9. Alpine

Au-delà d'un manque de réussite en course, l'équipe – et surtout Gasly – se réjouit d'avoir une voiture (enfin) très compétitive. Hélas, son moteur souffreteux coûte au moins 3 dixièmes par tour.

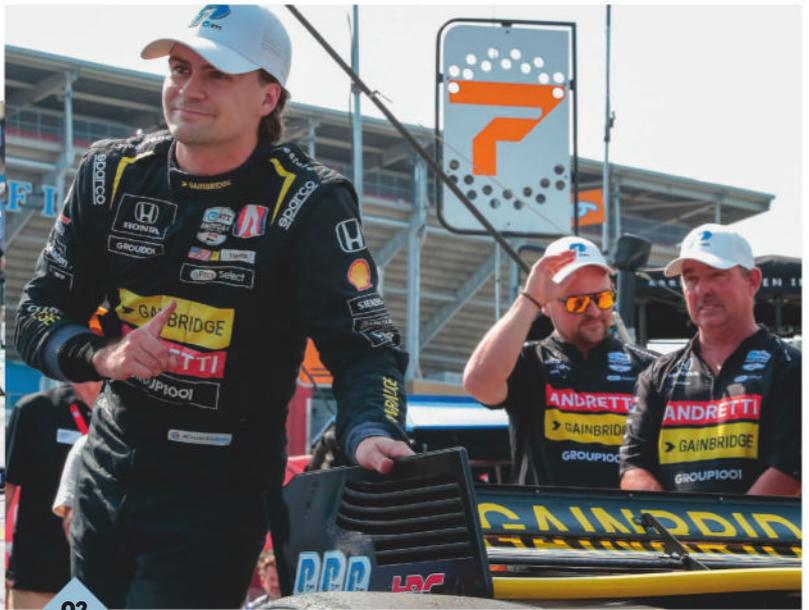
10. Sauber Stake

Il y a un léger mieux du côté de la monoplace verte conçue à Hinwil, mais personne n'attend de miracle d'une machine encore loin du compte. Une longue saison de transition s'annonce pour Sauber.



01

Haas F1 Media



02

imageBROKER.com

Éphémère pilote réserviste chez Alpine, le Japonais Ryō HIRAKAWA rejoint l'équipe Haas pour y occuper la même fonction. Il profite ainsi du rapprochement de l'équipe américaine avec Toyota, dont il est l'un des pilotes en endurance.

L'Américain Colton Herta, qui s'illustre en IndyCar, figure sur la longue "préliste" des pilotes pouvant prétendre à un volant dans la future équipe Cadillac, dont l'arrivée est programmée pour 2026.

de catégorie B (il a tout de même remporté le championnat F2 2024, devant le pilote de la filière Red Bull (NDLR : Isack Hadjar). Pour préciser son propos, Helmut Marko a bien sûr chargé les journalistes qui ont, c'est bien connu, la fâcheuse habitude de déformer les propos. Il reconnaît en Bortoletto « un pilote très intelligent qui ramène la voiture à la maison, mais je ne vois pas en lui cette vitesse ultime. »

Le Brésilien, du haut de ses 20 ans, n'a pas hésité à répondre au « Doktor » autrichien. « Helmut a mis beaucoup de talents en F1, et aussi beaucoup de mauvais talents. On voit donc qu'il a eu raison et tort, et j'espère pouvoir lui prouver le contraire me concernant. »

La coqueluche du paddock Antonelli séduit

Ce qu'il y a de bien avec la F1, c'est qu'elle offre à observer vingt jeunes hommes visant le même objectif mais aux personnalités radicalement différentes. Et dans ce domaine, il y a celles qui sortent du lot, comme c'est le cas pour Andrea Kimi Antonelli. L'italien a immédiatement séduit les habitués du paddock par sa fraîcheur, sa simplicité, sa sociabilité et, bien entendu, son talent. Ce n'est donc pas étonnant qu'il reçoive de nombreux soutiens. Le rookie a reconnu rencontrer des difficultés dans l'exploitation des pneus. Et c'est Valtteri Bottas qui lui est venu en aide et l'a replacé sur le droit chemin dans ce domaine, comme l'a expliqué le jeune pilote Mercedes au soir

des qualifications : « Je ne vais pas mentir. J'étais assez perdu et j'avais très peu confiance, notamment dans le premier secteur. » Bottas, pilote de réserve, l'a épaulé pour décrypter chaque portion du premier secteur où le nouveau venu était en difficulté. Et chose rare chez les pilotes de F1 à l'ego surdimensionné, Antonelli n'a pas manqué de le reconnaître.

DIMANCHE 6 AVRIL

01 Haas et Toyota recrutent un Japonais
Ryō HIRAKAWA nommé réserviste

A 31 ans, Ryo HIRAKAWA n'est plus vraiment un jeune premier. Pilote d'endurance pour Toyota, il a remporté les 24 heures du Mans en 2022 et couru dans de nombreuses catégories. Il se voit offrir tardivement l'opportunité de s'essayer à la F1. Dans le viseur de Haas depuis la fin de la saison dernière et le rapprochement de l'écurie américaine avec Toyota, il était pourtant l'un des nombreux réservistes de l'écurie Alpine, pour laquelle il a effectué la première séance d'essais libres à Suzuka, en se montrant d'ailleurs à son avantage. Mais dès le lendemain de l'épreuve japonaise, HIRAKAWA a accepté la proposition de Haas de devenir son pilote réserviste avec un horizon moins bouché que chez l'écurie française. Compte tenu de la montée en puissance de Toyota chez Haas (et peut-être une prise de participation), c'est sans doute un pari intelligent sur l'avenir.

La convergence de performances est là. Les monoplaces sont très proches les unes des autres. Et un écart d'un ou deux dixièmes de seconde peut se traduire par plusieurs places sur la grille.

Qualifications serrées Dépassements compliqués

Le Grand Prix du Japon a été d'un ennui mortel, et les processions de ce genre pourraient se multiplier sur les circuits où il est difficile de doubler. Après des années d'un règlement technique stable et maîtrisé par les différents départements techniques, la convergence de performances est là. Les monoplaces sont très proches les unes des autres. Et un écart d'un ou deux dixièmes de seconde peut se traduire par plusieurs places sur la grille. Aussi, les dépassements deviennent une denrée rare, surtout lorsque la stratégie ne peut pas ou peu influencer le résultat. Ainsi, Frédéric Vasseur, à la tête de l'équipe Ferrari, craint que le championnat 2025 ne soit celui des qualifications.

équipe Cadillac de F1, dont on ne sait pourtant rien, ne manquent pas. Graeme Lownd, qui est annoncé comme devant en être le responsable, reconnaît qu'il reçoit beaucoup d'appels téléphoniques de managers et qu'il est sollicité par plusieurs pilotes. « Nous avons parlé avec sept ou huit pilotes au total, je dirais, pour évoquer que les candidatures les plus crédibles. Mais j'insiste sur le fait qu'à l'heure actuelle, les entretiens sont très préliminaires. Nous ne sommes donc pas pour le moment en discussion avancée avec quelque pilote que ce soit. » Plusieurs noms ont toutefois émergé, parmi lesquels on trouve bien évidemment celui de l'Américain Colton Herta, vedette du championnat IndyCar, ou encore celle de son compatriote Jak Crawford, mais ce dernier doit performer en F2 cette saison. Du côté des pilotes de F1, le Finlandais Valtteri Bottas s'est ouvertement déclaré intéressé et le Mexicain Sergio Pérez pourrait aussi se mettre sur les rangs. ●●●

02 L'équipe Cadillac courtisée Les CV s'entassent

Les candidatures pour devenir l'un des deux pilotes de la future



CIRCUIT INTERNATIONAL DE SHANGHAI
21-23 MARS 2025

GP de Chine



McLaren FI Media

POLE POSITION (samedi)

1'30"641

Oscar Piastri
(McLaren)

MEILLEUR TOUR EN COURSE (dimanche)

1'35"069

Lewis Hamilton
(Ferrari)

De la théorie à la pratique

Après la course Sprint et les qualifications, à écouter les pilotes et les ingénieurs, le Grand Prix de Chine devait se jouer sur l'usure des pneus, qu'ils annonçaient critique sur ce circuit resurfacé, ultra-abrasif et très sévère avec le pneu avant gauche des monoplaces. En plus d'une usure prématurée, certaines équipes s'attendaient à subir du graining et craignaient même de voir des cloques apparaître après seulement quelques tours. Et donc ? Rien de tout ça, à l'exception d'un début de « peluchage » pour certains pilotes, le fameux graining, mais aussitôt oublié et sans grande conséquence sur les performances. C'est à se demander à quoi servent les jours et les nuits de simulation dans les usines et les études de l'asphalte effectuées en amont par les chimistes de Pirelli et transmises aux équipes. En fin de compte, la course à l'avant du peloton s'est jouée avec un seul arrêt au stand.

Il y a plus troublant encore et qui en dit long sur la compréhension approximative qu'ont parfois les ingénieurs de leur monoplace. Lorsque Charles Leclerc a endommagé une partie de son aileron avant dès le départ, son ingénieur de piste lui a indiqué qu'il allait perdre entre 20 et 30 points d'appui aérodynamique. Résultat ? Aucune perte de performance ne s'est produite. Mieux, le pneu avant gauche n'en a pas souffert, à tel point que Charles Leclerc a adopté un rythme plus élevé qui lui a permis de dépasser Hamilton.

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



AFP

Les Ferrari au contact

Charles Leclerc touche l'arrière de la monoplace de Hamilton qui revient sur sa trajectoire dans le premier virage. Le Monégasque y détruit son aileron avant gauche. Plus tard, les deux Ferrari seront disqualifiées pour poids non conforme (Leclerc) et usure excessive d'un patin (Hamilton).



AFP

Max Verstappen récupère sa 4^e place

En fin de grand prix, les courbes d'exploitation des pneus s'inversent. Alors que Leclerc perd en performance, Verstappen retrouve du rythme, ce qui lui permet de récupérer sa 4^e place initiale à 3 tours de l'arrivée, au détriment du pilote Ferrari.



McLaren FI Media

50^e doublé McLaren

Il s'en est fallu de quelques virages pour que l'équipe McLaren voie s'envoler un doublé qui ne semblait pas devoir lui échapper depuis le départ. Mais les freins défaillants de Norris ont failli gâcher cette 50^e double célébration.

TOP 3. CLASSEMENT COURSE SPRINT (samedi)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Lewis Hamilton	44	Ferrari SF-25 (Ferrari)	30'39"965
2 Oscar Piastri	81	McLaren MCL39 (Mercedes)	à 6"889
3 Max Verstappen	1	Red Bull RB21 (Honda)	à 9"804

TOP 10. CLASSEMENT GP* (dimanche)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Oscar Piastri	81	McLaren MCL39 (Mercedes)	1h 30'55"026
2 Lando Norris	4	McLaren MCL39 (Mercedes)	à 9"748
3 George Russell	63	Mercedes W16 (Mercedes)	à 11"097
4 Max Verstappen	1	Red Bull RB21 (Honda)	à 16'656
5 Esteban Ocon	31	Haas VF-25 (Ferrari)	à 49"969
6 Kimi Antonelli	12	Mercedes W16 (Mercedes)	à 53"748
7 Alex Albon	23	Williams FW47 (Mercedes)	à 56"321
8 Oliver Bearman	87	Haas VF-25 (Ferrari)	à 1'01"303
9 Lance Stroll	18	Aston Martin AMR25 (Mercedes)	à 1'10"204
10 Carlos Sainz	55	Williams FW47 (Mercedes)	à 1'16"387

* Les Ferrari, initialement 5^e et 6^e, ont été disqualifiées.

“Ça fait peur ! C'est mon pire cauchemar que la pédale de frein lâche. Mais j'ai survécu jusqu'à l'arrivée. Je voulais mettre Oscar sous pression mais je n'ai pas réussi aujourd'hui.”

Lando Norris, victime d'une perte progressive de ses freins en fin de course



01

Mercedes F1 Media

Grand espoir de la F1, Andrea Kimi Antonelli ne perd pas le nord pour autant. Il prévoit de terminer son cursus scolaire, puis de passer ses diplômes. Parce qu'on ne sait jamais ce que l'avenir réserve, mais aussi pour faire plaisir à sa maman.



02

Aston Martin F1 Media

Fernando Alonso n'a jamais été un grand fan de la presse. Laquelle l'a pourtant souvent soutenu et encensé. Rarement de bonne composition devant les micros, l'Espagnol déplore la multiplication des sollicitations médiatiques au cours des week-ends de grand prix.

GP de Bahreïn

CIRCUIT INTERNATIONAL DE SAKHIR

11 - 13 AVRIL 2025

JEUDI 10 AVRIL

Pneus plus tendres à venir Le spectacle en question

Les pilotes sont les premiers à le reconnaître : longtemps, ils se sont plaints du manque de constance et de qualité des pneus Pirelli. Mais depuis le début de la saison, pilotes et spectateurs déplorent tout le contraire, avec le manque de dégradation des gomme, qui rend les courses insipides. Pour tenter d'y remédier, Pirelli a décidé de faire un choix moins conservateur pour les GP de Miami et Imola, à titre expérimental. Une décision qui contrarie Christian Horner, lequel juge que ça devrait avantager les monoplaces McLaren et Mercedes, celles-ci ayant la particularité de préserver leurs gomme. Et cela pourrait contraindre les autres équipes, dont Red Bull, à marquer un arrêt supplémentaire au stand.

Futur motoriste d'Aston Martin Honda veut choisir un des pilotes

À partir de 2026, le moteur Honda va remplacer celui de Mercedes dans le dos des pilotes

Aston Martin. Oui, mais lesquels ? Verstappen se serait vu offrir un pont d'or pour rejoindre l'équipe de Lawrence Stroll. Et les Japonais de Honda aimeraient, eux, influencer le choix d'au moins un des pilotes. Et c'est bien sûr le nom de Yuki Tsunoda qui est entendu, d'autant que l'actuel pilote Red Bull ne pourra plus être soutenu à partir de l'année prochaine s'il reste dans le clan autrichien. Koji Watanabe, président de Honda Racing, le dit sans détour : « *Je n'ai pas caché que nous soutenions Yuki et que nous adorions Max. Si nous pouvions voir l'un ou l'autre ou même les deux chez Aston Martin, nous serions très heureux.* » Si Lance Stroll, fils du propriétaire, ne semble pas pouvoir être écarté tant que lui et son père voudront continuer l'aventure, le cas Alonso questionne. A 43 ans, l'Espagnol ne semble plus être le pilote sur lequel Aston Martin souhaite construire l'avenir.

VENDREDI 11 AVRIL

Le bal des inconnus Six rookies en piste

La première séance d'essais du Grand Prix de Bahreïn, qui se déroule par une forte chaleur (plus de 37 °C dans l'air) et sur une piste transformée en plaque à induction, ne risque pas d'apporter des informations pertinentes. Aussi, plusieurs équipes en profitent pour « purger » l'obligation de confier leur voiture à des rookies ou assimilés. Pas moins de six pilotes inconnus du grand public sont ainsi lancés dans le grand bain : Dino Beganovic (Ferrari),

Pirelli a décidé de faire un choix moins conservateur pour les GP de Miami et Imola, à titre expérimental. De quoi contrarier Christian Horner, qui juge que ça devrait avantager McLaren et Mercedes.

Frederik Vesti (Mercedes), Ayumi Iwasa (Red Bull), Felipe Drugovitch (Aston Martin), Ryo Irakawa (Haas) et Luke Browning (Williams).

01 Antonelli bon élève Et bon fils

Non content de se montrer bon élève au volant de sa Mercedes dont il dit apprendre à chaque tour de circuit en ce début de saison, Andrea Kimi Antonelli, 18 ans, l'est aussi dans sa vie de véritable écolier. Pour faire plaisir à sa maman, il a décidé de finir son cursus et d'obtenir ses diplômes, même s'il est promis à un bel avenir en F1. « *J'ai la dernière année d'école à faire. J'ai des examens de fin d'année, alors j'essaie de trouver une date où je pourrai les passer. Je reçois beaucoup d'aide de l'école, ils m'envoient des trucs, mais c'est un gros engagement. J'ai fait tellement d'années de scolarité, ce serait dommage d'abandonner dans la dernière. Et ma mère y tient beaucoup, alors je le ferai aussi pour elle.* » En toute franchise, Antonelli reconnaît avoir de grosses lacunes en maths, mais estime plutôt assurer en anglais,

une matière qu'il adore. Ça tombe bien, c'est la langue de la F1.

02 Alonso le bougon Trop de sollicitations

L'Espagnol n'a jamais été un fan des médias et il ne manque jamais de le rappeler. En début de saison, il s'était présenté à une conférence de presse en traînant les pieds et avait déclaré d'emblée : « *Je suis ici parce que j'y suis obligé, mais je n'ai rien à vous dire.* » En marge de l'épreuve de Bahreïn, il a toutefois précisé sa pensée : « *Moins de médias serait ma solution. C'est juste le nombre de conférences de presse que nous donnons, les forums de fans, de nouvelles questions après les EL2, des comptes-rendus de notre équipe, puis des qualifications et de la course sur les réseaux sociaux. Je trouve qu'on parle trop.* » Mieux, Fernando Alonso laisse entendre que les ajustements du règlement seraient la faute de ces mêmes médias et des télévisés qui demandent toujours plus de spectacle. « *Maintenant, nous cherchons constamment à multiplier les dépassements,* ●●●



CIRCUIT INTERNATIONAL DE SUZUKA
4-6 AVRIL 2025

GP du Japon



LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



Une pole "Maxter Class"

En 86 secondes et une poussière de temps, Verstappen a signé sa 41^e pole, sans doute l'une de ses plus belles sur un circuit de référence. Sans même être le plus rapide dans un des trois secteurs, 12 millièmes de seconde ont suffi.

Un point c'est tout

Pour un petit point, Lando Norris reste en tête du championnat en se classant 2^e devant son coéquipier Oscar Piastri. Mais dès ce troisième grand prix de la saison, l'équipe McLaren suscite des interrogations par ses choix stratégiques. Après coup, les observateurs se demandaient si intervenir les positions entre les pilotes McLaren dans la dernière partie de la course n'aurait pas poivré un peu l'épreuve japonaise, jusque-là sans rebondissement, et permis à l'Australien d'aller défier Max Verstappen en tête de la course. A une vingtaine

de tours de l'arrivée, Piastri paraissait, en effet, plus rapide que Norris qui le précédait, mais sans jamais pouvoir s'en approcher pour le dépasser et s'attaquer à Verstappen, à peine à plus d'une seconde devant. Andrea Stella, le directeur de l'équipe de Woking, affirme que toutes les options ont été étudiées, tant au niveau du timing des arrêts au stand que d'une éventuelle inversion des positions pour tenter de mettre le Néerlandais sous pression. De fait, s'arrêter plus tard, comme Norris, ou plus tôt, comme Piastri, n'a rien changé au rythme des chasseurs. « Il était

impossible, comme c'est parfois le cas, de rester en piste et d'essayer d'aller plus vite que la voiture qui s'est arrêtée. Le nouvel asphalte a complètement transformé Suzuka. La dégradation est désormais très faible, ce qui rend les dépassements très difficiles avec la même stratégie. Il faut environ 8 dixièmes de seconde (d'écart de temps au tour) pour attaquer la voiture qui précède. » Conclusion : Piastri ne parvenant pas à doubler Norris, même avec l'aide du DRS, il n'avait aucune chance de passer Verstappen. Un point c'est tout !

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB21 (Honda)	1h 22'06"983
2 Lando Norris	4	McLaren MCL39 (Mercedes)	à 1"423
3 Oscar Piastri	81	McLaren MCL39 (Mercedes)	à 2"129
4 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 16"097
5 George Russell	63	Mercedes W16 (Mercedes)	à 17"362
6 Kimi Antonelli	12	Mercedes W16 (Mercedes)	à 18"671
7 Lewis Hamilton	44	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 29"182
8 Isack Hadjar	6	Racing Bulls VCARB 02 (Honda)	à 37"134
9 Alexander Albon	23	Williams FW47 (Mercedes)	à 40"367
10 Oliver Bearman	87	Haas VF-25 (Ferrari)	à 54"529

"Je n'imagine pas ce qu'il se passerait si je pilotais l'autre voiture. Avec la McLaren, vous ne me reverriez plus ! Lando ou Oscar seraient loin derrière."

Max Verstappen plaisantait à moitié en s'imaginant disposer de la McLaren MCL39.

POLE POSITION

1'26"983

Max Verstappen
(Red Bull)

MEILLEUR TOUR

1'30"965

Andrea Kimi Antonelli
(Mercedes)



Une relance virile

S'arrêtant de concert pour changer de pneus, Verstappen et Norris se retrouvent au contact à la sortie des stands. L'Anglais tente un passage dans l'herbe, mais la manœuvre ne trouble pas le Néerlandais, qui ne lui laisse pas le moindre centimètre d'espoir.



Isack Hadjar au point

En conclusion d'un week-end conjugué au presque parfait, le Français s'invite sur les tablettes de la Formule 1. Isack Hadjar marque les premiers points de sa jeune et prometteuse carrière en s'offrant la 8^e place au volant de sa Racing Bulls.



DPPI

01 Dans le but de récolter des fonds pour sa fondation Race against Dementia, Jackie Stewart a retrouvé le volant de sa Tyrrell 006/02, coiffé de son iconique casque à Tartan signé par plusieurs pilotes et destiné à être vendu aux enchères.

les arrêts aux stands, à rapprocher les équipes. Mais c'est la F1 et il faut l'aimer telle qu'elle est. » Reste à savoir ce qu'en pensent les spectateurs qui paient très cher pour assister à un grand prix.

SAMEDI 12 AVRIL

Hamilton en mode fashion Lewis se disperse-t-il ?

Au soir du Grand Prix de Miami, le Britannique filera à New York pour co-présider avec son ami musicien Pharrell Williams le célèbre Met Gala, qui se déroulera le lundi 5 mai. Le thème en sera cette année le dandysme noir. Cet événement est aussi l'occasion de collecter des fonds pour l'aide à la création dans le domaine de la mode. Selon les spécialistes, c'est l'une des soirées les plus convoitées par les amateurs du genre, où sont attendus plus de 450 invités. L'année dernière, le Met Gala avait permis de récolter plus de 26 millions de dollars de dons.

DIMANCHE 13 AVRIL

Mercedes pénalisés Trop pressés

Les pilotes Mercedes ont inauguré bien malgré eux une nouveauté du règlement sportif. Pour s'être précipités afin de se positionner à la sortie de la pit lane, après une interruption de la Q2 (suite à l'accident d'Esteban Ocon) et alors que la direction

de course n'avait pas encore donné toutes les informations sur l'heure de reprise de la séance, Russell et Antonelli ont reçu chacun une place de pénalité sur la grille. En fait, le muret des stands a fait sortir ses pilotes alors que l'heure de relance était estimée et non réelle. Les pilotes Mercedes n'en ont pourtant tiré aucun avantage sur la grille, puisque cet incident est intervenu dans la deuxième partie de la qualification (Q2)

01 Jackie Stewart au volant Pour la bonne cause

Au volant d'une Tyrrell 006/02, la dernière qu'il a pilotée en compétition – sur le circuit de Watkins Glen aux Etats-Unis le 6 octobre 1973, jour de triste mémoire puisque François Cevert trouva la mort avec l'autre Tyrrell –, Jackie Stewart a effectué deux tours de démonstration coiffé de son célèbre casque à tartan. Signé par plusieurs pilotes, celui-ci est destiné à être mis aux enchères afin de collecter des fonds pour la fondation Race against Dementia. Créée en 2018 par le champion écossais, cette dernière vient en aide aux personnes atteintes de démence, une maladie neurodégénérative dont souffre Helen, sa femme. De nombreux membres du clan, dont ses fils et petits-enfants, étaient présents pour applaudir ce retour de Sir Jackie Stewart à bord d'une F1. ●

LE POINT

McLaren doit doubler la mise

Alors que la concurrence se met en ordre de marche, les pilotes McLaren – qui devraient se disputer le titre – vont devoir limiter les petites erreurs afin de ne pas offrir des points gratuits à leurs adversaires.

L'équipe britannique est confortablement installée en tête du championnat constructeurs. Un classement qui démontre la supériorité de sa MCL39. Pourtant, la formation de Woking devrait avoir signé quatre doublés au cours des quatre premiers rendez-vous de la saison plutôt qu'un seul. C'est l'illustration que, même avec la meilleure monoplace, le moindre manquement se paie cash. En Australie, sur une piste encore très humide, Norris et Piastri allaient s'expliquer pour la gaffe lorsqu'ils sont partis à la faute de concert. Si l'Anglais a limité la casse en préservant la victoire, l'Australien, lui, a chuté à la 9^e position. La Chine fut une promenade de santé sans suspense pour les pilotes McLaren, Piastri

montant en puissance avec la pole et la victoire. Au Japon, l'Australien fut mystifié par la pole magique de Verstappen, synonyme de victoire sur un circuit où les dépassements sont devenus rares. Surtout, l'équipe McLaren a facilité la tâche du pilote Red Bull en se montrant frileuse dans sa stratégie. Elle n'a même pas permis à Piastri – le plus rapide derrière Norris – de tenter d'aller chercher le Néerlandais. Enfin, à Bahreïn, si Piastri a été une nouvelle fois impérial, Norris s'est tiré une balle dans le pied (droit) en ratant sa qualification (6^e) et en récoltant une pénalité de 5 secondes pour s'être trop avancé sur son emplacement de grille. Sans ces deux erreurs, il aurait assuré un nouveau doublé pour McLaren.

CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE 2025*

* Au 15 mars.

TOP 10. ÉCURIES

Ecurie	Points
1 McLaren	151 pts
2 Mercedes	93 pts
3 Red Bull	71 pts
4 Ferrari	57 pts
5 Haas	20 pts
6 Williams	19 pts
7 Aston Martin	10 pts
8 Racing Bulls	7 pts
9 Alpine	6 pts
10 Sauber	6 pts

TOP 10. PILOTES

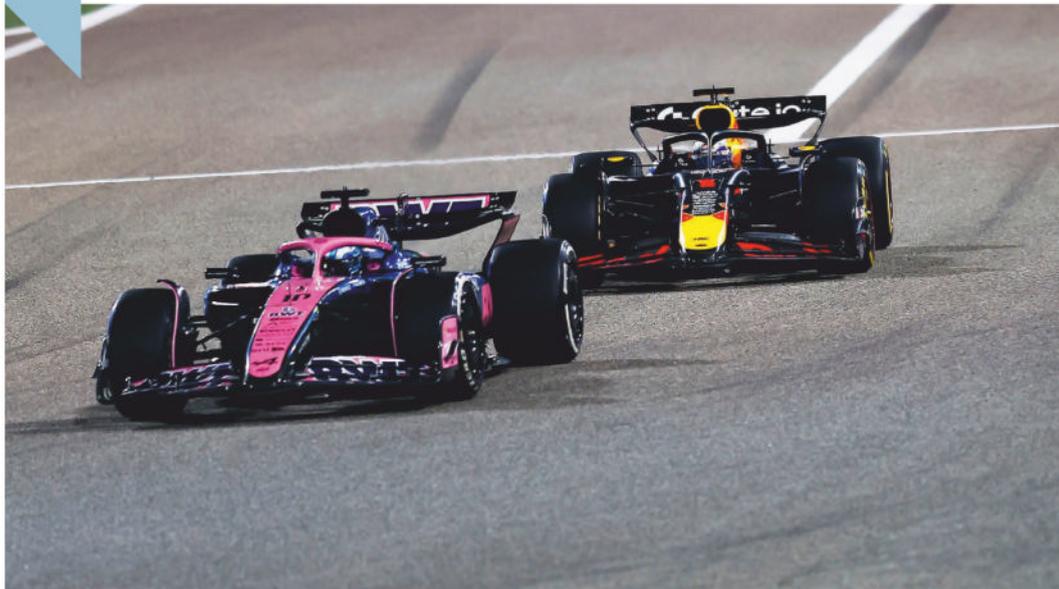
Pilote	Points
1 Lando Norris	77 pts
2 Oscar Piastri	74 pts
3 Max Verstappen	69 pts
4 George Russell	63 pts
5 Charles Leclerc	32 pts
6 Kimi Antonelli	30 pts
7 Lewis Hamilton	25 pts
8 Alex Albon	18 pts
9 Esteban Ocon	14 pts
10 Lance Stroll	10 pts

DANS LES COULISSES LE MOIS PROCHAIN





GP de Bahreïn



DPPI

Verstappen à la peine

Sur une piste qui lui a souvent réussi dans le passé, la Scuderia Ferrari a obtenu son meilleur score de points de la saison (22). Elle demeure toutefois encore loin de ses objectifs, à cause d'une monoplace dont les techniciens de Maranello ont toujours du mal à lire le comportement et, surtout, dont les pilotes peinent à maîtriser la fameuse fenêtre d'exploitation. On le répète, la convergence des performances est là, et la moindre faiblesse en qualifications coûte cher et affecte le résultat

de la course. Au soir de celle de Bahreïn, Lewis Hamilton peut en témoigner, lui qui a dû se battre comme un damné pour récupérer quatre malheureuses positions qui étaient à sa portée en qualifications sans une Q3 loupée. En laissant de côté les McLaren qui évoluent dans une classe différente, en attendant de voir si la directive sur la rigidité des ailerons qui sera introduite en Espagne aura un impact sur ses résultats, l'exemple est tout aussi parlant pour les Mercedes. Si celles-ci sont à peine supérieures aux Ferrari en performance pure,

George Russell (et bientôt Kimi Antonelli qui progresse à pas de géant) parvient à placer sa F1 en meilleure position sur la grille. Reste le cas Red Bull, qui déplore les faiblesses de sa monoplace 2025 et se considère comme la 4^e « force » du plateau. Sauf que Max Verstappen masque les principaux défauts de sa machine, même s'il s'en plaint beaucoup dès qu'il en descend. Il serait cependant très imprudent de le croire quand il déclare qu'il n'est pas dans la course au titre, mais un simple participant au championnat. Ben voyons !

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Oscar Piastri	81	McLaren MCL39 (Mercedes)	1 h 35"39"435
2 George Russell	63	Mercedes W16 (Mercedes)	à 15"499
3 Lando Norris	4	McLaren MCL39 (Mercedes)	à 16"273
4 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 19"679
5 Lewis Hamilton	44	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 27"993
6 Max Verstappen	1	Red Bull RB21 (Honda)	à 34"395
7 Pierre Gasly	10	Alpine A525 (Renault)	à 36"002
8 Esteban Ocon	31	Haas VF-25 (Ferrari)	à 44"244
9 Yuki Tsunoda	22	Red Bull RB21 (Honda)	à 45"061
10 Oliver Bearman	87	Haas VF-25 (Ferrari)	à 47"594

“Je suis dégoûté du dernier tour, mais je vais devoir relativiser et calmer mes émotions. J'ai tout donné pendant les 15 derniers tours pour le (Verstappen) garder derrière.”

Pierre Gasly, 7^e, doublé dans l'ultime tour par la Red Bull du Néerlandais.

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



F1 Media

Lando Norris pénalisé

Pour avoir placé ses roues en avant de la ligne délimitant son emplacement sur la grille, le Britannique de chez McLaren s'est mis à la faute. Il est sanctionné de 5 secondes, qu'il doit purger lors de son premier arrêt au stand.



F1 Media

Red Bull voit vraiment rouge

La défaillance du système de feu rouge lors des arrêts au stand a coûté du temps aux pilotes Red Bull. Mais c'est sur la piste que la monoplace du champion du monde en titre a montré ses limites du moment. La 6^e place de Verstappen en est presque miraculeuse.

POLE POSITION

1'29"841

Oscar Piastri
(McLaren)

MEILLEUR TOUR

1'35"140

Oscar Piastri
(McLaren)



Ferrari F1 Media

Lewis Hamilton distingué

Acclamé par la foule à chacun de ses dépassements, Hamilton a été élu pilote du jour pour avoir gagné quatre places en course. Toutefois, Pierre Gasly, Esteban Ocon et même George Russell auraient pu, eux aussi, revendiquer cette distinction.

ENQUÊTE F1 Politique américaine

LA F1 VICTIME DE TRUMP ?

Quand on prend un peu de recul, le sport automobile n'est pas si important. C'est simplement un divertissement, qui permet aux gens d'oublier les tensions de la vie réelle et de s'évader dans un endroit où tout ce qui compte, c'est qui gagne – et comment il le fait. **Mais parfois, la réalité du monde rattrape la F1, surtout depuis l'entrée en fonction du nouveau président américain.**

Par Joe Saward



E

n plus d'être un sport et un divertissement mondial, la Formule 1 est un gros business. D'un point de vue économique, la discipline n'a jamais été en aussi bonne santé qu'à l'heure actuelle. La F1 se développe et le public s'élargit non seulement géographiquement, mais aussi à de nouveaux groupes démographiques. Tout est très positif. John Malone, l'homme qui contrôle Liberty Media, la société mère de la F1, est un grand partisan de Trump.

Pendant la campagne électorale de 2024, Malone a fait un don considérable de 2 millions de dollars à des candidats républicains et à des comités d'action politique. Beaucoup de ces dons ont été réalisés au profit de candidats chargés de permettre au Parti républicain de prendre le contrôle de la Chambre des représentants.

Pourtant, depuis l'investiture de Trump, la valeur des actions de Liberty Media a chuté de près de 15 % (à l'heure où nous écrivons ces lignes). Cela s'explique en grande partie par la conviction de Donald Trump que, malgré ce que disent tous les experts financiers, il peut ramener les Etats-Unis à la position qu'ils occupaient dans les années 50, en utilisant des droits de douane contre leurs rivaux

et alliés. Le fameux slogan « *Make America Great Again* », soit « Rendre à l'Amérique sa grandeur ». Les gens qui ont voté pour lui ont aimé ce rêve et ont cru qu'il était possible de faire tourner les aiguilles de l'horloge à reculons. La décision d'augmenter les droits de douane a fait plonger les marchés boursiers et alimenté les craintes d'une récession à venir. L'Histoire retiendra qu'en deux jours, 5 400 milliards de dollars de capitalisation boursière ont été purement et simplement anéantis. En dépit d'un inattendu (et provisoire) retour en arrière du président américain sur les droits de douane, personne ne sait où s'arrêtera ce chaos économique, et personne n'est prêt à s'engager à dépenser de grosses sommes d'argent dans un tel contexte d'instabilité et d'incertitudes mondiales.

Les jeunes pilotes sacrifiés ?

Cela aura donc aussi un impact sur tous les sports mécaniques, même si la F1 va peut-être moins en souffrir, parce qu'elle est plus grande et plus forte que les autres championnats nationaux et internationaux. Les gens auront moins d'argent à dépenser et, dès lors, moins de jeunes pourront se lancer dans une carrière de pilote et ceux qui le feront auront plus de mal à trouver des fonds. Les entreprises ne signeront pas de contrats de sponsoring et les ventes de billets VIP sur les grands prix vont



PERSONNE N'EST PRÊT À DÉPENSER DE GROSSES SOMMES D'ARGENT DANS UN TEL CONTEXTE D'INSTABILITÉ ET D'INCERTITUDES MONDIALES.



Maxppp



John Malone, le P.-D.G. de Liberty Media, propriétaire de la F1, a fermement soutenu Donald Trump durant la campagne présidentielle. Son soutien risque de s'éteindre, après que le cours de sa société a perdu 15 % à la suite des décisions économiques du président américain.





Une crise économique pourrait inciter les constructeurs à se retirer du sport automobile. L'Endurance (à gauche) ou la Formule E seraient peut-être plus touchées que la F1, en dépit d'investissements plus faibles.

Photos : DPPI

également décliner. On craint aussi qu'une récession ne se traduise par une baisse mondiale du pouvoir d'achat et, par conséquent, une diminution des ventes de billets pour les courses dans les années à venir, ce qui impliquerait que les promoteurs de ces dernières génèrent des marges plus étroites ou soient carrément dans le rouge. La F1 a des contrats qui doivent être respectés (souvent garantis par les gouvernements) et les frais de course pourraient donc ne pas baisser. Mais les parrainages et les contrats de télévision, les deux autres principales sources de revenus de la F1, sont susceptibles d'être touchés. Cela signifie qu'il y aura moins d'argent à répartir entre les équipes. Le fait que la F1 ait été contrainte d'accepter une onzième écurie – Cadillac – n'arrange pas les choses. L'un des moyens les plus faciles de réduire les dépenses est de moins soutenir de jeunes pilotes. Les ralentissements économiques constitueront, par ailleurs, un bon prétexte pour masquer les échecs sportifs des constructeurs automobiles. Ils peuvent s'en servir comme excuse pour se retirer des programmes de compétition qui n'ont pas été couronnés de succès. Au lendemain de la crise financière de 2008, une grave récession s'est abattue sur la F1, entraînant la perte de trois constructeurs et de sérieuses réductions de revenus pour la discipline. A l'heure actuelle, il est plausible d'imaginer, par exemple, que Mercedes et Audi, qui seraient durement affectés par les droits de douane américains, seraient tentés de faire des économies en se retirant de la F1... avant même d'y être entré concrètement en ce qui concerne Audi. Ces prochains mois, il sera donc intéressant de surveiller la F1, le championnat du monde d'Endurance ou la Formule E pour voir qui s'en sortira. Le WEC est peut-être le plus exposé, parce qu'il compte un grand nombre de constructeurs et que tous ne peuvent pas gagner. Mais, en même temps, l'engagement en Endurance reste relativement bon marché.

Des effets sur le long terme

Les constructeurs ne sont que la partie émergée de l'iceberg. Le monde financier étant en proie à des turbulences soudaines, personne ne sait où le chaos économique s'arrêtera. Par conséquent, les entreprises ne veulent pas s'engager dans des programmes de partenariats coûteux, qui paraîtraient insensés dans six mois. « Rien ne bouge dans le monde du sponsoring », a déclaré un responsable du marketing de la F1 à Suzuka, qui, pour des raisons diplomatiques, n'a pas souhaité être cité. C'est pourtant à ce moment de l'année que les contrats de la saison à venir se mettent en place, et il y aura des trous

LES PARRAINAGES ET LES CONTRATS AVEC LES TÉLÉVISIONS, LES DEUX PRINCIPALES SOURCES DE REVENUS DE LA F1, SONT SUSCEPTIBLES D'ÊTRE AFFECTÉS PAR UNE RÉCESSION MONDIALE.

dans les budgets l'année prochaine à cause de cela. »

Ce n'est pas qu'un problème de court terme. Le cours des actions est susceptible de rebondir, et les sponsors peuvent recommencer à signer des chèques, mais d'autres éléments ont changé de manière irrévocable. Même si Donald Trump revient sur sa politique et tente de ramener les choses à la normale, il a fait perdre aux Etats-Unis la confiance du monde. Il ne sera jamais en mesure de restaurer le « soft power » qu'il a gaspillé en intimidant ses alliés, en soutenant la Russie, en sapant l'Ukraine et en menaçant le Canada ainsi que le Groenland. Qui sait si Malone et d'autres grands patrons vont continuer à soutenir Trump ? L'actuel président américain s'entoure de flagorneurs, mais même certains de ses plus fervents partisans ont été ébranlés par l'impact de ses décisions politiques. Le sénateur texan Ted Cruz, membre du Parti républicain, a ainsi prévenu que les droits de douane pourraient provoquer un « bain de sang » politique lors des élections de mi-mandat en 2026. L'ancien directeur de l'Organisation mondiale du commerce, Pascal Lamy, affirme, pour sa part, que seulement 13 % des importations mondiales seront affectées par ce qu'il appelle « les folies de Trump » et qu'il n'y a aucune raison pour que les 87 % restants du commerce mondial soient touchés. Acceptons-en l'augure, notamment pour les conséquences qui en résulteraient sur la bonne santé du sport automobile mondial et le soutien à l'émergence de nouveaux talents. Une autre chose mérite d'être prise en compte. Dans les milieux d'affaires américains, on dit depuis longtemps que tout ce que Trump touche échoue. Un dirigeant impliqué dans la Formule 1 a plaisanté au Japon sur le fait que Lando Norris ne remporterait pas le championnat du monde cette année. En effet, il a serré la main de Donald Trump à Miami, l'année dernière... ●



La poignée de main avec Donald Trump, à Miami l'an passé, portera-t-elle la poisse à Lando Norris dans sa course au titre ? Dans le paddock, les paris sont ouverts...

WRC Elfyn Evans

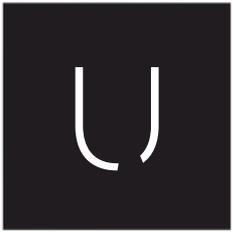
LA REVANCHE DES POULIDORS ?

Dans la foulée de Thierry Neuville – sacré l’an dernier après avoir été cinq fois vice-champion –, c’est au tour d’Elfyn Evans – quatre fois deuxième – de s’affirmer. **Le pilote gallois a réalisé un début de saison tonitruant. De quoi viser enfin le titre mondial ?**

Par Alain Pernot Photos Red Bull Media

Sur des terrains aussi différents que la glace suédoise et la terre kényane, Elfyn Evans se montre très convaincant cette saison au volant de sa Toyota Yaris Rally1, désormais dépourvue de système hybride.





n rendez-vous complètement manqué. C'est ainsi que se résume la saison 2024 d'Elfyn Evans. Avec le programme partiel souhaité – et obtenu – par son équipier Kalle Rovannerä, la voie était totalement dégagée pour le pilote gallois. Et tout le petit monde du WRC s'attendait à ce qu'il s'affirme comme le leader de l'équipe Toyota qu'il était seul à représenter à plein temps (Sébastien Ogier étant lui aussi

sur un programme partiel). Il n'en a rien été. Certes, Evans a collectionné les podiums, mais à aucun moment il n'a été en position de viser le titre. Pire : il lui a fallu patienter jusqu'au dernier rallye de la saison – au Japon – pour remporter sa première victoire de l'année. Quoique intermittents, ses équipiers en avaient remporté sept : quatre pour Kalle Rovannerä et trois pour Sébastien Ogier. Le champion français a même été appelé à la rescousse en fin de saison pour donner la possibilité à Toyota de conserver son titre mondial des constructeurs. Et c'est d'ailleurs Ogier qui, en gagnant l'ultime super spéciale, a permis ce succès. Rappelons-le : tout s'est en effet joué dans la dernière spéciale de l'année. Un vrai camouflet pour le Evans ! Le genre d'échec qui peut facilement briser une carrière ou, à défaut, un mental.

Tomber pour mieux se relever

Bien qu'il ait eu du mal à digérer cette saison extrêmement décevante, Elfyn Evans n'a pas sombré. Bien au contraire, il démontre même depuis le début de cette saison 2025 une vista aussi inédite qu'impressionnante. Touché, mais pas coulé, le Gallois ! Au Monte-Carlo, il a su parfaitement composer avec une préparation limitée à une seule journée de test préalable, soit moins que son équipier Rovannerä. Il y avait pourtant deux nouveaux paramètres auxquels il fallait s'adapter : la suppression du système hybride et des pneus Hankook inédits. Loin de se lamenter sur le peu de kilomètres d'essais qui lui a été alloué, il s'est craché dans les mains et a réalisé une superbe performance. Il n'y a eu que son équipier Sébastien Ogier, toujours aussi impérial à domicile, pour le devancer. Même la petite frayeur qu'il s'est faite le premier soir, sur une piègeuse plaque de verglas, n'a pas réussi à ébranler sa confiance.

Il a délivré une course bien plus convaincante que l'édition précédente qu'il avait très bien entamée avant de s'écrouler. Manifestement, le retour à une auto dépourvue d'hybridation lui convient. Conscient que son équipier Ogier n'est pas candidat au titre mondial, Evans met tout en œuvre pour signer une solide deuxième place. Un petit écart de trajectoire dans le Turini aurait pu tout compromettre, mais Dame Chance lui a appliqué un tarif très amiable.

Après cette excellente entrée en matière, cap sur la Suède. Sur ce terrain si apprécié des pilotes nordiques, Evans doit composer avec un handicap de poids. Ogier faisant l'impasse sur ce rallye, il hérite de la délicate mission d'ouvrir la route lors de la première étape. Malgré ce désavantage, le Gallois a un bon feeling sur cette épreuve qu'il a déjà remportée en 2020. Mais, à l'époque, le contexte était tout



DEPUIS LE DÉBUT DE LA SAISON, ELFYN EVANS DÉMONTRE UNE VISTA AUSSI INÉDITE QU'IMPRESSIONNANTE.





Avant la Suède et le Safari, Elnyn Evans avait déjà rendu une copie irréprochable au Monte-Carlo, où il avait rafé une solide deuxième place derrière Sébastien Ogier.



LE VICE-CHAMPION SEMBLE AVOIR PASSÉ UN CAP SUR LE PLAN PSYCHOLOGIQUE.

WRC Elfy Evans



Le trophée offert aux vainqueurs du Safari représente parfaitement l'état d'esprit qui anime Elfyn Evans en ce début de saison.

autre : cette année-là, le parcours, alors tracé plus au sud, manquait cruellement de neige et de glace. Réchauffement climatique oblige, depuis 2022, le rallye a été localisé plus au nord afin de garantir des vraies conditions hivernales. Sur ce tapis blanc immaculé, Evans prend un bon départ. Il remporte les deux premières spéciales. Par la suite, il en gagnera cinq de plus. Petite satisfaction supplémentaire qui en dit long sur son niveau de confiance : il signe les trois chronos les plus rapides du rallye, à plus de 123 km/h ! Une jolie perf lorsque la surface de contact au sol n'excède pas 4 cm²... Seul son équipier japonais Katsuta, irréprochable, a contesté sa suprématie en s'emparant du commandement à l'issue de la 16^e spéciale. Sous cette pression, le Gallois allait-il renouer avec ses vieux démons et flancher ? Pas du tout ! Il a parfaitement su garder la tête froide. Lors du deuxième passage dans la même spéciale de Västervik, il parvient tout de suite à renverser la situation et réalise définitivement le break dans l'ultime tronçon, en remportant la Power Stage et les points bonus qui lui sont associés. Il devient ainsi le premier pilote à faire le carton plein – soit 35 unités – en empochant les points de la victoire (cela s'est joué à 3"8), plus ceux de la Power Stage (obtenus avec deux dixièmes d'avance), plus ceux attribués à la seule dernière étape (grâce à une avance de huit dixièmes). En toute logique, il s'installe en tête du championnat du monde.

De grands espoirs

Après l'asphalte franco-monégasque et la glace suédoise, le Rallye du Kenya impose ensuite aux concurrents un défi au profil bien différent. Morceau de bravoure par définition, le Safari intègre cette année de nouvelles spéciales, aussi longues que techniques. Très vite, à ce niveau de difficulté intrinsèque s'ajoute le paramètre des conditions climatiques : le samedi, la pluie a rendu l'épreuve africaine infernale. Vainqueur de la super spéciale inaugurale, Elfyn Evans décide d'adopter un rythme prudent en début de course afin de ne pas confondre vitesse et précipitation. Cette approche conservatrice lui permet de se jouer du terrain cassant qui compose la plupart des spéciales et du fech-fech de la spéciale 7. Il pointe en tête du rallye au soir de la première grosse étape ! Les orages de la nuit se chargent de transformer la deuxième étape en cauchemar. Malgré ces conditions dantesques, Evans remporte les deux premiers secteurs chronométrés. Dès lors, il ne quittera plus la tête du classement général. Lui qui avait déjà terminé aux quatrième, troisième et deuxième places peut savourer sa deuxième victoire de la saison. En ne gagnant que trois spéciales sur vingt et une – contre sept pour Tänak et quatre pour Katsuta –, le Gallois a joué la carte



Toyota Gazoo Racing Media

de la fiabilité. Une approche couronnée de succès. Le trophée qui lui est remis par les organisateurs apparaît comme le parfait symbole de son début de saison : un rhinocéros en train de charger ! Avec une deuxième place au Monte-Carlo et deux victoires sans bavures sur des terrains extrêmement différents, il s'impose comme un solide leader. Avant le Rallye d'Espagne (qui sera disputé pour la première fois aux Canaries), Elfyn Evans compte aujourd'hui 36 points d'avance, soit plus qu'une victoire. Même s'il s'en défend, le vice-champion du monde 2020, 2021, 2023 et 2024 semble avoir passé un cap sur le plan psychologique, au point d'apparaître comme un très sérieux prétendant au titre mondial. Il a en tout cas pris l'ascendant pour l'instant sur le prodige Kalle Rovanperä, dont le retour à plein temps est bien plus difficile que prévu. Le Finlandais n'a remporté que cinq des cinquante-six spéciales disputées depuis le début de la saison contre douze pour Evans. Seul Ott Tänak peut rivaliser à l'heure actuelle avec le Gallois en performances, mais l'Estonien n'a pas toujours réussi à concrétiser ce potentiel depuis le début de l'année au volant de sa Hyundai. Il ne pointe qu'à la troisième position au classement général, trois points derrière son équipier Thierry Neuville. Après ce dernier l'an passé, le WRC s'apprête-t-il à consacrer un autre de ses poulidors ? À suivre... ●

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 477494371)
& **Axel Springer France** (RCS Paris 440097004)

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)
Ont participé à ce numéro : **Caroline Hazard, Jacqueline Voyant**

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif **Stéphane Haïtaïan**
Editeur **Tommaso Albinati**

PUBLICITÉ

Directrice générale **Elodie Brétaudeau Fontailles**
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



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



Date du dépôt légal **avril 2025**
Prix de vente **6,95 €**
Date de parution **25 avril 2025**
N° ISSN **0151-6353**
N° CPPAP **1024 K 86784**

LE BLOG DES ESSAYEURS

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



Entente cordiale

Par **Sylvain Vétaux**

En ces temps troublés, certains couples vivent leur plus belle histoire. Comme le Royaume-Uni et le Danemark. Où veux-je en venir ? A Zenvo, spécialiste nordique et qui présente le plus puissant V12 jamais installé dans une voiture de route. Laquelle ? L'Aurora, commercialisée en déclinaison Agil (plus légère pour les track days) et Tur (pour la route). La puissance oscille de 1 470 à 1 876 ch. La danoise sera hybride, mais son nouveau V12 développera à lui seul 1 267 ch. Ce bloc très compact et évolutif (il se murmure que Zenvo envisage un V8, voire un V6) est assemblé à Northampton, dans l'usine Mahle Powertrain. D'une cylindrée de 6,6 litres, il est équipé de quatre turbos et rupte à 9 800 tr/mn. Une architecture pas franchement dans l'air du temps, mais qui n'empêcherait pourtant pas



Dites 33...

Par **Laurent Chevalier**

La naissance de l'Alfa Romeo 33 Stradale moderne expliquée de l'intérieur vaut son pesant d'or. Cristiano Fiorio, directeur marketing et communication, nous confie : « Quand on a commencé ce projet, ça paraissait impossible. C'est en 2021, pendant un tour du musée Alfa Romeo, en passant devant la 33 Stradale originale, que l'idée a germé. Mais on savait aussi que dans une grosse entreprise comme Stellantis, et dans une période complexe, cela allait être difficile à réaliser. Début 2022, on a fait des dessins, et on a créé un petit groupe de gens en interne, un peu fous, pour présenter le concept à la direction. Sur les 28 votes du comité, on a reçu 26 refus. Seulement 2 scrutins favorables, dont M. Imparato. Les autres pensaient que cela allait prendre trop de ressources et nous détourner de notre "core business". Donc on a travaillé le week-end et la nuit, en plus de nos fonctions habituelles. Ensuite, l'une des conditions était de prévenir toutes les voitures,



ZENVO PRÉSENTE LE PLUS PUISSANT V12 JAMAIS INSTALLÉ DANS UNE VOITURE DE ROUTE. IL DÉVELOPPE À LUI SEUL 1 267 CH.

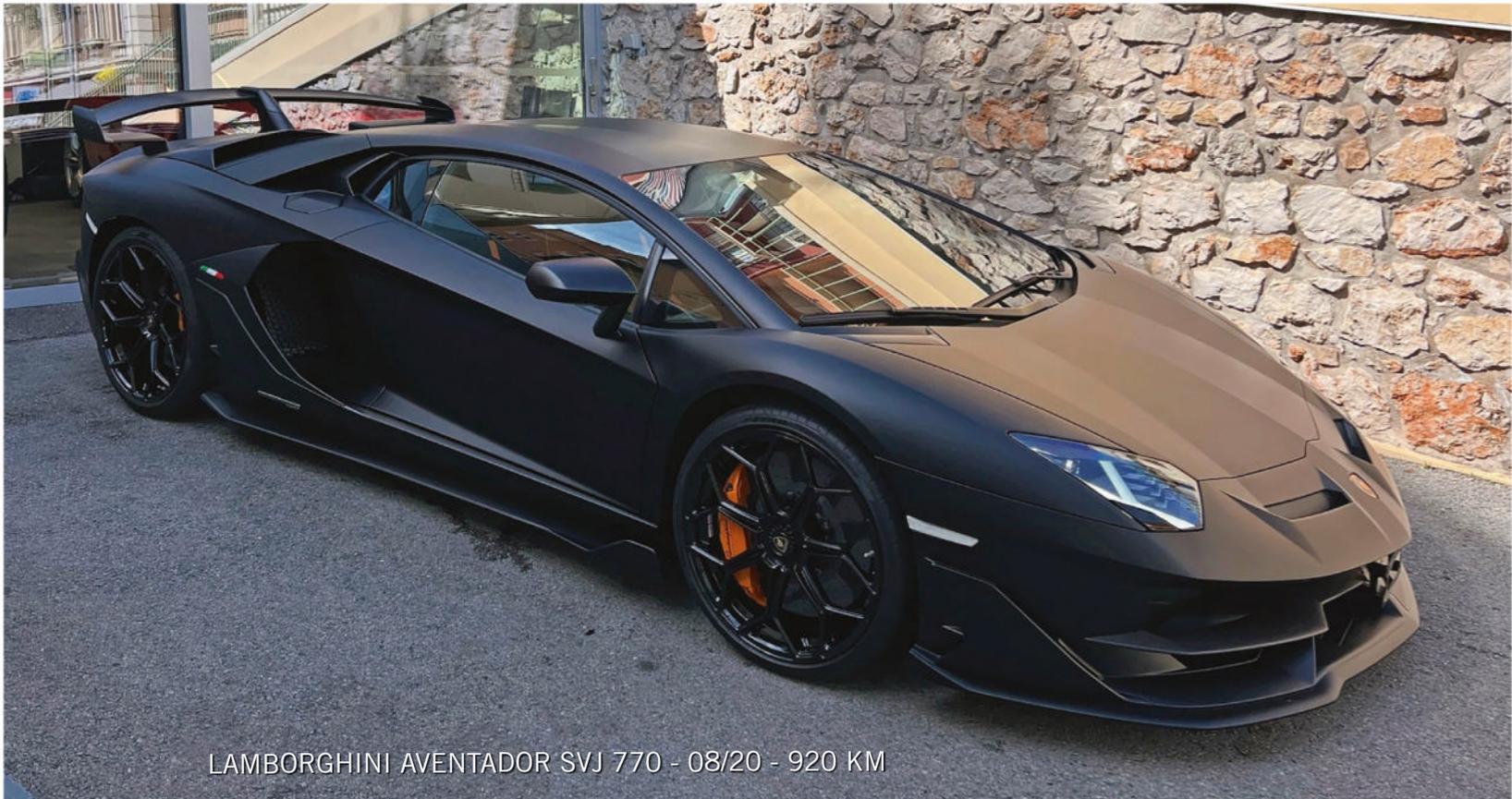
cette cathédrale mécanique d'être parfaitement en accord avec les normes européennes. Son secret : l'injection Mahle et son lambda 1, un mélange air-essence jaugé optimal entre la performance, l'écologie et l'économie. Également dénommé « rapport stœchiométrique », il serait de 14,7 g d'air pour 1 g d'essence SP98 (il varie en fonction des carburants). Le V12 Zenvo, toujours en phase de développement, aurait atteint ce nombre d'or. On ne demande qu'à vérifier, mais ce ne sera pas avant la fin de l'année prochaine, la première des cent Aurora produites étant attendue pour fin 2026.



LORSQUE J'AI MONTRÉ LES TOUTES PREMIÈRES ESQUISSES AUX CLIENTS, ILS M'ONT DIT : "FANTASTIQUE ! ON SIGNE OÙ ?"

Cristiano Fiorio, Alfa Romeo

avec un dépôt bancaire. Je devais trouver des clients potentiels et leur dire : "Bon, ici, c'est sur un bout de papier, mais c'est ça, la voiture. On ne sait pas si on va la faire, mais il faut que vous me donniez un acompte de 250 000 €. Et après, si je les ai, on va voir..." Je n'avais jamais vendu de voiture de ma vie, mais j'avais un réseau, donc je me suis lancé à Monza. On a immédiatement eu trois clients qui nous ont dit : "Fantastique, on signe où ?" Et l'histoire était écrite. Ce qui les attire dans ce projet, ce n'est ni le traitement VIP ni les palaces. Nous, contrairement à d'autres marques de luxe, nous ne sommes pas riches. Mais nous sommes riches en passion. C'est ça que nos clients recherchent. »



LAMBORGHINI AVENTADOR SVJ 770 - 08/20 - 920 KM



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



BMW M2 CS 450
Année : 10/20
Kilométrage : 15.000 km
90.000 €



**MERCEDES-BENZ AMG GT
BLACK SERIES**
Année : 02/22
Kilométrage : 15.100 km
390.000 €



**PORSCHE 991 GT2 RS
WEISSACH**
Année : 05/18
Kilométrage : 21.000 km
400.000 €



DALLARA STRADALE
Année : 07/21
Kilométrage : 235 km
250.000 €



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

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



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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



ANGE BARDE
g e n è v e