

SEPM
TOP
ventes

Sport

N° 761 Juin 2025

auto

R1357
444
246

24 HDUMANS

Ferrari vraiment imbattable ?



SUPERTEST

Lamborghini Revuelto

Plus de 1 000 ch face au chrono, c'est gérable ?

NOUVEAUTÉ

Ferrari 296
Speciale
Plus que parfaite !



NOUVEAUTÉ

Alpine A390
Déjà au volant...



ESSAI

Morgan
Supersport

Moderne... et hors du temps



ESSAI

Aston Martin
Vantage Roadster
Un sacré caractère !



BEL: 740C - ESP: 740C
GB: 740C - DK: 740C
ITA: 740C - LUX: 740C
PORT: 740C
CAN: 11508CAN
MAR: 820H - TOM: 950CFP
CH: 90FS - TUN: 18DTU

L 15764 - 761 - F - 6,95 € - RD



THE NEW

M3 CS

TOURING



The new = La nouvelle.

Consommation mixte combinée de la BMW M3 CS Touring selon motorisations : 10,1 à 10,5 l/100 km. Émissions de CO₂ combinées : 227 à 238 g/km. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer



véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.



OFFICIAL TEAM SPONSOR
APX GP



INSPIRÉ PAR
LE FILM F1®

AU CINÉMA



Original Films

Soundtrack Available on Atlantic Records
IMAX® is a registered trademark of IMAX Corporation.



WARNER BROS.
PICTURES



Pilot's Watch Performance Chronograph 41, Ref. 3883

La nouvelle Montre d'Aviateur Chronographe Performance 41 est la preuve que performance et élégance peuvent aller de pair. Le chronographe animé par le calibre de manufacture IWC 69385 avec lunette et échelle tachymétrique en céramique est désormais décliné pour la toute première fois dans un boîtier en or rouge 18 carats. Le cadran laqué noir est le produit fini d'un processus de fabrication extrêmement complexe, tandis que les appliques sont fixées à la main et revêtues de Super-LumiNova®. L'étanchéité de 10 bar et le bracelet en caoutchouc noir avec système EasX-CHANGE® assurent une polyvalence optimale. **IWC. Engineered.**

Boutiques IWC
5 Rue de la Paix · 73 Avenue des Champs-Élysées

IWC
SCHAFFHAUSEN



52

42



62



32



16



116

10



Florian Grout

Laurent Villaron



Crédits photos couverture Kiosques : **Greg & DR** Abonnés : **Greg**

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

Une partie de la diffusion est vendue en pack avec Sport Auto Classics.



ABONNEZ VOUS

Voir page 76

ACTUS

- 8 ÉDITO
- 10 SPORTIVE DU MOIS
Ferrari 296 Speciale & Speciale Aperta
- 16 ACTUS
Alpine A390, Porsche 911 Spirit 70, Aston Martin DBX S, ABT Ur, Maybach Monogram Series, hommage à Jochen Mass
- 26 CLUB SPORT AUTO
Road trip
- 27 TOP CHRONOS
IWC Ingenieur
- 28 HISTOIRES D'AUTOS
Frédéric Lequien, organisateur du WEC

GAZ

- 32 GRAND FORMAT
Porsche 911 Targa 4 GTS
- 42 ESSAI
Aston Martin Vantage Roadster
- 52 SUPERTEST
Lamborghini Revuelto
- 60 À LA LOUPE
La boîte de vitesses de la Lamborghini Revuelto
- 62 ESSAI
Morgan Supersport
- 68 RETOUR AUX SOURCES
Shelby Mustang GT350 (1966)
- 74 SHOPPING
Sélection pour la fête des pères

EN VRAI

- 78 C'EST LA MIENNE !
Ferrari 812 GTS
- 80 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois, vos photos
- 82 ACHETER UNE OCCASION
Renault Mégane R.S. (Mk IV)
- 86 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
- 90 PETITES ANNONCES

SPORT

- 116 STUDIO
BMW M Hybrid V8 (WEC, 2023-2025)
- 122 REPORTAGE F1
L'adaptation du pilotage à une nouvelle monoplace
- 126 COULISSES F1
Grands prix d'Arabie saoudite, de Miami & d'Emilie-Romagne
- 136 ENQUÊTE F1
Alpine toujours dans la tourmente
- 140 WEC
Hypercar : triplé Ferrari en début de saison !
- 146 BLOG
Le blog des essayeurs

NOTHING

GIVEN

EVERYTHING

EARNED

CADILLAC



SEE YOU AT LE MANS
12.06.25





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

Que les meilleurs gagnent !

Pour la troisième saison consécutive, la grille de départ des 24 Heures du Mans va être pleine comme un œuf. Capitalisant sur une réglementation qui permet aux constructeurs de viser la victoire pour un investissement relativement modeste, l'épreuve sarthoise va aligner une ribambelle d'Hypercar dont les noms font briller les yeux : Ferrari, Porsche, Aston Martin, Alpine, BMW, mais aussi Peugeot, Cadillac et bien sûr Toyota seront de la partie. Certes, jusqu'à présent, Ferrari a démontré une domination incontestable (voir notre article p. 140) du championnat d'Endurance. Mais la course phare de la saison, par sa durée et son tracé, n'a rien de commun avec les autres épreuves. Les 24 Heures du Mans, c'est un peu un championnat à part entière. De ce fait, dans un système strictement encadré par la BoP, cette fameuse balance des performances, la qualité d'exécution est primordiale. Le moindre défaut dans un ravitaillement, dans la stratégie pneumatique, la plus légère erreur en piste coûtent cher à l'arrivée. Sur vingt-quatre heures de course, dans des conditions changeantes, il est facile

de multiplier les petites bourdes qui, sous le drapeau à damier, vous font passer de héros à zéro. De l'épreuve de l'an dernier, je garde en mémoire l'entame d'un tour final époustouflant, où personne n'était en mesure de prédire qui le bouclerait en tête. A l'issue d'une course de vingt-quatre heures, c'est juste hallucinant et cela signale combien tout reste ouvert, jusqu'au dernier moment. Pour les spectateurs, qui ont souvent veillé tard, en déficit de sommeil à l'unisson des membres des écuries, cela tient en haleine bien mieux qu'une série Netflix. Avouons que cela n'a pas toujours été le cas au Mans, ce qui n'empêchait pas le public de communier dans une ambiance unique et festive. Où je veux en venir ? Au fait que nous avons la chance d'accueillir en France l'une des épreuves les plus légendaires du calendrier du sport automobile mondial, toutes catégories confondues, que la durée et la taille de la piste rendent absolument unique, pour le public comme pour les participants. En France, on râle beaucoup sur ce que l'on aimerait avoir ou sur ce que les autres semblent faire mieux que nous. Avec Le Mans, ces dernières années, ce sont les autres qui nous envient. ●

SUR VINGT-QUATRE HEURES DE COURSE, IL EST FACILE DE MULTIPLIER LES PETITES BOURDES QUI VOUS FONT PASSER DE HÉROS À ZÉRO.



A K I L L I S

JOAILLERIE PARIS

COLLECTION CAPTURE ME - À DÉCOUVRIR SUR AKILLIS.COM



LA SPORTIVE DU MOIS

Ferrari 296 Speciale & Speciale A



Effets spéciaux

La berlinette termine son récital en apothéose avec l'arrivée d'une déclinaison radicale. Disponible en coupé ou en découvrable, la 296 Speciale muscle son jeu, **en traquant les kilos superflus, en gagnant 50 ch et en affûtant son châssis ainsi que son aérodynamisme.**

Par Jacques Warnery



est une tradition à laquelle seule la F8 Tributo échappe.

Depuis la 360 Modena sortie en 1999, toutes les berlinettes arborant le cavallino rampante célèbrent leur fin de carrière par une version plus aiguisée.

Challenge Stradale, 430 Scuderia, 458 Speciale ou encore 488 Pista marquent leurs époques en magnifiant les qualités de leurs modèles originels. La 296 y a également droit, sous la forme d'une Speciale, commercialisée une fois la production de la gamme classique achevée. Il ne reste donc qu'à patienter jusqu'au premier trimestre 2026 pour la voir pointer le bout de son museau et attendre trois mois de plus pour

profiter du soleil à bord de la décoiffante Aperta au toit escamotable. Comme toujours, le cahier des charges de ces deux déclinaisons affûtées donne furieusement envie de se glisser à bord. Directeur commercial et marketing de la marque au cheval cabré, Enrico Galliera parle d'un modèle « *générant sur son pilote un sourire encore jamais vu derrière le volant d'une Ferrari* », alors que le responsable du développement produit Gianmaria Fulgenzi évoque des « *papillons dans le ventre* ». Comprenez par là que la priorité est mise sur l'émotion. Selon le constructeur, celle-ci se ressent à travers cinq variables sur lesquelles la Speciale surclasse la 296 classique : accélérations latérales, sonorité, boîte,



Revue à la sauce « *Speciale* », la 296 adopte une mécanique encore plus explosive, un régime minceur draconien et une aérodynamique plus radicale. Elle mise davantage sur le plaisir de pilotage pur que sur l'obsession du chrono sur circuit comme le ferait une Porsche GT3 RS.





L'habitacle de cette version Speciale est plus radical que celui d'une 296 classique. Les baquets carbone au rembourrage minimaliste permettent de ressentir directement dans le bassin les effets d'un châssis plus affûté. Les commandes au volant autrefois haptiques deviennent physiques, suite aux doléances de la clientèle.

Ferrari 296 Speciale (Speciale Aperta)

Moteur : **V6 biturbo à 120°, 24 S, 2 992 cm³** Puissance thermique maxi : **700 ch à 8 000 tr/mn**
Couple thermique maxi : **77 mkg à 6 000 tr/mn** Puissance électrique : **154 ch ou 180 ch en mode Boost**
Capacité de batterie : **7,45 kWh** Puissance cumulée : **880 ch** Couple cumulé : **NC (91,7 mkg maxi pour la boîte)**
Transmission : **propulsion, 8 rapports à double embrayage**
Autobloquant : **oui, piloté électroniquement** Antipatinage : **oui, déconnectable + contrôle de trajectoire**
Poids annoncé : **1 410 kg à sec (1 490 kg)** Rapport poids/puissance : **1,6 kg/ch (1,7 kg/ch)** L - l - h : **4 625 - 1 968 - 1 181 mm**
Empattement : **2 660 mm** Pneus AV & AR : **245/35 ZR 20 & 305/35 ZR 20 (Michelin Pilot Sport Cup 2)**
Freins AV/AR : **disques carbone-céramique, étriers 6/4 pistons (398/360 mm), ABS Evo multisurface**
Prix de base : **407 000 € (462 000 €) (prix T.T.C. en Italie)** V. max. : **plus de 330 km/h** 0 à 100 km/h : **2"8** 0 à 200 km/h : **7"0**





DERRIÈRE SES NOUVELLES LIVRÉES VERDE NÜRBURGRING ET ROSSO DINO, LA 296 SPECIALE SE DISTINGUE D'ABORD EXTÉRIEUREMENT.

freins et accélérations longitudinales. Autrement dit, un défi de taille quand on connaît les qualités initiales de la berlinette italienne. Derrière ses nouvelles livrées Verde Nürburgring et Rosso Dino, la 296 Speciale se distingue d'abord extérieurement. Chargé d'harmoniser le style avec les impératifs aérodynamiques, le responsable du bureau de design Flavio Manzoni justifie ces partis pris : « Il est parfois compliqué de trouver de l'appui sans dénaturer les lignes originelles, mais ce dialogue entre esthétique et bureau d'études s'annonce aussi stimulant qu'enrichissant. Les ouvertures au niveau des feux avant destinées à refroidir les freins ont fait l'objet de longues discussions pour tenter de satisfaire les deux parties. » Par rapport à précédemment, la berlinette italienne muscle ses formes : entrées d'air avant majorées pour favoriser le refroidissement, volets au sommet des ailes avant afin de réduire la pression dans les passages de roue, jupes latérales, diffuseur XXL ou encore paire d'ailerons arrière latéraux comme sur la Ferrari FXX K. Nichée entre ces deux éléments, une imposante lame en carbone dont la hauteur s'ajuste selon trois positions (faible traînée, déportance moyenne ou élevée) fait office d'aileron actif. Proche de celui utilisé sur la 296 Challenge, le système d'« amortissement aérodynamique » figure dans la liste des grosses nouveautés : l'air concentré dans la partie inférieure du bouclier avant est guidé puis accéléré vers le capot et s'en extrait à travers une fente

horizontale située dans sa partie supérieure. Bien plus efficace que le système S-Duct de la précédente 488 Pista, ce procédé permet d'améliorer la déportance du fond plat et de garder une assiette aérodynamique constante, afin de limiter mouvements de plongée et instabilité lors des gros freinages. A condition de sacrifier de 17 à 18 l de chargement dans le coffre avant. Flavio Manzoni reconnaît volontiers que cette nouvelle panoplie et l'imposant masque noir entre les feux arrière changent la perception de la voiture. L'intégralité de ces modifications autorise surtout à gagner 20 % d'appui par rapport à une 296 dotée du pack Assetto Fiorano, soit une valeur de 435 kg à 250 km/h. Pas mal, même si une Porsche GT3 RS fait beaucoup mieux encore, avec une force de 409 kg à 200 km/h et de 860 kg à 285 km/h. Ces données conservatrices prouvent que la 296 Speciale ne fait pas du chrono sur circuit sa priorité ultime : « C'est un modèle pour connaisseurs, puissant et affûté pour la piste, mais également addictif sur la route », répètent ses concepteurs.

Séance de sport

Pour parvenir à ses fins, la belle italienne s'impose un régime draconien : baisse d'insonorisants, baquets carbone spécifiques comprenant toujours un dossier réglable en inclinaison (- 10 kg), boucliers, capot avant et arrière (en supplément) de la même matière ou encore pièces mécaniques et échappement optimisés

(- 9 kg). Avec l'intégralité des options d'allègement adéquates, le gain se situerait autour de 60 kg sur la Speciale (soit 1 410 kg contre 1 470 kg à la GTB) et 50 kg sur la Speciale Aperta (soit 1 490 kg contre 1 540 à la GTS). L'effort est louable, même si les très optimistes poids à sec revendiqués par Ferrari nous incitent à penser que ce sera bien plus lourd dans la vraie vie. Flanké de contre-portes revêtues de la précieuse matière noire, d'un plancher proche de celui de l'ancienne 430 Scuderia ou encore d'un combiné habillé de carbone optionnel, l'habitacle dépouillé apporte sa pierre à l'édifice. Le retour des touches de commandes de volant classiques en lieu et place de leur très controversée version haptique fait également partie des bonnes nouvelles. Les trains roulants revus optimisent le grip mécanique et promettent, selon Ferrari, des accélérations latérales supérieures de 4 % et un roulis réduit de 13 %. Doté d'une géométrie affinée, le châssis rabaisé de 5 mm reprend la technologie du pack Assetto Fiorano, avec une suspension passive et des amortisseurs provenant de chez Multimatic, dont les capacités d'absorption nous avaient enchantés lors du Supertest (n° 739, août 2023). Ils s'en distinguent par un tarage proche de ceux de la version GT3 de course et s'accordent avec des ressorts en titane à la raideur augmentée de 8 %. Les pneumatiques semi-slicks Michelin Pilot Sport Cup 2 optionnels sont ici de série et disposent d'un typage spécifique ●●●

LA SPORTIVE DU MOIS Ferrari 296 Speciale & Speciale A



La 296 Speciale s'offre une suspension passive dont les amortisseurs sont réalisés chez Multimatic. Elle s'interdit alors le système Lift qui permet de rehausser l'avant sur les ralentisseurs et rampes de garage. Si cela vous manque, vous pouvez revenir à la suspension pilotée traditionnelle de la 296, proposée en option, mais dans ce cas, la Speciale perd son amortissement sportif qui fait une partie de sa spécificité.



adapté au châssis, avec le fameux marquage « K » propre aux Ferrari. Les Cup 2 R, également sur mesure, sont proposés en supplément. Le freinage, avec ses disques en céramique, est repris tel quel, mais l'ABS Evo offre une meilleure efficacité sur toutes les surfaces. De quoi passer de 200 km/h à l'arrêt complet en 106 m, soit tout juste un petit mètre de moins que sur la 296 classique. La direction, un peu légère sur le modèle normal, ne change pas son niveau d'assistance mais profite de quelques ajustements pour procurer un ressenti plus sportif, selon Gianmaria Fulgenzi.

Le poids des chiffres

La Speciale conserve le même ensemble hybride, optimisé pour l'occasion. Ceux qui connaissent ses incroyables performances et la capacité de ce petit V6 3.0 biturbo à susciter une émotion mécanique inattendue savent que cela reste le principal point fort de la 296. L'entité thermique est copieusement revue pour augmenter la pression à l'intérieur des chambres de combustion de 7%. Le bloc moteur et le carter sont désormais usinés pour perdre 1,2 kg, alors que les vis et tiges filetées destinées à fixer ledit bloc aux culasses sont maintenant en titane, afin d'économiser 1,9 kg. Concernant l'équipage mobile, le vilebrequin en acier nitruré (- 2,2 kg) cohabite avec

des pistons renforcés et des bielles en titane 35% plus légères empruntées à la F80. La protection thermique de la suralimentation grappille 1,2 kg. Les turbos identiques profitent d'une gestion revue pour accroître la pression de turbo de 13%, soit une valeur de 2,3 bar relatifs. L'échappement en Inconel est repris tel quel et reçoit une sortie optionnelle en titane proche de celle de la F80. L'intégralité de ces modifications permet de passer de 663 à 700 ch et de gagner 1,5 mkg de couple à un régime inchangé. Toujours capable de chanter jusqu'à 8 500 tr/mn, le V6 s'accorde avec la même assistance électrique comprenant une batterie de 7,45 kWh et un moteur à flux axial. Sauf que ses stratégies de fonctionnement révisées et un refroidissement optimisé portent sa puissance de 163 à 180 ch, sur le nouveau mode Extra Boost disponible sur le programme Qualify. Suffisant pour augmenter la puissance cumulée de 830 à 880 ch. Les performances déjà incroyables progressent sur le 0 à 100 km/h (2"8 contre 2"9) et le 0 à 200 km/h (7"0 contre 7"3 sur le coupé et 7"0 contre 7"6 sur la découvrable). A ce niveau de performances, l'écart est réel et permet de distancer une McLaren 750S qui effectue le dernier exercice en 7"2. La version Aperta annonce les mêmes chronos, mais il est tout à fait probable que Ferrari affine ses valeurs

lors des premiers essais. Nos deux Speciale seraient capables de boucler un tour du circuit de Fiorano en 1'19"0, soit deux secondes de mieux qu'une 296 GTB et une valeur identique à celle signée par la SF90. En attendant d'en savoir plus, la partie mécanique conserve la formidable boîte double embrayage à huit rapports. Sa gestion revue, l'arrivée de l'assistance du moteur électrique lors des passages de rapport et une sonorité plus suggestive à la montée ou à la descente la rendraient encore plus percutante et rapide. Enfin, le timbre mécanique est exacerbé par la baisse de l'insonorisation et par la présence de deux conduits (derrière le conducteur et le passager) débouchant directement dans l'habitacle. Ça promet ! ●

★ NOTRE AVIS

Difficile de trouver des défauts à la Ferrari 296. Sa déclinaison Speciale s'annonce encore plus savoureuse. Affinée, sa mécanique hybride risque de mettre un coup fatal à la concurrence, mais c'est surtout la capacité de son châssis à communiquer les sensations que l'on attend au tournant. Vivement les premiers essais, prévus début 2026.

EX&EL

Drive Enjoy Relax

UN RALLYE, MILLE SOUVENIRS

DÉCOUVREZ VOTRE PROCHAIN RALLYE TOURISTIQUE ÉPICURIEN

GÉNÉROSITÉ | CONVIVIALITÉ | SÉRÉNITÉ

SEP

25-28
2025

En route pour la Dolce Vita !

Entre lacs scintillants, palais légendaires et paysages de carte postale, vivez une escapade hors du temps où luxe rime avec émotion.

Lac de Lugano – Grand Hôtel Villa Castagnola 5* :

Palais Belle Époque, au cœur d'un jardin exotique sur les rives du lac.

Lac de Garde – Hôtel EALA 5* Luxe :

Design, sérénité et vue à couper le souffle... une retraite exclusive tournée vers l'infini.

Saint-Moritz – Grand Hôtel des Bains Kempinski 5* :

Luxe alpin et élégance intemporelle, au sommet de l'excellence.

Lac de Côme – RIVA Private Deck & Villa d'Este 5* :

Naviguez à bord d'un Riva iconique... puis déjeuner à la **Villa d'Este**, joyau de l'art de vivre italien.

Un itinéraire d'exception, cinq étoiles au firmament du voyage.

Laissez-vous porter. La Dolce Vita commence ici.





Alpine A390



Un début à tout

Avec l'A390, nous sommes loin des standards dieppois avec un gabarit inédit pour une Alpine, trois moteurs électriques, quatre roues motrices et, sur le papier du moins, la volonté d'en faire une A110 des familles. Nous avons eu le privilège de **prendre le volant d'un prototype, afin de confronter discours officiel et sensations dans le réel.**

Par Sylvain Vétaux

Photos Thomas Antoine & Florian Grout



A

u moment où vous tenez ces pages entre vos mains, l'A390 n'a plus aucun secret pour vous. Petit veinard !

Moi, au moment où j'écris ces lignes, j'ai certes eu la chance d'en prendre le volant

sur les pistes Michelin de Ladoux (à côté de Clermont-Ferrand), mais de la première familiale Alpine, je n'ai même pas le droit d'admirer les traits, dissimulés sous d'épaisses couches de camouflage. Idem pour l'intérieur, drapé de feutrine. Le volant est celui de l'A290, les pneus sont ronds (en 20 ou 21 pouces) et la ceinture de sécurité bipie lorsqu'on oublie de l'attacher : voilà ce que je suis autorisé à dire sur l'auto.

Puissance, couple, poids, tarif, équipement, performances : au moment où je m'apprette à découvrir ses capacités dynamiques sur la piste détrempée auvergnate, je n'ai aucune info sur mon destrier et c'est un peu perturbant.

« Le plan de départ, c'est vraiment de proposer une A110 pour cinq personnes. » J'entends le discours de Robert Bonetto, directeur de l'ingénierie A290/A390, mais me permets de lui rappeler deux points importants. Primo : l'A110 est thermique. Deuzio : elle est légère et c'est ce qui fait tout son charme dans la production actuelle. « Vous ne savez même pas combien pèse l'A390 ! » répond-il, à raison. J'apprends quelques jours plus tard que le « sport fastback » (Alpine réfute l'appellation « SUV ») avoue 2 121 kg. J'avais parié sur 1 850. Perdu (et de loin) !

C'est le 27 mai qu'Alpine a révélé l'A390 mais, il nous faudra patienter jusqu'à l'automne prochain pour en prendre le volant. Ne boudons pas notre plaisir de la primeur qui nous est offerte aujourd'hui. D'autant que nos chaperons du jour sont des copilotés pertinents. Laurent Hurgon, Monsieur Record en Mégane R.S., metteur au point aussi exigeant que loquace, et Terry Baillon, qui est essayeur de synthèse. Avant de vous en dire plus, ateliers acoustique et liaisons au sol. J'apprends dans le premier que la partition de ce son artificiel a réclamé des mois de boulot.

A l'inverse d'une Ioniq 5 N qui crépite facticement au lever de pied, les deux harmonies (au choix) émises dans l'habitacle de l'A390 (pas de haut-parleurs dans les passages de roue), paramétrables sur trois niveaux (Off, faible ou fort), sont en adéquation avec les régimes de rotation des moteurs électriques. « Nous avons voulu une immersion des passagers avec la conduite. Pas de coups de gaz inutiles, de fausse boîte de vitesses : dans l'A390, le bruit correspond au rythme adopté, au degré de sollicitation de l'accélérateur et, lorsqu'on relâche ce dernier, le bruit ne s'arrête pas immédiatement. Le but était vraiment de retrouver l'environnement acoustique d'une voiture thermique », explique Robert Bonetto.

Devant un second écran, nous en apprenons davantage sur les mensurations et les trains roulants de la voiture : un peu plus de 4,60 m de long, un empattement de 2,71 m, bon compromis entre l'habitabilité, la manœuvrabilité et la stabilité, et une voie arrière plus large qu'à l'avant. Petite originalité : en raison des deux

moteurs électriques logés sous le coffre, l'essieu arrière est de type MacPherson, la ribambelle de pièces d'un multibras ne permettant pas d'accueillir cette doublette de moteurs et leurs réducteurs. Devant, la force motrice n'est développée que par un seul organe. La batterie (lithium-ion) est assemblée à Douai et sa formulation chimique a été pensée pour des cycles rapides de charge et de décharge, afin de garantir les performances. Son refroidissement est de type « plaque froide », c'est-à-dire que, contrairement à d'autres accus, aucun liquide diélectrique ne réfrigère les cellules en slalomant entre elles. La répartition des masses est quasi parfaite : 49 % devant, le reste derrière.

Pas de roues arrière directrices

Si au début du projet, des roues arrière directrices ont été envisagées, elles furent vite abandonnées. « Pas pour des raisons de poids, mais nous nous sommes aperçus qu'avec l'ATV, nous obtenions l'agilité recherchée. »

Je fronce les sourcils devant l'explication de Laurent Hurgon. « ATV, c'est pour "Active Torque Vectoring". » Ses deux moteurs arrière, l'A390 peut les faire fonctionner de concert ou de façon différenciée. « L'absence d'autobloquant mécanique nous assure une réactivité imbattable », précise Laurent.

Destiné avant tout à propulser la lourde dieppoise, le duo de la poupe est aussi là pour générer un couple de lacet. En envoyant un pic d'énergie sur la roue extérieure, il est ainsi possible de déséquilibrer, instantanément mais brièvement, l'arrière. La voiture pivote mais ●●●



Au moment de prendre le volant de ce prototype sur les pistes Michelin de Ladoux, nous ne savions rien des lignes définitives, ni de l'agencement intérieur, révélés plus tard (page de gauche et p. 18), ni des caractéristiques. Une forme de dégustation à l'aveugle, qui permet de se concentrer sur le comportement.



SI AU DÉBUT DU PROJET, DES ROUES ARRIÈRE DIRECTRICES ONT ÉTÉ ENVISAGÉES, ELLES FURENT VITE ABANDONNÉES.



Alpine A390

PAS PIÉGEUSE ET FACILE À CERNER AUX LIMITES, L'A390 RÉCLAME UN TEMPS D'ADAPTATION QUAND ON VEUT FAIRE LE SPECTACLE.



EN BREF

Moteurs : **3 électriques** Puissance : **400 ch (GT) ou 470 ch (GTS)** Couple : **82,4 mkg (GTS)** Batterie : **89 kWh**
Transmission : **Intégrale, boîte à réducteur** Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/de série**
Active Torque Vectoring sans liaison mécanique Poids annoncé : **à partir de 2 121 kg**
L - l - h : **4 615 - 1 885 - 1 532 mm** Empattement : **2 708 mm** Pneus : **245/45 R 20 (245/40 R 21 en option)**
0 à 100 km/h : **4"8 (GT), 3"9 (GTS)** V. max. : **200 km/h (GT), 220 km/h (GTS)**
Prix de base : **à partir de 55 000 €**



comme le dosage du couple est ajusté en continu, ce déhanché n'est pas préjudiciable à l'efficacité. « Pour la distribution du couple, le système prend en compte l'angle du volant et la vitesse de l'auto. On obtient une boucle ouverte qui, à partir de ces deux données, va nous fournir une première répartition. Ensuite, toujours de façon informatique, deux boucles fermées interviennent. Une première va prendre en considération l'écart de vitesse entre les roues arrière, avec au besoin une correction instantanée. La seconde correspond à une mesure du couple de lacet grâce à la centrale inertielle », explique Robert Bonetto. Ajoutons à ça le Brake Torque Vectoring qui en amont, à travers l'intervention des plaquettes, facilite l'inscription du train avant (lui aussi moteur) en entrée de courbe et vous comprendrez que les premiers mètres à bord donnent le sourire.

Une histoire à la gomme

La découverte de cette piste arrosée en continu s'effectue en mode Normal. La direction y est légère, peu informative. Basculer en Sport change trop peu la donne, à l'exception d'un arrière dont on devine la volonté de prendre ses aises lorsqu'on le brusque. Ce que nous confirme le passage au programme Track. L'ESP est encore actif mais son intervention est très retardée. Au point de devoir contrebraquer. Et c'est ma première erreur. Quand l'unité centrale détecte trop d'angle opposé, la vectorisation du couple arrière n'est plus opérationnelle et la glisse est délicate à maintenir. C'est Terry Baillon qui me montre comment conduire convenablement l'A390. Entrer avec plus de vitesse en appui et transférer les charges patiemment, en maîtrisant le dégressif,

sous peine de saturer l'essieu directionnel sur ce goudron détrempé. Et c'était ma seconde erreur : en ne relâchant pas suffisamment tôt la grosse pédale de gauche, j'en demandais trop à ce train avant. Pour profiter de l'agilité de l'Alpine et de son appétence pour la glisse, il faut appliquer le mode d'emploi des quatre roues motrices. Attendre le déséquilibre avec un museau resserant à la corde, débraquer (sans contrebraquer brusquement) et maintenir le drift, roues quasi droites, grâce à l'essieu arrière généreusement motorisé. Ce mode d'emploi est impératif avec les Michelin Pilot Sport 4 S (21 pouces uniquement), gommes très accrocheuses y compris dans ces conditions humides. Il tolère de sauter quelques paragraphes lorsque l'auto est équipée des pneus Pilot Sport EV, toujours en 245 mm de large aux quatre coins (mais en 20 pouces). Leur bande de roulement évacue moins bien l'eau à l'avant, et les assauts répétés du couple à l'arrière rendent ce dernier plus joueur. D'où la nécessité de contrebraquer, et de perdre l'ATV. C.Q.F.D. La sortie de la courbe est trop survireuse et les coups de raquette guettent. Pas piégeuse et facile à cerner aux limites, l'A390 réclame un temps d'adaptation quand on veut faire le spectacle, avec des remontées d'informations dans les reins plus filtrées que sur une thermique. Sur le plan du comportement, si nous ne pouvons évidemment nous prononcer sur l'efficacité des quatre roues motrices par temps sec, la rigueur des barres antirollis en appui ni la qualité de l'amortissement (la suspension est passive mais pourvue de butées hydrauliques), l'A390 semble cocher toutes les cases de la familiale parfaite. Si elle fonctionnait au sans-plomb... Je taquine. Je suis en revanche sérieux lorsqu'il s'agit de remercier

Alpine pour cette initiative. Car à six mois du lancement du modèle qui sera le plus vendu chez eux, ils ont osé nous laisser conduire une auto, très mise au point, mais pas encore finalisée, comme en témoigne l'attitude de Laurent Hurgon qui, à l'issue de l'essai, est venu demander ce qui pourrait être amélioré en matière de facilité de prise en main et de motricité. Qu'il soit rassuré : l'A390, dont la genèse date d'il y a plus de cinq ans, semble très bien née. C'est, ainsi que le revendique le dossier de presse, bien une sensation de légèreté et d'absence d'inertie qui domine au terme de ce premier galop d'essai. ●



★ NOTRE AVIS

Pas de note aujourd'hui mais une bonne impression qu'on demande à confirmer au plus vite. Ce ne sera hélas pas avant la fin de l'année, sur des routes plus conventionnelles. Sur sol détrempé, l'A390 est d'une neutralité absolue en Normal et en Sport avant de se transformer en ballerine en Track. A condition de ne pas lui forcer la main...



Avec un centrage des masses prépondérant sur l'arrière et une gestion vectorielle du couple, l'agilité est bien au rendez-vous, surtout sur piste humide. Une vraie Alpine, finalement ? Cela restera à confirmer avec la version définitive, sur un parcours varié.





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



Porsche 911 Spirit 70

Happy days

Porsche poursuit la déclinaison hommage à ses modèles historiques. **Si la précédente 911 SC proposait un véritable intérêt technique, cette version Spirit 70 s'en tient à l'aspect cosmétique.**

Autant être honnête tout de suite. La version 911 SC, qui présentait la particularité intéressante de combiner le moteur de la 911 Turbo avec une boîte mécanique et des roues arrière motrices, nous laissait espérer une plus grande spécificité technique. Mais la 911 Spirit 70, qui joue la carte des séries limitées avec 1 500 exemplaires produits, ne présente pas de particularités de fond par rapport à la 911 GTS Cabriolet. Ni plus ni moins que la dernière version hybride, en configuration décapotable. Même puissance, même couple, même transmission, même 0 à 100 km/h. En revanche, le prix est différent : 247 200 € contre 194 800 € pour le modèle d'origine. Ce qui justifie l'écart ? « Ce sont des modèles de collection en éditions limitées particulièrement prisées »,

indique Alexander Fabig, le directeur du département personnalisation de Porsche Classic. Le même qui se frotte les mains, puisque le chiffre d'affaires moyen par modèle, doté d'options Exclusive Manufaktur, a doublé au cours de ces cinq dernières années. Cette version Spirit 70 « en hommage aux années 70 et au début des années 80 » s'articule donc autour d'une combinaison de teintes. Comme le vert Olive Neo et le Bronzite contrastant qui surligne les prises d'air du bouclier avant, l'arête du diffuseur arrière et les jantes sport classiques Fuchs. Pour rassurer ceux qui ne peuvent pas voir les bandes sur le capot et les numéros sur les portières en peinture, Porsche propose de décocher l'option pour recouvrir un aspect moins tape-à-l'œil. Vous pourrez aussi opter, sans supplément, pour l'inscription « 911 Spirit 70 » en noir

plutôt qu'en doré. Même chose à l'intérieur, où le tissu à damier n'est pas imposé, si vous choisissez la ventilation des sièges avant. En revanche, si vous aimez le motif à carreaux appelé « Pascha », vous aurez le loisir de le faire également courir au long des dossiers de sièges avant. voire de le combiner avec un placage à carreaux verts sur le tableau de bord. En ce qui concerne les options vraiment utiles, elles, pas de différence avec la 911 GTS Cabriolet. Cela signifie que le contrôle du châssis PDCC (4 441 €), le système de levage du train avant (2 376 €), les freins céramique (10 620 €) et le réservoir de 84 litres (192 €) restent en option. Tout compte fait, il y a moins de combinaisons d'équipements possibles sur une 911 Spirit 70 que sur une GTS Cabriolet. Mais elle est plus rare. ●

Par Laurent Chevalier



EN BREF

Moteur : **flat 6, turbo hybride, 24 S, 3 591 cm³ + 1 électrique**
 Puissance maxi cumulée : **541 ch à 6 500 tr/mn (485 + 54)**
 Couple maxi cumulé : **62,2 mkg à 1 950 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, 8 rapports à double embrayage**
 Poids : **1 675 kg** Réservoir : **63 l**
 Pneus AV & AR : **245/35 ZR 20 & 315/30 ZR 21**
 Prix de base/malus : **247 200 €/70 000 € (1 500 ex.)**
 V. max. : **312 km/h** 0 à 100 km/h : **3"1**





Aston Martin DBX S

Appel du pied (droit)

Selon Aston Martin, le seul défaut du DBX serait de ne pas être assez connu !
D'où cet appel du pied, avec une puissance à défrayer la chronique... 727 ch !

A

u cours d'un récent entretien, Adrian Hallmark, président d'Aston Martin, confiait que la notoriété restait l'un des plus grands défis du DBX.

« Ceux qui nous connaissent nous aiment, mais nos recherches montrent que moins de 40 % des acheteurs de voitures de luxe aux Etats-Unis savent que nous produisons un SUV. Donc notre premier challenge, c'est de nous faire connaître auprès de ces acheteurs potentiels. C'est vraiment sur ce point que le DBX doit progresser. Il nous faut l'amener à son plein potentiel, et c'est ce que nous devons faire dans les mois à venir. »

Reste à savoir comment se placer sous les feux de la rampe. D'où l'idée de pimenter la version existante, baptisée DBX707, à la puissance pourtant déjà épicée. Va pour une vingtaine de chevaux supplémentaires et une petite cinquantaine de kilos en moins, à condition de cocher dans les cases des options. Le V8 de 4 litres hérite des turbos de la Valhalla, dont les pales adoptent un diamètre majoré en plus d'une admission

optimisée et d'un échappement reconsidéré. Avec 727 ch à la clé, au lieu de 707 donc, et une vitesse maxi inchangée à 310 km/h.

Pas de quoi changer la vie des utilisateurs de DBX707, puisque le 0 à 100 km/h n'évolue pas (3"3), mais le 0 à 200 km/h en profite pour grappiller 3 petits dixièmes. Les variations de transmission entre les essieux avant et arrière demeurent identiques, mais la boîte 9 peaufine ses passages de rapports, grâce à des rétrogradages plus rapides en modes Sport et Sport+ sur la position Drive.

En ce qui concerne la baisse du poids, c'est le toit optionnel en fibre de carbone qui s'y colle. Avec la suppression des barres de transport, il permet d'économiser 18 kg, haut perchés, et ainsi d'abaisser (légèrement...) le centre de gravité. Les jantes optionnelles en magnésium permettent, pour leur part, d'économiser 19 kg. Et Aston Martin de rappeler que le magnésium offre une réduction de masse de 75 % par rapport à l'acier, de 50 % par rapport au titane et de 33 % par rapport à l'aluminium. A ce propos, le DBX S est livré avec des jantes en

aluminium forgé de 23 pouces de série à travers lesquelles on peut admirer des disques en carbone-céramique au diamètre spectaculaire (420 mm à l'avant !). Cela dit, on n'en attendait pas moins pour stopper 2,2 tonnes lancées à 310 km/h. Côté réglages, la direction est un chouïa plus directe (4 % par rapport au DBX707), avec un diamètre de braquage réduit de 0,5 m au passage. Les ressorts pneumatiques et les amortisseurs pilotés sont reconduits, avec une attention particulière portée à la régulation des mouvements de caisse. Notamment en matière d'antiroulis, électronique et livré de série, qui permettrait de limiter l'angle de dévers à 1,5° dans les virages. Ceux qui souhaiteraient grappiller 7 kg supplémentaires pourront opter pour les pièces en carbone (pare-chocs arrière, diffuseur, seuils de porte et ailes). Les premières livraisons sont programmées au quatrième trimestre 2025. ●

Par Laurent Chevalier



EN BREF

Moteur : **V8, biturbo, 32 S, 3 982 cm³, 727 ch, 91,7 mkg**
Transmission : **Intégrale, 9 rapports automatiques**
L - l - h : **5 039 - 1 998 - 1 680 mm**
Empattement : **3 060 mm**
Poids : **2 198 kg** V. max. : **310 km/h**
0 à 100 km/h : **3"3**
Prix : **non communiqué**



ABT Ur-Quattro



Résurrection

Le préparateur allemand ABT fait renaître l'Audi Coupé Quattro de ses cendres. **Trente exemplaires seulement, sur la base du modèle d'origine mais avec une technologie modernisée.**



C'est au tour de l'Audi Coupé Quattro d'être servi à la sauce Restomod, c'est-à-dire la résurrection de gloires passées dont on actualise la technologie

tout en conservant le numéro de châssis. Un travail d'orfèvre dont la production est ici limitée à 30 exemplaires (qui se sont arrachés comme des petits pains). Le choix du modèle était une évidence pour Hans-Jürgen Abt, président de cette entreprise spécialisée dans la préparation des voitures du groupe Volkswagen, depuis Audi jusqu'à Lamborghini en passant par Cupra. Il explique : « Lorsque j'ai succédé à mon père à la tête du département Tuning d'ABT, à la fin des années 1980, la Quattro originale du showroom a été ma dot, pour ainsi dire. J'en ai élargi les ailes et je l'ai modifiée avec des pièces de la Sport Quattro, comme la calandre, les feux et les jantes en magnésium. Je l'ai conduite pendant deux ou trois ans et depuis, elle fait partie de notre collection. » Il poursuit : « L'idée de cette nouvelle version rétro a été développée avec notre directeur général Thomas Biermaier. » Le terme « développer » n'est pas choisi au hasard si l'on tient compte de la somme de détails qui composent le projet. Hans-Jürgen ajoute : « La voiture est une véritable œuvre d'art. En commençant par toutes les pièces en fibre de carbone-Kevlar et l'arceau de sécurité invisible, jusqu'au 2,5 litres de 530 ch ou le freinage ABS. »

On imagine à quel point le châssis d'origine est renforcé et la suspension revisitée pour pouvoir supporter et guider les salves de couple du 5 cylindres connu sous le capot du TT RS. Quant à la carrosserie, elle est réalisée en fibre de carbone et Kevlar pour garantir la légèreté. Les jantes sont en magnésium dernier cri, même si elles mettent un point d'honneur à respecter

les codes esthétiques originels. Idem dans l'habitacle, dont le traitement est modernisé juste ce qu'il faut, avec des sièges baquets actuels à harnais qui baignent dans une ambiance course. « Je suis particulièrement fier de l'intérieur, qui reflète le savoir-faire de notre programme ABT Individual également disponible pour d'autres véhicules », précise Hans-Jürgen, qui ne perd pas le nord. Pas de quoi déboussoler les fidèles du préparateur, dont les réactions enthousiastes ont même surpris en interne. « C'était mieux que ce que nous avions espéré. Notre idée consistait à proposer la voiture à nos invités en avant-première, au cours d'une soirée spéciale, ce qui était un peu fou car il n'y avait même pas de prospectus ou de site Web à ce sujet. Et pourtant, en l'espace de trois heures, les 25 voitures que nous avions prévues à l'origine étaient vendues. Nous avons même dû promettre 5 voitures supplémentaires le lendemain matin. Concernant le tarif, aucune précision n'est donnée officiellement. Mais au doigt mouillé, on peut estimer que la fourchette se situe entre 350 000 et 400 000 € (avec le châssis d'origine et la reconstruction complète). L'homologation, quant à elle, semble possible en France après avoir immatriculé la voiture en Allemagne pendant une courte période, si l'on se réfère aux directives européennes à propos de l'harmonisation des certificats d'immatriculation. ●

Par Laurent Chevalier

EN BREF

Moteur : **5 cyl., turbo, 2,5 litres, 530 ch**
Transmission : **intégrale**
Production : **limitée à 30 exemplaires**
Prix : **moins de 400 000 € (estimation)**



Mercedes-Maybach SL 680 Monogram Series

Malgré son appellation qui laisse penser qu'un V12 se cache sous le capot, la Mercedes-Maybach SL 680 Monogram Series hérite du V8 4 litres biturbo, en configuration 585 ch. Celui de l'AMG SL 63, en 100 % thermique donc, au contraire de la SL 63 E Performance (612 ch thermiques + 204 ch électriques). Ici, la course à la puissance n'est pas une fin en soi. En revanche, les détails de présentation, peinture et finition le sont. Ainsi, Maybach démontre son savoir-faire artisanal, au travers de cette stricte deux places, alors que les SL classiques restent des 2 + 2. « Nous voulons surprendre, inspirer et enthousiasmer nos clients (...) avec le modèle le plus sportif et le plus extravagant que nous ayons jamais créé », précise Daniel Lescow, directeur de Mercedes-Maybach. Deux variantes principales sont au programme (rouge ou blanche) mais des peintures spéciales sont également proposées sur demande (11 900 €). Rassurez-vous, le capot contrasté à motifs n'est pas obligatoire. En revanche, le cuir est forcément blanc et l'habitacle immaculé vous imposera de vous essuyer les pieds avant d'entrer. La suspension à antiroulis semi-actif est reconduite avec un cran de plus vers le confort, et la transmission intégrale 4Matic+ veille toujours au grain. Les tarifs débutent à 265 750 €. ●

Par Laurent Chevalier





1946 - 2025

Jochen Mass

Vainqueur d'un grand prix de F1 et d'une édition des 24 Heures du Mans, Jochen Mass nous a quittés à l'âge de 78 ans des suites d'un AVC survenu en début d'année.



S'il a couru en F1, c'est surtout en Endurance que s'est épanoui Jochen Mass, ici avec Jacky Ickx et l'ingénieur Norbert Singer, au sein de l'équipe Porsche dont il a été un pilier.



Cette fois-ci malheureusement, l'annonce du décès de Jochen Mass est une véritable information et non une fake news comme

celle qui a été diffusée par les réseaux sociaux il y a quelques mois. Et cette nouvelle attriste tous ceux qui ont eu la chance de côtoyer ce gentleman éminemment sympathique. Avant de s'engager en sport automobile, il avait longtemps navigué sur les océans dans la marine marchande. Lorsqu'il est devenu pilote, il lui arrivait d'ailleurs de se rendre sur les courses sud-américaines à bord de son propre yacht...
Après avoir débuté comme pilote amateur en course de côte, Jochen Mass est passé – sans le rechercher du tout – pilote pro en 1970, grâce à Ford. Il n'avait alors jamais imaginé pouvoir être payé pour être au volant ! Le départ d'une très jolie carrière pour cet homme qui démontrera très vite une polyvalence appréciée. Elle le mènera en Formule 1 en 1973. Recruté par McLaren comme équipier de James Hunt, il remporte au Grand Prix d'Espagne 1975 une victoire sans joie, acquise dans des conditions tragiques (quatre spectateurs tués). Malheureusement, elle restera sans lendemain, malgré 105 grands prix disputés jusqu'en 1982. Conscient qu'il ne faut pas tenter le diable, il se retire de la F1 après avoir survécu à un énorme crash dans la courbe de Signes au Grand Prix de France.

C'est en Endurance que sa carrière connaît le plus de succès. Il a longtemps piloté pour Porsche en partageant le volant de stars telles que Jacky Ickx, Derek Bell, Hans Stuck ou Stefan Bellof. Il a fait partie des équipages légendaires des fameuses Porsche 956 et 962. Il ne vouait pas un culte démesuré aux 24 Heures du Mans – trop dangereuses à son goût – mais les a tout de même remportées en 1989 sur une Sauber Mercedes C9 en compagnie de Manuel Reuter et Stanley Dickens. Le summum de sa carrière. Il a failli doubler la mise deux ans plus tard sur une Mercedes C11, mais une pièce à 10 francs a mis fin à un leadership de dix-sept heures. Il restera par la suite ambassadeur de la marque à l'étoile pour le plaisir de piloter quelques-unes des plus belles machines de course jamais produites. J'ai personnellement eu la joie de passer une journée à son côté dans une Mercedes du Grand Prix de l'ACF 1914 sur les routes du circuit de Lyon, afin de fêter le centenaire du triplé légendaire de Mercedes dans l'une des plus fameuses courses de l'Histoire. Un souvenir inoubliable que sa gentillesse avait transcendé. Adieu Jochen. ●

Par Alain Pernot

Il avait failli doubler la mise au Mans, mais une pièce à 10 F avait mis fin à un leadership de dix-sept heures.



Deux salles, deux ambiances... immanquables !

Deux rallyes hors normes viennent tout juste de s'achever,
et une seule envie nous anime : vous les faire partager... et y retourner !



Et si l'envie vous prend de vivre ces
aventures au volant de votre jouet préféré,
bonne nouvelle : ces deux superbes
road trips sont déjà au programme 2026,
à découvrir sur www.sportauto.club.

Premier opus de cette série, **début mai**, In Cantal We Trust nous a emmenés – comme son nom l'indique – sur les routes sauvages et spectaculaires du Cantal. Le ton était donné dès la première soirée dans le style Art déco de l'hôtel-restaurant *Le Radio*. Puis pour se mettre en jambes, une demi-journée de pur plaisir sur le mythique circuit de Charade avec la Classic Racing School et ses formules classiques. Organisation millimétrée par toute l'équipe de Julien Chaffard, soleil éclatant, et 18 pilotes conquis : tous les ingrédients étaient réunis pour une expérience inoubliable. Pilotage à l'ancienne, vraie boîte manuelle, rapport poids/puissance redoutable, les fesses au ras du bitume... sensations garanties ! Après un déjeuner sur la pit lane, place à un rallye très roulant, ponctué de haltes gourmandes parfaitement choisies. Jean-Michel Verdier, enfant du pays et maître d'œuvre du parcours, nous a offert un sans-faute : paysages à couper le souffle, étapes gastronomiques d'exception – *La Cave de Marcel*, *Le Moulin d'Adèle*, *Le Garage* (époustouffant) – et un dîner grandiose au château de Couffour, au restaurant doublement étoilé fondé par Marie-Aude et Serge Vieira. Le retour s'est fait par le viaduc de Garabit et une dernière escale au circuit d'Issoire, chez AUVERdrive, avec un déjeuner au cœur de la collection privée de Tchine. Un final en beauté !

belles routes d'Europe, celles sélectionnées par Patricia, Narcisse, Claude et Olivier nous ont littéralement bluffés. A flanc de falaises vertigineuses – entre 300 et 700 m de haut –, chaque virage révélait des paysages irréels : lagons bleu turquoise, villages figés dans le temps, belvédères majestueux... Le fil conducteur de ce périple : le Verdon, sauvage et sublime. Clin d'œil gourmand au *Jas de Majastre*, où nous avons vécu deux repas inoubliables, l'un autour de la truffe, l'autre tourné vers la morille. Et pour clore ce chapitre sur une note plus détendue, un grand bravo à Virginie et à Stéphane, vainqueurs de notre désormais incontournable tournoi de pétanque Sport Auto ! Le point commun entre ces deux rallyes ? Une convivialité exemplaire et la bonne humeur contagieuse de tous les participants. Un immense merci à chacun d'entre vous.

Texte & photos Jérôme Kuehn



A peine une semaine plus tard, cap vers les gorges du Verdon grâce à notre team Riviera. Pour résumer l'Love Verdon en un mot ? Waouh ! Même après avoir arpenté les plus

Par Sylvain Vétaux

IWC Ingenieur Automatic 42

Diamètre : 42 mm Mouvement : automatique 82110
 Prix : 21 200 € Site : www.iwc.com/fr



Au début du mois d'avril se tenait le salon Watches and Wonders, à Genève, et c'est à cette occasion qu'IWC a choisi de présenter sa nouvelle Ingenieur. Cette montre, c'est un peu la Porsche 911 de la manufacture suisse. Une pièce bonne à tout faire mais dont la polyvalence ne doit pas faire oublier la technicité. Ce millésime reprend les codes esthétiques choisis par Gérald Genta (voir encadré ci-dessous) : bracelet intégré, lunette maintenue par cinq vis, aiguilles et index bâtons, lisibilité maximale. Il se distingue cependant par le matériau utilisé, de la

céramique noire (dureté de 1 300 vickers) dont est intégralement faite cette montre trois aiguilles. Enfin presque, puisque le fond en saphir, transparent, laisse voir les entrailles du joli mouvement 82110, réalisé en interne et à remontage Pellaton. Ce dernier optimise la tension du ressort de barillet et la réserve de marche (60 heures) grâce à l'utilisation d'éléments en oxyde de zirconium. A la fois baroudeuse, avec sa structure inrayable et élégante (le cadran est magnifiquement gaufré), l'Ingenieur 2025 présente en plus l'avantage d'être très légère et peu épaisse (11,6 mm).

POUR ALLER PLUS LOIN...

Gérald Genta

C'est en 1976 que ce Suisse, disparu en 2011, lance l'Ingenieur. A la fois horloger et artiste, on lui doit quelques-unes des plus emblématiques montres de l'Histoire. Sans lui, la Patek Philippe Nautilus, l'Audemars Piguet Royal Oak, l'Universal Genève Polerouter ou bien encore l'Omega

Constellation n'auraient pas vu le jour. L'Ingenieur originelle (référence 1832) diffère peu de celle d'aujourd'hui, à l'exception des épaulements de la couronne, absents au siècle dernier. On retrouve par exemple les maillons centraux du bracelet intégré, marque de fabrique de ce

modèle. Montre réputée pour sa robustesse et sa technicité (d'où son nom), elle résistait à des champs magnétiques de 80 000 A/m et son mouvement, relié à un support en caoutchouc, lui permettait d'absorber les chocs du quotidien.



Victorinox

■ 42 mm ■ à partir de 495 €
 ■ www.victorinox.com

Nouvelle venue au catalogue, la collection Swiss Army se décline en trois modèles : Automatic (en photo), Quartz ou Chrono. Ils exhibent tous le même diamètre et une volonté d'être la montre Gada (Go Anywhere, Do Anything) avec une étanchéité à 100 m, des index en relief et des cadrans texturés et unis très lisibles.



Oris

■ 40 mm ■ 2 250 € ■ www.oris.ch

A l'occasion des 60 ans de sa plongeuse, Oris lance une nouvelle mouture de la Divers Sixty-Five, une montre réintroduite dans la gamme en 2015. Pour 2025, le cadran noir, reconnaissable à ses grands chiffres aux quatre points cardinaux, fait l'impasse sur la date mais récupère le logo d'origine et l'inscription Anti-Shock. Le bracelet riveté ravira les nostalgiques, et la lunette est bidirectionnelle.



Rolex

■ 40 mm ■ à partir de 15 350 €
 ■ www.rolex.com

La Land-Dweller inaugure un nouveau calibre 7135, visible à travers un fond transparent (chose rare chez Rolex) et qui fonctionne grâce à un inédit organe de régulation Dynapulse, à distribution séquentielle. Cette montre qui se veut à la fois polyvalente et élégante présente aussi une lunette facettée et un bracelet, en or ou acier, intégré à la carrure.



Propos recueillis par Alain Pernot
Portrait Laurent Villaron



Frédéric Lequien

Organisateur du championnat du monde d'Endurance (WEC)

LA DISCRÉTION EN ACTION

Après avoir longtemps œuvré en Rallye-Raid, Frédéric Lequien est revenu dans l'univers des circuits. Avec autant de discrétion que d'efficacité, il dirige désormais le championnat du monde d'Endurance, qui connaît un véritable âge d'or.

"En Endurance, les voitures sont les personnages principaux de l'histoire."



Quel est votre premier souvenir lié à l'automobile ?

C'est quand mon père s'est pointé un soir avec une Porsche 911 T en 1979. J'avais 7 ans et je ne me rendais pas compte de ce que c'était. Lui vivait un rêve de gamin. Il a dû la garder environ trois ans et l'a revendue à un berger en Corse. Elle a fini criblée de balles dans un ravin ! Je me rappelle aussi l'Austin Mini de ma mère dans laquelle nous nous entassions pour nous

rendre aux matches de foot le dimanche. Mes premiers souvenirs de sport auto remontent à la période 83-88. La tradition était de regarder les grands prix avec mon oncle, un fan de F1. La voix de Jean-Louis Moncet m'a beaucoup marqué. Il y a des pilotes qui, plus tard, m'ont fait rêver. Jean Alesi, par exemple, ou Jean-Louis Schlesser dont les victoires au Dakar m'ont fasciné. Avec son propre buggy deux roues motrices, il tapait l'armada des usines. Pour moi, c'était un héros des temps modernes.

Adolescent, vous projetiez-vous dans le sport auto ?

Pas du tout ! Pas par manque de passion. Disons que je suis plutôt pragmatique et ça me paraissait impossible. C'est arrivé par opportunité. Pendant longtemps, mon seul lien direct avec le sport automobile a été Axel Dolhem, l'un de mes meilleurs amis, qui est le fils du pilote José Dolhem, par ailleurs demi-frère de Didier Pironi.

Comment s'est opérée la bascule vers cet univers ?

Mon premier boulot était chef de publicité junior pour *Le Journal de l'automobile*. Je devais avoir 22 ou 23 ans. J'appelais les concessions automobiles pour leur vendre des encarts publicitaires afin qu'elles puissent recruter du personnel. Ensuite, je suis parti dans la première régie publicitaire spécialisée dans la vente de pub sur Internet. C'était très précurseur. Puis j'ai reçu un coup de fil d'un chasseur de têtes pour intégrer Eurosport afin de m'occuper de la partie « nouveaux médias » et j'ai rejoint le tout petit groupe qui a fondé Eurosport Events. Nous avons créé les Super Racing Weekends qui réunissaient le FIA GT de Stéphane Ratel, l'European Touring Car Championship ainsi que des courses de support. Ça a très bien marché.

Comment vous êtes-vous retrouvé sur le Dakar ?

Fin 2004, Amaury Sport Organisation me recrute comme directeur des relations concurrents du Dakar. Changement d'ambiance total ! Sur la partie opérationnelle, il n'y a rien de plus difficile que le Rallye-Raid. Mon premier Dakar est donc en 2005. Probablement l'un des plus durs de l'Histoire. Après deux ans, je suis devenu directeur adjoint du Dakar. Ça a sans doute été l'expérience professionnelle la plus marquante de ma vie. La plus enrichissante aussi tant humainement que professionnellement. Et la plus difficile. Bien qu'on ait mis en place des moyens colossaux pour assurer la sécurité des participants et du public, on n'a malheureusement pas échappé à des drames. C'est quelque chose qui m'a beaucoup marqué. Ça permet de relativiser de nombreuses choses.

Avez-vous vécu l'annulation du Dakar 2008 pour cause de menaces terroristes ?

Oui. A J-5, on sent que ça ne se présente pas vraiment très bien. On est alerté par le gouvernement français des risques d'attentat. Puis à J-2 ou J-3, le Gouvernement prend publiquement la parole et recommande à tous les ressortissants français de ne pas se rendre en Mauritanie. Dès lors, il n'y a pas d'autre choix que d'annuler le Dakar. La veille du départ, nous avons réuni tous les concurrents. Près de 1 200 personnes se trouvaient dans l'opéra de Lisbonne et nous étions trois sur scène pour leur annoncer l'annulation. Derrière la déception, il y a alors toute une économie en danger, avec 90 % de privés qui ont financé eux-mêmes leur Dakar, des teams qui ont encaissé l'argent et engagé les dépenses, etc. Un véritable tsunami financier qui met en péril toute la discipline.

Avez-vous participé au choix de relocaliser le rallye en Amérique du Sud, l'année suivante ?

Oui. Le soir même de l'annulation, nous nous sommes réunis dans une chambre d'hôtel avec Etienne Lavigne – directeur du Dakar

à l'époque – et deux ou trois autres personnes d'ASO. On était totalement abattus, mais on s'est dit que ce n'était pas possible que ça s'arrête là. Avant de traiter l'aspect financier, la première action a été de choisir une destination pour l'année d'après parce qu'on avait bien compris que l'Afrique, c'était terminé. L'Histoire allait se répéter... On a décidé d'organiser le Dakar suivant en Amérique du Sud. Il faut savoir que, quelques mois avant, on avait fait une reconnaissance en vue d'acquiescer le Rallye Las Pampas. Nous étions revenus la tête pleine d'étoiles en nous disant que l'Argentine est un pays fabuleux pour faire du Rallye. Nous avons réussi à vendre l'idée à la famille Amaury. Et puis, sous quinze jours, nous avons remboursé les concurrents de l'intégralité des frais d'engagement. On parle de quelques dizaines de millions d'euros ! Et nous avons organisé sans droits d'inscription une épreuve dans les Carpates baptisée « Rallye d'Europe Centrale » pour qu'ils puissent avoir une monnaie d'échange avec leurs clients. J'ai quitté le Dakar en 2011. J'ai monté ma société et contribué à l'organisation du Silk Way Rally. C'était un rallye très ambitieux puisqu'il a démarré en traversant trois pays. Puis il n'a eu lieu qu'en Russie pendant des années. A partir de 2016, il a traversé la Russie, le Kazakhstan, la Chine, la Mongolie. Des parcours qui étaient juste démentiels. Une aventure formidable.

Comment s'est opéré votre retour à l'univers du circuit ?

J'ai reçu un coup de fil d'un cabinet de recrutement. Vu le potentiel du WEC, ça ne pouvait pas mieux tomber. Comme dit souvent Richard Mille : « *Ne pas avoir de chance est une faute professionnelle !* » J'ai rencontré Pierre Fillon et on s'est mis d'accord pour que je prenne les rênes du WEC à travers la société Le Mans Endurance Management. Je ne suis pas arrivé avec un gros melon en disant : « *Je vais faire une révolution dans le monde de l'Endurance.* » J'ai œuvré pour porter beaucoup d'attention aux teams privés, aux gentlemen drivers, parce que je sais que les constructeurs sont parfois seulement de passage. C'est vrai qu'aujourd'hui, le WEC est clairement devenu, à part en LMGTC3, un championnat de constructeurs. Après, ce qui nous ramène les pieds sur terre, c'est qu'on organise également l'European Le Mans Series qui est un championnat de gentlemen drivers.

Quels sont les atouts de l'Endurance aujourd'hui, selon vous ?

La base, c'est un bon règlement pour attirer les constructeurs. Je pense qu'on a plutôt réussi sur ce point puisque ce n'est jamais arrivé dans l'histoire du sport automobile d'avoir autant de constructeurs officiellement engagés dans un championnat du monde. Et Genesis en 2026, Ford et McLaren en 2027 vont bientôt nous rejoindre. Nous avons un très beau plateau composé de belles voitures. Et avec nos deux ●●●



8 Heures de Bahreïn (WEC, 2023)

Avec Pierre Fillon (président de l'ACO) et Richard Mille (président de la commission Endurance de la FIA), Frédéric Lequien compose un trio complémentaire.



Après sept années consacrées à l'organisation du Dakar, Frédéric Lequien a animé le Silk Way Rally.

DPP

catégories Hypercar et LMGT3, il y a sans arrêt des dépassements en piste. Je pense d'ailleurs que le WEC est le championnat du monde le plus spectaculaire. Ce sont de véritables sprints ! Il y a aussi une identification des marques qui est assez directe. En Endurance, les autos sont les personnages principaux de l'histoire. Il est en train de se passer quelque chose de magique. Cela dit, nous gardons la tête très froide parce qu'on sait que tout ça est très fragile. Nous sommes également dépendants du contexte géopolitique et économique. Nous avons mis des garde-fous pour contenir les coûts avec cette fameuse balance de performance (BoP). C'est un outil fantastique qui aide les constructeurs à lutter contre leurs démons. Il est important de bâtir quelque chose de soutenable et de durable sur le plan économique. Avec la BoP, ça ne sert à rien de dépenser des dizaines de millions d'euros en développement. Je pense qu'aujourd'hui, si on considère que le budget moyen en Hypercar est de 30 millions d'euros, ça reste extrêmement raisonnable compte tenu du retour sur investissement. Le WEC est devenu une très belle plateforme marketing. Ça explose sur les réseaux sociaux et en streaming. Ces résultats sont le fruit du travail de toute une équipe. Avec Richard Mille et Pierre Fillon, je pense que nous constituons un trio qui fonctionne bien. Richard est un génie du marketing, moi je viens de la communication et de la télévision. Pierre est un amoureux du sport et c'est un vrai stratège. Nous avons tous une personnalité différente, mais nous croyons en des valeurs communes. C'est formidable de travailler dans un environnement comme ça, en pleine confiance.

Etes-vous satisfait du nombre de spectateurs présents sur les courses du WEC ?

Les 24 Heures du Mans ont toujours été une course très populaire où la proximité est très importante. Il faut donner la sensation au public de pouvoir approcher les pilotes et les voitures, de pouvoir se balader autour du circuit. Et comme ce sont des courses longues, on doit aussi mettre de l'animation. Il faut qu'il y ait une vraie expérience spectateur. Nous avons beaucoup travaillé là-dessus depuis quelques années. Je suis stupéfait par le nombre de jeunes qui viennent voir les courses et je trouve ça génial. Il convient de mettre en œuvre un cercle vertueux, c'est-à-dire qu'on doit investir en promotion, en communication pour faire venir le public sur les courses. Une fois qu'il est sur place, c'est presque gagné.

Pour le WEC, est-ce facile ou compliqué d'exister à l'ombre des 24 Heures du Mans ?

C'est une très bonne question. C'est celle qu'on se pose avant chaque réunion de communication et de marketing ! Je pense très modestement avoir mis, avec l'aide de Pierre Fillon, un peu d'huile dans les rouages entre la machine ACO et la machine LMEM. Aujourd'hui, on fait marcher les synergies à fond. Après, c'est sûr que quand vous avez la chance d'avoir une épreuve aussi importante que les 24 Heures dans un championnat, le risque est de se faire un peu écraser par

"Le Dakar a sans doute été l'expérience professionnelle la plus marquante de ma vie."

sa renommée, mais il faut relever le défi et faire en sorte que le championnat du monde soit aussi important à gagner que les 24 Heures. C'est ce qu'on est en train de réussir. Bien sûr, tout le monde a envie de remporter les 24 Heures, il n'y a même pas de débat, mais la valorisation du titre mondial est devenue cruciale. Ferrari a d'ailleurs publiquement affiché son ambition de gagner le championnat en plus des 24 Heures. Il faut savoir se servir de l'aura de cette compétition pour installer le WEC à travers la planète entière. Pour résumer, je pense que c'est une force. Sans un championnat du monde autour, les 24 Heures du Mans seraient certainement affaiblies. Et je pense qu'un championnat du monde sans ces dernières n'existerait pas.

Ne voyez-vous pas de revers à la BoP ?

Bien sûr qu'il y a un revers. Si je devais caricaturer, je dirais que l'un des avantages du WEC est d'avoir une BoP, et que l'un de ses inconvénients est d'avoir une BoP. La question est : aurions-nous aujourd'hui tous ces constructeurs sans elle ? Je ne pense pas. Après, évidemment que c'est compliqué à gérer. Nous devons organiser beaucoup de rendez-vous pour montrer les datas et expliquer la démarche. Et je veux revenir sur un épisode qui m'a touché. Certains pilotes ou certains fans n'ont pas compris que, avec la FIA, nous ayons demandé il y a deux ans que les constructeurs ne parlent plus de BoP publiquement. Ce n'est pas du tout dans un esprit fascinant. C'est simplement pour l'intérêt du championnat. Je ne suis pas en train de dire que tout ce qu'on fait est la perfection. Il peut y avoir des corrections à effectuer, mais je pense aussi qu'il faut accepter, y compris pour les pilotes, que c'est un championnat de BoP et que c'est fait pour égaliser le niveau des voitures. Mais finalement, ce seront toujours les meilleurs concurrents qui seront devant. Le but d'une BoP n'est pas de « flinguer » la meilleure équipe. C'est de créer une fenêtre de performance. Quand vous sortez de cette fenêtre par le haut, vous êtes ramené dans le haut de la fenêtre. Quand vous en sortez par le bas, vous êtes ramené dans le bas de la fenêtre, mais il y aura sans cesse des écarts. La BoP peut donner l'illusion de gommer toute notion de méritocratie, mais c'est une fausse impression.

Vous avez évoqué les prochaines venues en Hypercar de Genesis, Ford et McLaren. Avez-vous connaissance d'autres candidats ?

C'est déjà beaucoup ! Maintenant, oui, il y a des constructeurs qui réfléchissent à venir encore en Endurance. Il faut attendre ce qu'on va décider dans les prochaines semaines concernant une probable extension de l'homologation des Hypercar. Ce n'est pas fait mais on s'interroge. Ça pourrait attirer encore de nouveaux constructeurs.

Avez-vous déjà pris le volant en course ?

Non ! La seule fois où je me suis retrouvé au volant d'une voiture de course, c'est lorsque j'ai eu la chance de bosser avec Philippe Gache, chez SMG. J'ai pu faire quelques kilomètres avec des buggys du Dakar. Désormais, je me contente de mon simulateur, au bureau !

Parmi les voitures que vous avez eues en main, laquelle vous a laissé le plus de sensations ?

La Ferrari Dino ! C'est vraiment une auto qui me captive. C'est celle d'un de mes meilleurs amis, Axel Dolhem. Elle a appartenu à deux personnages mythiques du sport automobile français, Didier Pironi et son demi-frère José Dolhem. C'est une voiture qu'ils avaient achetée ensemble. J'ai eu la chance de la conduire quand j'avais à peine 20 ans. J'ai toujours été fasciné par son histoire, par ses lignes. Je pense que c'est vraiment l'un des plus beaux coups de crayon de l'histoire de l'automobile. ●

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...

Greg

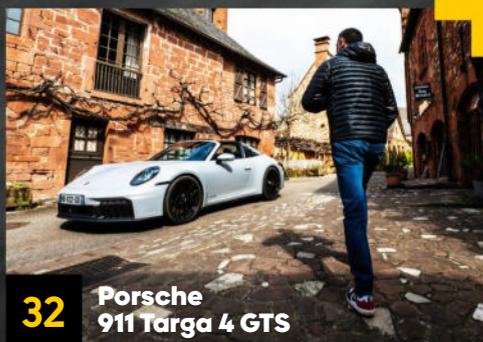
ET AUSSI...

Shelby Mustang
GT350 (1966)



52 Lamborghini Revuelto

Ce n'est pas parce qu'elle revendique plus de 1000 chevaux
qu'elle a des passe-droits : direction le Vigeant pour se frotter
à l'exercice impitoyable de notre Supertest !



32 Porsche
911 Targa 4 GTS

Laurent Villareon



42 Aston Martin
Vantage Roadster



62 Morgan
Supersport



GRAND FORMAT
Porsche 911 Targa 4 GTS

BIS REPETITA

"Vendu à Porsche, Sport Auto ! Toujours les mêmes poncifs à propos de la 911 !"
Piqués au vif, nous sommes partis voyager dans le Sud-Ouest à bord de la moins 911 des 911, une Targa 4. Ni coupé ni cabriolet, désormais hybride mais pas suffisamment pour rouler en électrique. Et vous savez quoi ? **C'est pourtant bien une Porsche pure souche, qui répète avec succès une recette qui plaît toujours. Bis repetita...**

Par Sylvain Vétaux
Photos Laurent Villaron

GRAND FORMAT
Porsche 911 Targa 4 GTS



POUR CETTE PHASE 2,
LES INGÉNIEURS ONT ÉTÉ
À L'ÉCOUTE. **ON PEUT ENFIN**
RESSORTIR D'UNE 992 SANS
AVOIR LE DOS EN COMPOTE.



Pardon aux rares habitants de Collonges-la-Rouge pour le désagrément occasionné par les ronflements du flat 6. Même si elle forçit trop à notre goût, la 911 est toujours cette GT dont les proportions sont faciles à cerner, y compris dans les ruelles étroites de la cité médiévale.



GRAND FORMAT
Porsche 911 Targa 4 GTS

C'est tout l'attrait de nos sujets "grand format" : partir la truffe au vent et nous laisser guider par la chance... qui fut au rendez-vous en Corrèze, en haut du massif des Monédières, perché à près de 1 000 m d'altitude. Sur ce restylage de 911, l'habitacle n'évolue guère mais l'ergonomie est toujours aussi convaincante.





LE POUVOIR DIRECTIONNEL
EST TEL QU'ON L'AIME :
**COSTAUD EN APPUI MAIS
ENCORE MEILLEUR QUAND
ON PREND LE TEMPS
D'EMMENER LOIN LES FREINS.**



“E

ncore ! » A peine installé à bord que le photographe râle déjà. « T'en as pas marre de conduire des 911 ? » La question est taquine mais pertinente. Chaque essai de l'allemande se résume peu ou prou à la même conviction : cette voiture sait tout faire, super. Mais quid de l'émotion ? Surtout lorsque l'hybridation s'invite à la fête. « Tu veux dire qu'on va enfin pouvoir se faufiler en ville sans rameuter tout le

monde ? » Non, Laurent. Cette GTS est bien hybride mais pas silencieuse. Son moteur électrique synchrone à aimants permanents, logé dans la PDK, peut à lui seul développer près de 56 ch et 15,3 mkg. C'est un peu juste pour espérer déplacer les 1 808 kg vérifiés de notre modèle, sans ses deux occupants du jour. « Nous ne souhaitons surtout pas allonger, élargir ni alourdir la 911 », expliquait Matthias Hofstetter, responsable du projet pour le système de combustion et hybride de la 992 phase 2. Eh bien Matthias, c'est un peu foiré. S'approcher des deux tonnes pour une 911, qui n'a même pas l'excuse de pouvoir sauver la planète (246 g/km de CO₂, malus plein pot), c'est bien trop. « C'est quoi l'intérêt, alors ? » demande Laurent, une fois ceinturé. S'assurer qu'il s'agit toujours de ce formidable outil pour voyager vite et loin sans ressentir de fatigue. Un brin de folie serait un plus appréciable, mais je n'y crois guère.

En quête de personnalité

Une Targa GTS, c'est un peu comme une Omega Speedmaster à quartz, une côte de bœuf végane ou votre serviteur président un colloque sur la bienveillance : c'est un non-sens. Lorsque Porsche relança la vraie Targa (avec cette casquette escamotable), sur la Type 997, il était le premier à nous avertir qu'il fallait envisager cette déclinaison telle la « dolce vita » de la 911. Comprendre : fini l'arsouille, place à la balade pépère. GTS, de son côté, évoque tout l'inverse avec ses grosses roues (20 et 21 pouces de série), sa double tubulure noire et sa suspension abaissée de 10 mm. Le premier bon point est d'ailleurs attribué à cette dernière. Les quatre heures d'autoroute nous ayant amenés en Dordogne, au début de notre périple, sont passées comme une lettre à la poste. La 992 n'a pourtant jamais été un exemple dans ce secteur, prétextant un dynamisme exacerbé pour justifier une raideur inutile. Pour cette phase 2, les ingénieurs ont été à l'écoute et, à défaut de confort, on peut enfin ressortir de la 992 sans lumbago. A Périgueux, petit tour en ville à l'heure du déjeuner pour jauger du potentiel attractif de la Porsche auprès des écoliers partis se restaurer. Il est intact, en dépit d'une teinte Gris Glacé Métallisé (1 248 €) discrète. La cathédrale Saint-Front domine l'Isle, cours d'eau traversant la ville. Les D710 et D45 plongent vers Les Eyzies-de-Tayac-Sireuil, village troglodyte chargé d'histoire. Petit conseil : si vous êtes dans le coin, gardez-vous sur le parking devant la grotte du Grand Roc et crapahutez, à l'aube, sur le chemin menant ●●●

GRAND FORMAT Porsche 911 Targa 4 GTS

Le majestueux château de Beynac surplombe la Dordogne. Faites-y une halte, vous nous remercirez ensuite. En dépit de cette configuration peu sportive, notre 911 est bien plus GTS dans l'âme que Targa : aucune lourdeur dans le comportement et des accélérations canon.



TECHNIQUE

Moteur : **flat 6, turbo hybride, 24 S** Cylindrée : **3 591 cm³**
Puissance thermique : **485 ch à 6 500 tr/mn**
Couple thermique : **58,1 mkg à 2 000 tr/mn**
Moteur électrique : **synchrone à aimants permanents**
Puissance électrique : **56 ch** Couple électrique : **15,3 mkg**
Puissance cumulée : **541 ch** Couple cumulé : **62,2 mkg**
Transmission : **intégrale, 8 rapports à double embrayage**
Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/central + arrière piloté PTV+**
L - l - h : **4 553 - 1 852 - 1 302 mm** Empattement : **2 450 mm**
Poids annoncé/contrôlé : **1 745 kg/1 808 kg**
Pneus AV & AR : **245/35 ZR 20 & 315/30 ZR 21** Réservoir : **63 l**
Prix de base : **197 400 €**
Options/malus : **22 837 €/70 000 €**
Prix du modèle essayé : **290 237 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **312 km/h** 0 à 100 km/h : **3"1**





L'HYBRIDATION, SI ELLE EST SENSIBLE DANS LA POUSSÉE INSTANTANÉE, N'APPORTE PAS GRAND-CHOSE. UNE 911 GTS ÉTAIT DÉJÀ UNE VOITURE RECOMMANDABLE POUR QUI NE SOUHAITAIT PAS FRANCHIR LE PAS DE LA TONITRUANTE TURBO.

aux habitations creusées dans la pierre. La vue sur la Vézère et le contre-jour sur la falaise d'en face sont superbes. La D47 poursuit sa course jusqu'à Sarlat-la-Canéda. Elle n'est que succession de courbes rapides et m'oblige à un autre constat. Toute Targa qu'elle est, cette GTS est une grande 911. Le pouvoir directionnel est tel qu'on l'aime : costaud en appui mais encore meilleur quand le conducteur prend le temps d'emmener loin les freins. Ces derniers (notre modèle n'est pas équipé de disques carbone-céramique) délivrent hélas une sensation peu agréable, liée à la récupération d'énergie. L'attaque est dure et la progressivité est plus difficile à doser qu'à bord de la 992, lorsqu'elle n'était que thermique. « *Et cette hybridation ?* » J'y viens plus tard, car il faut d'abord saluer la tenue de route. Les roues arrière directrices, de série, n'ont rien de déroutant mais confèrent, sur les phases de braquage intempestif, un placement spectaculaire de la poupe. Pas au point de contrebraquer, mais on prend plaisir à ne pas donner tout de suite l'angle nécessaire au virage avant d'en rajouter pour savourer cet arrière qui paraît changer de rails. Cela manquera de naturel aux yeux de certains, mais comme efficacité et plaisir sont tangibles, je décide d'oublier mon côté réac.

Sarlat-la-Canéda est magnifique avec son centre-ville piéton, mais la Porsche n'y a pas sa place et il est trop tôt pour déguster les spécialités lipidiques du coin. Cap au sud-ouest, pour une escale remarquée à Beynac-et-Cazenac, dont le massif château fort toise la Dordogne. « *Vous ne pourriez pas faire un peu moins de bruit ?* », se plaint une locale. Même si la suralimentation muselle les envolées habituelles des atmosphériques Porsche, il semblerait que cela soit quand même trop intrusif pour certains (98 dB à l'arrêt).

Quel punch !

L'appellation GTS est désormais synonyme d'hybridation mais aussi de refonte de la suralimentation. Le 3 litres biturbo se mue en 3,6 litres monoturbo. Ce nouveau bloc, au carter 20 % plus plat, permet de loger au-dessus des roues tout le nécessaire à l'arrivée de la fée électricité. Le turbo est positionné côté droit (lorsque vous regardez l'arrière) et intègre un moteur électrique pouvant développer jusqu'à 15 ch. Dès que la pression atteint un seuil critique, il freine la turbine, générant ainsi du courant pouvant être renvoyé dans la batterie 400 V (sous la baie de pare-brise et d'une capacité de 1,9 kWh) ou à son homologage logé dans la transmission. Ce système signe l'arrêt de mort de la wastegate, qui évitait justement cette suppression en la dissipant dans la nature. L'énergie n'est plus perdue mais canalisée. Sur le papier, cela semble très prometteur, mais sur les magnifiques routes qui nous amènent vers Collonges-la-Rouge (Corrèze), cela se traduit comment ? Par cette impression perturbante d'être monté à bord d'une 911 Turbo. Il n'y a aucun temps mort, la plus modeste sollicitation de l'accélérateur se soldant par un enfoncement du torse dans le dossier. Si le nouveau flat 6 développe seulement 485 ch, ce sont bien 541 ch cumulés qui ruent dans les brancards à la moindre accélération. Qu'un bloc suralimenté assène immédiatement sa mauvaise humeur, rien d'inédit, mais ce qui est appréciable avec ce 3,6 litres, c'est son allonge. Attraper les 7 500 tr/mn du rupteur s'opère naturellement, comme si le moteur avait encore quelque punch à délivrer à haut régime. Et c'est presque le cas. Le turbo est discret, le staccato des six pistons opposés bien présent et la poussée va crescendo. Alors bravo ! La sonorité aurait pu être plus métallique, les changements de rapport un brin plus heurtés et véloces en Sport Plus, pour conférer encore plus de caractère à cet ensemble moteur/boîte, mais mécaniquement, on se régale... comme avant. C'est là que le bât blesse. L'hybridation, si elle est sensible dans la poussée instantanée, n'apporte pas grand-chose. Par le passé, ●●●



GRAND FORMAT
Porsche 911 Targa 4 GTS



**LES D32 ET 126 CONFIRMENT UN FAIT ACQUIS :
EN MATIÈRE DE COMPORTEMENT, PORSCHE N'A DE LEÇON
À RECEVOIR DE PERSONNE.**

une 911 GTS était déjà une voiture recommandable pour qui ne souhaitait pas franchir le pas de la tonitrueuse Turbo mais voulait quand même renifler les croupières de sportives lors des sorties sur circuit. Le millésime 2025 fait aussi bien mais n'apporte rien.

Est-ce condamnable ? Porsche le revendique : « *Rouler en mode 100 % électrique, comme avec une hybride rechargeable, n'était pas l'objectif pour cette version GTS. Il aurait fallu une batterie beaucoup plus lourde et cela n'entraîne pas dans le cahier des charges* », avouait le même Matthias Hofstetter, lors du lancement. Pour résumer : cette Targa, flirtant avec les 3" pour franchir les 100 km/h, est une découvrable qui secoue bien la pulpe, tel que le faisait déjà son aïeule. Mais le meilleur reste à venir, pour la conduite comme pour le trajet.

« Faut pas me laisser là ! »

C'est un photographe jovial et sautillant qui me guide dans les ruelles étroites de Collonges-la-Rouge, l'un des plus beaux villages de France, dont les bâtisses en grès rouge sont presque incongrues au milieu de ces collines verdoyantes. Le lieu est apaisant et respire l'authenticité, aux antipodes d'autres impératifs touristiques. Arrêtez-vous déguster le confit de canard au Cantou, l'auberge à l'entrée de la vieille ville : vous me remercieriez plus tard (votre médecin, moins).

Nous reprenons l'A20 en direction de la capitale, mais nous accordons avant la morosité francilienne un détour par les Monédières, massif excentré à gauche de son grand frère le Central, et dont le point culminant, le Suc au May (908 m) marque l'entrée australe dans le parc régional de Millevaches. Les D32 et D128 confirment un fait acquis : en matière de comportement, Porsche n'a de leçon à recevoir de personne. La transmission intégrale est sensible mais pas handicapante. Comprenez que, même lorsque la reprise des gaz est anticipée, le PTV+ (différentiel piloté arrière) se charge de muer cette impatience en bénéfique. Couplé aux roues arrière directrices, l'autobloquant métamorphose le virage le plus serré en rampe de lancement. La poupe s'écrase, écorche le bitume et nous catapulte vers la prochaine difficulté qui sera avalée avec la même décontraction. Car c'est là l'intérêt majeur de la Targa 4 GTS : une fois son toit ôté (uniquement à l'arrêt car toute la verrière est articulée), elle offre à son conducteur le loisir

d'arpenter des routes de montagne avec la même confiance que s'il était au volant d'une GT3, mais cheveux au vent. Les doubles triangles ne sont pourtant pas au rendez-vous, mais la consistance de la direction et la motricité imperturbable sur sol sec font adopter un rythme à l'opposé de la conduite coulée prônée par le constructeur lors du renouveau du modèle. Ce que la Targa peine à octroyer en matière de poils qui se dressent, elle le comble en termes d'efficacité, d'agilité et de précision. Le PDCC (4 441 €) qui lutte hydrauliquement contre le roulis peut désormais être activé sur petite route sans crainte de déchausser les plombages, à condition de tenir le rythme pour qu'il travaille correctement. Dans le cas contraire, la suspension tasse plus qu'elle n'absorbe, et les passagers tressautent sur leur siège. Jusqu'à Uzerche, la Corrèze nous offre de nouveau une alternance de départementales très roulantes et de sentiers plus ou moins bien carrossés. Le voyage touche à sa fin, hélas, mais permet d'être catégorique : il n'y a pas, dans la gamme, de mauvaise 911. Et cette Targa 4 GTS, qui ne sera pas le premier choix des aficionados de la marque, pourrait bien leur faire regretter leurs a priori. Dommage que le constructeur, par le biais de l'hybridation, n'ait pas réussi à alléger d'un malus inepte. ●



L'avis de Sylvain Vétaux

L'arrivée de l'électricité sur la 911 change-t-elle la donne ? Pas du tout. C'est dommage pour des raisons fiscales, louable pour des raisons plus terre à terre. Accélération, comportement, maîtrise du grip, facilité de prise en main : cette Targa 4 GTS n'est pas à réserver aux parades à Saint-Tropez. Elle est avant tout une 911 qui n'aspire qu'à vous faire découvrir nos charmants coins cachés.



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

NACH STUTT GART

15 - 18 OCTOBRE 2025

Un « run » de 4 jours et 3 nuits
au départ d'Épinal et
en direction de Stuttgart.

Avec des spéciales vosgiennes,
des grosses portions d'Autobahn,
les musées Porsche et Mercedes,
l'incroyable Motorworld, le V8 Hotel,
les petites routes de la Forêt-Noire
et le musée Schlumpf !



THE ITALIAN JOB VERSION XXL

8 - 13 MARS 2026

Une édition unique de 6 jours
au cœur de la passion automobile
italienne. Au menu : Dallara, Pagani,
Ferrari, Lamborghini, Alfa Romeo,
Maserati... Cette édition débutera
à Parme, puis Maranello, Modène,
et se terminera à Turin. Des visites,
des découvertes, des rencontres
ultra, ultra, exclusives !



IN CANTAL WE TRUST

30 AVRIL - 2 MAI 2026

2^e opus d'un rallye ultra-roulant et
gros plaisir sur les routes du Cantal.

En ouverture, 1/2 journée sur les
monoplaces de la Classic Racing School.

Le fil conducteur sera la cuisine de
Serge Vieira en version bistronomie
ou double étoilé à Château Couffour.
Amis hédonistes, à ne pas louper !



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





ESSAI Aston Martin Vantage Roadster

A toïle et à vapeur

Pas une once d'hybridation. Juste un V8 biturbo, tentant de contenir l'impatience des 665 ch. La Vantage Roadster semble être née au siècle dernier, avec son architecture 100 % thermique et 100 % propulsion. Une espèce en voie de disparition qui propose, en sept secondes, de passer d'une GT dynamique à un excellent cabriolet.

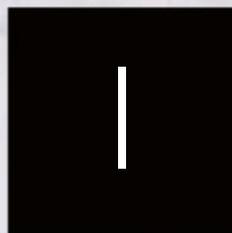
Par Sylvain Vétaux

Photos Andy Morgan/Aston Martin



CE CABRIOLET EST PLUS PUISSANT QU'UNE
FERRARI ENZO, LA SUPERCAR DE CE DÉBUT DE SIÈCLE.
**PAS LA PEINE DE ME DIRE QU'ELLES NE BOXENT
PAS DANS LA MÊME CATÉGORIE, JE SUIS AU COURANT.**

Il va être compliqué de trouver des détracteurs à cette carrosserie. En moins de 7", la Vantage ôte sa casquette, et ce jusqu'à 50 km/h. L'opération est en prime très silencieuse.



Il y a vingt ans, la Vantage voyait le jour. Les plus érudits nous diront à raison que le patronyme remonte à 1950, mais à l'époque, l'appellation désignait un kit d'optimisation mécanique pour la DB2. En 2005, la Vantage fut le premier modèle moderne de l'usine de Gaydon. Fin 2006, Aston Martin en révéla la déclinaison roadster, avec capote en toile pour ne pas alourdir une ligne que certains désignent comme l'une des plus réussies

de tous les temps. La nouvelle est-elle aussi charismatique ? L'avenir nous le dira. Elle est déjà plus imposante (+12 cm) et surtout beaucoup plus puissante (665 ch au lieu de 380). En matière de cylindrée, c'est tout l'inverse : le 4,3 litres (puis le 4.7) prend depuis longtemps la poussière, remplacé par le 4 litres biturbo provenant de chez AMG. Au début des années 2000, la Vantage est une alternative exotique à la 911, mais une finition indigne des tarifs pratiqués et des soucis de fiabilité au niveau de la transmission robotisée gâtent la recette du succès. Depuis, la firme anglaise tente de rattraper son retard face à la Porsche. Renouvelée l'année dernière, la Vantage semble enfin se donner les moyens de ses ambitions. La puissance, déjà, fait un bond farameux : +155 ch par rapport au modèle précédent, équipé du même moteur. Rappelons, pour recentrer le débat, que ce cabriolet est plus puissant qu'une Ferrari Enzo, la supercar de ce début de siècle. Pas la peine de me dire qu'elles ne boxent pas dans la même catégorie, je suis au courant. L'italienne est légère (merci la fibre de carbone), ●●●



Le seul véritable point noir dans l'habitacle réside dans la lisibilité de l'écran central, à la définition correcte mais qui devient inutilisable lorsque le soleil tape dessus. La suspension Bilstein préserve un minimum de confort, même en mode Track.



ESSAI Aston Martin Vantage Roadster

l'anglaise se revendique légère aussi (merci l'aluminium). La découvrable n'est pas une supersportive, mais elle soigne son équilibre. En statique, déjà, avec une répartition de 49/51 % (toit replié), grâce à un moteur en retrait de l'essieu avant et une boîte de vitesses automatique placée derrière. En dynamique, ensuite, comme nous le verrons bientôt. Mais avant, prenons nos marques. L'ergonomie Aston Martin réclame généralement un temps d'adaptation. Les commandes physiques sont heureusement toujours présentes. Les assemblages approximatifs de 2005 cèdent leur place à des ajustements sérieux, à des matériaux agréables à l'œil et au toucher et à une ambiance plus raffinée que dans une 911. Il est évidemment possible de passer par le département de personnalisation Q pour configurer son petit nid douillet. Coupé et roadster ont été mis au point en parallèle. Il n'a donc pas été question d'adapter une GT au décapotage, mais dès le départ, de faire du cabriolet une auto aussi aboutie que sa jumelle à tête dure. Et cela passe par l'adoption des amortisseurs adaptatifs DTX (voir « A la Loupe », SA n° 749).

Mieux maintenue...

... mais pas inconfortable. C'est le tour de force réussi par cette suspension commandée à Bilstein. A l'inverse de liaisons au sol pilotées classiques, dont les actionneurs sont logés à l'extérieur du corps d'amortisseur, ceux de la Vantage sont positionnés dans le piston. Il n'y a donc pas de latence inhérente à la quantité d'huile stagnante dans les durits, puisque le système travaille en interne. Sur le papier, c'est une belle prise de tête, si l'on en croit James Owen, responsable de la performance véhicule, mais dans les faits, c'est efficace. Le roadster n'est pas le tapis volant d'Aladdin, mais comme dans ce segment les rivales ne sont pas plus tendres avec les vertèbres, l'Aston n'a pas

à rougir. Par le passé, elle donnait parfois la désagréable sensation de piocher et de manquer de stabilité, avec une détente qui altérait le grip. C'est presque fini, même si la technologie Skyhook de l'amortissement (censée maintenir une carrosserie parallèle au sol) génère en appui des réactions un peu folkloriques de l'arrière. Le mode le plus dur n'est pas insupportable sur route, à condition de choisir un bitume parfait et de donner du rythme. Problème : le roadster est lourd, et certaines attitudes parasites en détente rendent parfois la conduite moins reposée que prévu. A moins que ce ne soit lié au moteur. Aston Martin ne reçoit à Gaydon que le bloc, et les ingénieurs maison se chargent d'y ajouter leurs culasses, l'admission, la distribution, la suralimentation et l'échappement. Ce dernier est spécifique à la Vantage et ne se retrouve pas sous les capots des AMG SL ou GT. Le plus impressionnant avec ce moteur n'est pas sa propension à pousser fort mais cette capacité de vous aplatir la fontanelle, même au-delà de 5 000 tr/mn. Saluons l'excellent grip des Michelin Pilot Sport S 5, développés exprès pour cette auto, qui assument les assauts répétés des deux turbines (soufflant à 1,1 bar) avec dignité. Aston Martin est en train de reconstruire son image et aimerait se positionner entre Bentley (pour le luxe) et Ferrari ou McLaren (pour les performances). Et c'est réussi. On oscille vraiment entre les deux univers, même si l'aptitude qu'a la Vantage à vous retourner le ventre prend le dessus. ●●●



LE PLUS IMPRESSIONNANT
AVEC CE MOTEUR N'EST
PAS SA PROPENSION À POUSSER
FORT MAIS **CETTE CAPACITÉ DE
VOUS APLATIR LA FONTANELLE,
MÊME AU-DELÀ DE 5 000 TR/MN.**

ESSAI Aston Martin Vantage Roadster



TECHNIQUE

Moteur : **V8 biturbo, 32 S** Cylindrée : **3 982 cm³** Puissance maxi : **665 ch à 6 000 tr/mn** Couple maxi : **81,6 mkg à 2 750 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 8 rapports auto** Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable**
+ contrôle de traction ajustable/de série piloté L - I - h : 4 495 - 2 045 (rétros repliés) - 1 285 mm Empattement : **2 705 mm**
Poids annoncé : **1 665 kg (à sec avec options light)** Pneus AV & AR : **275/35 & 325/30 ZR 21** Réservoir : **78 l**
Prix de base : **210 800 €** Prix des options/malus : **NC/70 000 €** Prix du modèle essayé : **280 800 €** (hors options et malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **325 km/h** 0 à 100 km/h : **3"6**





DE SES DÉFAUTS, L'ASTON EN FAIT DES TRAITS DE PERSONNALITÉ APPRÉCIABLES. ELLE EST MOINS RIGOUREUSE QUE LA PORSCHE EN APPUI ? TRÈS BIEN : ÇA NE L'EMPÊCHE PAS D'AVOIR DU CARACTÈRE !

Avec ses huit couches, le toit – dont l'armature est faite de bras en aluminium, de pièces d'acier et de magnésium – vous coupe parfaitement du monde extérieur. Il peut être actionné jusqu'à 50 km/h, dans un silence de fonctionnement bluffant. Entre deux parois rocheuses autrichiennes et une fois la capote pliée en seulement 6"8 (un record), changement de facette. L'Aston n'est pas que belle : elle est rebelle. Calibrages de suspension et de direction sont strictement identiques au coupé, selon James Owen : « *Le seul élément qui ait changé est le support arrière de transmission, légèrement plus souple.* » Laurent Chevalier avait aimé le tempérament du coupé, je ne peux qu'adhérer à celui du cabriolet. Même en l'absence de silencieux en titane (indisponible même en option), cette mécanique prend aux tripes. Il n'y a pas de clapets pilotés dans les tuyaux, les crépitements au lever de pied étant commandés par l'injection.

Toujours moins efficace qu'une 911

La rivale à abattre, c'est évidemment la Porsche, et malgré les efforts de James Owen et de son équipe pour faire de la Vantage une référence, l'anglaise n'arrive toujours pas à distiller la même confiance. La direction électrique n'est pas sans reproches. Parfois collante au point milieu, elle ne permet pas de cerner aussi facilement les limites de l'essieu directionnel que dans une 911. La barre antirollis avant est de beau diamètre (26,4 mm), mais le roadster paie son lourd moteur. Comparer la ZF à 8 rapports et la PDK aurait pu jouer en défaveur de l'automatique. Ce n'est pas le cas. En Sport+ et Track, les passages se veulent à la fois plus véloces et plus heurtés, « *car la Vantage est avant tout une voiture de sport, et il faut que son conducteur se sente impliqué* ». En effet, et lorsqu'on évoque la comparaison avec la concurrence allemande, James partage notre avis : « *La 911 est une auto très aboutie, très efficace. Mais notre cahier des charges était chapitré autour des émotions, et je pense que dans ce secteur, la Vantage en donne davantage.* » L'argument est recevable. De ses défauts, l'Aston fait des traits de caractère appréciables. Elle est moins rigoureuse que la Porsche en appui ? Très bien : réapprenons à ne pas passer tous les virages en force. Sa direction est moins limpide et informative ? OK : maîtrisons davantage les décélérations pour, sans surcharger l'avant, conférer plus de guidage. L'écran central est parfaitement opaque lorsque le soleil tape dessus ? C'est encore le meilleur moyen de se concentrer sur la route.

Mécaniquement, la Vantage prend l'avantage sur le flat 6 Porsche, que ce soit le 3,6 litres hybride des GTS ou le 3.7 des Turbo. Le V8 anglo-allemand a tout pour lui, à l'exception d'une zone rouge stoppant sa frénésie à 7 000 tr/mn. Onctueux, expéditif, brutal, bruyant, il est secondé par une transmission, qu'elle soit mécanique ou pneumatique, très efficace. Déconnecter l'ESP (appui long de 5") fait apparaître un programme pour les pilotes en herbe. La molette de sélection des modes de conduite se mue alors en potentiomètre qui règle, sur 8 niveaux, l'intervention du contrôle de motricité. On profite ainsi davantage du travail du différentiel piloté, qui est un véritable autobloquant et pas simplement un effet de lacet obtenu via l'action des plaquettes arrière. Le freinage nous a d'ailleurs séduits. Cela eût été dommage compte tenu du diamètre des plats en carbone-céramique (410 et 360 mm), bien mis en valeur par le design aéré des jantes forgées de 21 pouces. Aston Martin a voulu qu'il n'y ait pas de différence comportementale entre le coupé et le cabriolet, et le pari est réussi, malgré les 60 kg séparant les deux modèles. Perfectible mais équilibrée, surmontée sans exagération, la Vantage doit déposer les armes dans bien des secteurs face à cette satanée 911. Mais sa conduite, moins simple d'accès et donc plus stimulante, lui fait marquer de précieux points. ●



★ L'avis de Sylvain Vétaux

A l'efficacité parfois froide d'une 911 cabriolet, la Vantage Roadster répond par une mécanique impétueuse, une sonorité plus sportive et une plastique à se damner. Alors qu'importe que son amortissement verse de temps à autre dans le perfectible. L'anglaise ajoute de la rigueur à sa tenue de route mais n'en oublie pas l'essentiel : un caractère bien trempé.





LES SENSATIONS NE SE DÉCRIVENT PAS,
ELLES SE VIVENT.

Propulsion ou 4 roues motrices
340 ch.* ou 510 ch.**

Jusqu'à 507 km d'autonomie*
Portes électriques en élytre

A0gCO₂/km



Conso. électrique (min. max.) Gamme Cyberster (wh/km) WLTP : 167-191. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage). Règlement 2018/1832. Valeurs au 09/09/2024 susceptibles d'évolution. Plus d'infos sur mgmotor.fr.



*Version 2WD **Version 4WD

Garantie 7 ans ou 150 000 km. Détails et exclusions sur mgmotor.fr
Édition 05/2025 - SAIC Motor France SAS. 888 573 896 R.C.S. Nanterre

Pensez à covoiturer

Cyberster

1^{ER} ROADSTER MG 100% ÉLECTRIQUE



#SeDéplacerMoinsPolluer



L'aviation de combat est toujours un thème de prédilection pour Lamborghini. Et la nouvelle Revuelto n'échappe pas à ce traitement. On retrouve toujours le bouton de mise en marche sous la goupille rouge. La mise en feu est moins brutale que par le passé, mais suffisamment sonore, et le V12 dort toujours à la belle étoile.





Très vite, trop loin ?

Quand la Lamborghini Revuelto toque à la salle d'examen du Supertest, le message est clair : l'italienne est venue en découdre. **Mais gare aux excès...**

Par Walid Bouarab Photos Greg

L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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

"Je crois que je l'aime, cette Revuelto. J'aime les autos compliquées à conduire vite. Il faut un peu de bagage et l'habitude du track day pour comprendre son fonctionnement."

Christophe Tinseau



est vraiment une voiture à part, même chez les sportives.

Entre les supersportives et les hypercars. J'aime bien le dessin, et cette forte personnalité qu'elle affiche. C'est encore mieux en jaune ! Je la trouve plus classe qu'une Aventador, et même l'intérieur est joliment présenté. C'est mieux fini que par le passé, et malgré le côté plus moderne, c'est assez ergonomique. Ensuite, dès qu'on se met à rouler, ça souffle le chaud et le froid... La boîte est hyper-vive, les performances sont là, ça va très, très vite ! Mais il y a un réel déficit de train avant. C'est surtout sensible quand tu arrives rapidement sur les freins. Tu sens que c'est lourd, et ça t'embarque un chouïa. C'est vraiment problématique lorsque tu souhaites faire un chrono parce qu'il faut considérablement réduire la vitesse en milieu de virage. Et au Vigeant, tu as ça un petit peu partout... Selon moi, c'est le plus gros défaut de la voiture. D'autant plus qu'on a ici des pneus routiers avec une gomme très dure. Ensuite, au moment où tu veux remettre les gaz, tu as intérêt à y aller doucement. La puissance est phénoménale et survient d'un coup. Sans les aides, c'est réellement compliqué à contrôler. Je la compare

à une McLaren 750S, par exemple, certes beaucoup plus légère, qui est nettement plus progressive. Ici, tu es embarqué par l'arrivée de la puissance, et le poids bien sûr. Un conseil, ne roulez pas sans l'ESC, c'est presque dangereux ! Finalement, en mode Corsa et avec le garde-fou activé, tu as un bon compromis. Tu sens que ça te freine un brin, mais c'est plutôt bien calibré, et au moins tu peux y aller et accélérer à fond sans arrière-pensée. Par ailleurs, je suis tout de même assez sidéré de l'endurance de la voiture, globalement. Tout a tenu toute la journée, que ce soient les pneus, les freins ou toute la technologie à bord, qui n'a pas fini par disjoncter. C'est quand même dingue avec une telle puissance et autant de masse à déplacer. Je crois que je l'aime bien, cette Revuelto. J'aime les autos compliquées à conduire vite. Il faut un peu de bagage et l'habitude du track day pour comprendre son fonctionnement, jongler avec l'équilibre et la puissance, prendre les bonnes trajectoires... Finalement, c'est surtout le bruit qui serait presque un frein. Non pas à cause de la sonorité, mais à cause des décibels ! Au Val de Vienne, on est plutôt tranquille, mais ailleurs, sonomètre à la main, je pense que ça ne passe pas ! »

Circuit Val de Vienne

■ 3 729 m ■ 15 virages ■ Largeur de piste : environ 11 m
 ■ Conditions de piste : 16 °C, sèche
 ■ Pneus : Bridgestone Potenza Sport

Temps au tour

1'41"43

5^e



00 Vitesse (km/h)



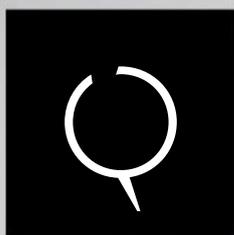
5 Rapport enclenché



G Force latérale



G Force de freinage



u'une sportive aussi flamboyante que la Revuelto traîne désormais un fil à la patte n'a plus rien d'étonnant aujourd'hui. On ne s'offusque plus de la présence d'une petite batterie de 3,8 kWh au centre de l'auto, surtout lorsque cet apport d'énergie n'a clairement aucune vertu écologique : à peine 8 ou 9 km d'autonomie en réel, et un grammage de CO₂ qui flirte encore avec les 300 g. En revanche, le boost électrique est sensible. En écrasant la pédale de droite,

le V12 atmosphérique s'envole dans les tours à la façon d'un moteur de course. Inertie inexistante, régime maximal perché à 9 500 tr/mn et sonorité terrifiante : l'essentiel est là. La poussée est brutale, presque à la manière d'une zéro émission, bien aidée par le flux permanent des trois moteurs électriques. La remise des gaz au régime opportun aboutit systématiquement à un uppercut violent, jouissif. La sonorité, moins stridente qu'auparavant, n'a rien perdu de son charme. Que les inquiets se rassurent : Lamborghini a fait en sorte que la Revuelto soit toujours et justement une Lamborghini, la modernité en plus. Cette fanfare est désormais orchestrée par une boîte automatique à double embrayage et 8 rapports qui transfigure littéralement la supercar de Sant'Agata. Positionnée dorénavant à l'arrière du V12 6.5 (qui a fait volte-face pour l'occasion), elle est rapide à la montée comme à la descente des rapports et impose un tempo d'enfer sans que son fonctionnement soit altéré par le générateur électrique dont elle dispose. Bref, l'antédiluvienne (et parfois violente à l'excès) boîte robotisée de l'Aventador n'est plus qu'un lointain cauchemar. Sur les différents modes de conduite, les ingénieurs maison ont dicté une stratégie étonnante mais qui s'entend. Le mode Sport est plus permissif que le mode Corsa, situé un cran plus haut. Sans déconnecter les aides, le premier offre plus d'angle de dérive, que ce soit à la réaccélération ou en freinage appuyé. ●●●

TEMPS DE RÉFÉRENCE

Classement de Sport Auto

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

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

Hors classement

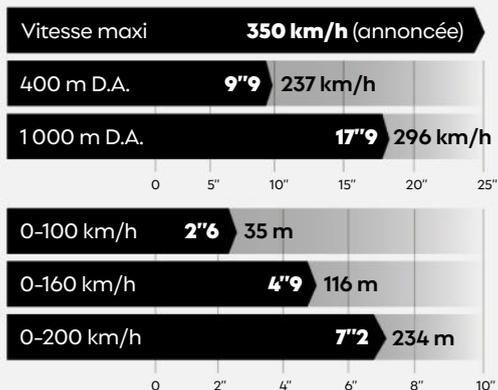
1'57"40 **Lamborghini Huracán STO**
(temps réalisé sur piste humide)



NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Mortefontaine (Ceram)

EN PISTE



REPRISES

100 à 140 km/h en Drive **1"4 (46 m)**

FREINAGE (AVEC ABS)

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

CONSUMATION

En conduite sportive **30 l/100 km**

En conduite extrême **45 l/100 km**

Autonomie sportive **260 km**

Autonomie extrême **165 km**

WLTP (mixte) **11,8 l/100 km**

VITESSE MAXI

1 Au vu des performances démoniaques de l'engin, la vitesse maxi paraît **crédible**. L'anneau de Mortefontaine étant trop incliné pour mesurer les vitesses au-delà de 300 km/h, nous nous en remettons aux données constructeur.

ACCÉLÉRATIONS

2 Le 0 à 100 km/h est promis à seulement **2"5**. Notre radar confirme presque cette annonce, à un dixième près (**2"6**). Un score qui réclame de la coordination pour jongler entre la charge de la batterie, la température des pneus à conserver et le temps de repos du launch control, qu'il convient de respecter (un départ toutes les deux minutes maximum). Une fois lancée, plus rien ne l'arrête, avec une poussée

graduelle jusqu'à 9 500 tr/mn ! Franchir le cap du kilomètre en à peine 18" en dit long sur la santé de fer de ce V12.

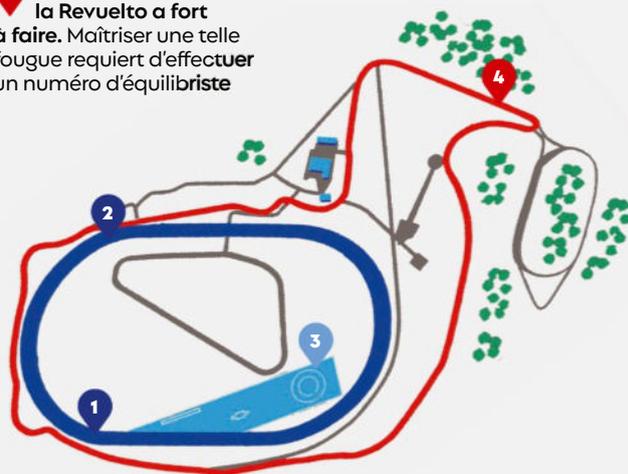
FREINAGES

3 Avec 141 m pour stopper la bête propulsée à **200 km/h, la valeur est correcte, sans plus**. Le poids est là, et on peut pourtant saluer l'endurance du système en carbone-céramique.

COMPORTEMENT

4 Avec une telle cavalerie, la Revuelto a fort à faire. Maîtriser une telle fougue requiert d'effectuer un numéro d'équilibriste

assez brillamment exécuté. La rigidité de sa coque en carbone, soudée à des trains roulants très efficaces, fait le job. Aux limites, en revanche, l'italienne exige beaucoup de son pilote, qui doit jongler entre un train avant parfois débordé par la masse imposante et un popotin qui ne demande qu'à passer devant. Un peu de bagage est réclamé pour l'emmener vite : voilà de quoi satisfaire les plus pointilleux des gentlemen drivers.



- Anneau de vitesse : 3 000 m avec virages relevés à 4,3°
- Aire plane : 77 000 m²
- Circuit routier : 5 200 m

Il faut sortir correctement du "Trop vite" et se lancer avec enthousiasme sur la ligne droite pour espérer décrocher le 300 km/h sur l'affichage numérique. Un palier atteint juste avant le point de freinage. Mais le radar est formel : le tableau de bord de la Revuelto est bien trop optimiste. Le relevé affiche "seulement" 282 km/h...



SUPERTEST Lamborghini Revuelto

Une philosophie plus fun qui laisse davantage la possibilité de jouer avec l'équilibre un poil piégeux de la Revuelto. On y reviendra. En mode Corsa, l'efficacité prime. La transmission se permet quelques familiarités ponctuées d'à-coups, histoire de renforcer le caractère féroce de l'ensemble. Si le comportement est plus lisse, plus sage qu'une Aventador, le gain en efficacité est remarquable. La Revuelto synchronise, avec une certaine simplicité, la complexité de sa machinerie pour délivrer un niveau de performance inédit pour la marque.

Catégorie poids lourd

Pour cela, le pilote dispose de deux molettes situées sur le volant. L'une fait basculer d'un mode de conduite à l'autre (Città, Sport, Corsa). La seconde laisse le choix entre un mode automatique du système hybride, une optimisation de la recharge (en quelques minutes, le tour est joué) ou à l'inverse une exploitation de tout le jus nécessaire pour les performances. C'est finalement assez intuitif, malgré les 13 configurations possibles annoncées par Lamborghini. Reste que cette surenchère se paie au prix fort. Aussi longue qu'une routière allemande (4,95 m), large comme un utilitaire (2,03 m hors rétroviseurs) et bardée de technologie, la Revuelto s'est ainsi laissé aller sur la balance. Si la fiche technique évoque 1,7 t à sec – c'est déjà 200 kg de plus que l'Aventador –, nos mesures sont implacables : 1 961 kg ! Nous avons donc dépassé les 2 t, même avec le plus léger des pilotes à bord. Et pourtant, les ingénieurs ont été généreux avec le carbone, que ce soit pour les entrailles de la bête (jusqu'à la crash box) ou sa spectaculaire carrosserie. Une telle masse ne disparaît pas une fois en piste, et malgré un équilibre relativement favorable (44/56 %) pour une sportive de cette trempe, le résultat est sans appel : la Revuelto fuse d'un virage à l'autre mais arrive constamment avec un avant alourdi par une inertie sensible. Difficile de garder le point de corde sans significativement réduire la vitesse de passage. En milieu de virage, on perd de précieux dixièmes. Ce poids finalement démentiel pour une vraie sportive se ressent également sur les courbes plus rapides, où l'italienne a tendance à vous aspirer vers l'extérieur, des quatre roues, là où bon nombre de sportives surpuissantes passent à fond. ●●●

LA LAMBORGHINI REVUELTO FUSE D'UN VIRAGE À L'AUTRE MAIS ARRIVE CONSTAMMENT AVEC UN AVANT ALOURDI PAR UNE INERTIE SENSIBLE.

BANC DE PUISSANCE

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



PUISSANCE ANNONCÉE

1 015 ch

à 9 250 tr/mn

PUISSANCE MESURÉE

938 ch

à 9 500 tr/mn

La barre fatidique de la puissance à quatre chiffres n'a pas été franchie. Ramené à la capacité totale de l'engin, le delta est semblable à ce que l'on trouve d'habitude. Nous avons tout de même déterminé que l'apport en air y a clairement joué un rôle. Bien que les mesures aient été faites avec deux énormes ventilateurs qui soufflent dans les bronches de la Revuelto, le banc de puissance opère toujours dans une salle fermée. Le V12 ne recevait pas la pression nécessaire pour alimenter sa grosse machinerie.



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

L'intérieur conserve une part de spectacle qui ne l'empêche pas d'afficher un excellent niveau de fabrication. Il faut toujours être amateur d'environnement spectaculaire, mais ça marche. Une fois les repères pris, l'ergonomie est finalement bien pensée. L'écran, qui peut paraître petit de nos jours, affiche en réalité une taille toute pertinente pour une sportive.



TECHNIQUE

Moteur : **V12 atmosphérique, 48 S** Position : **AR, longitudinal** Cylindrée : **6 498 cm³**
Alésage x course : **95 x 76,4 mm** Rapport volumétrique : **12,6** Régime maxi : **9 500 tr/mn**
Puissance maxi thermique : **825 ch à 9 250 tr/mn** Puissance au litre thermique : **126 ch/l**
Couple maxi thermique : **73,9 mkg à 6 750 tr/mn** Couple au litre thermique : **11,4 mkg/l**
Puissance électrique : **220 kW (essieu avant) + 110 kW (transmission)**
Puissance cumulée : **1 015 ch**
Capacité batterie (brute) : **3,8 kWh** Autonomie électrique : **10 km**
Transmission : **4 roues motrices (uniquement électrique à l'avant), 8 rapports auto à double embrayage avec générateur électrique (110 kW)**
Autobloquant : **non** Antipatinage : **de série + Torque Vectoring sur essieu avant**
Suspension : **double triangulation, suspension magnétorhéologique**
Direction : **crémaillère, assistance électrique** Diamètre de braquage : **non communiqué**
Freins AV/AR : **disques ventilés, étriers à 10/4 pistons (410/390 mm)**
Poids constructeur/contrôlé : **1 772/1 961 kg** Répartition AV/AR : **44/56 %**
Rapport poids/puissance : **1,75 kg/ch** L - l - h : **4 947 - 2 033 - 1 160 mm** Empattement : **2 779 mm**
Voies AV/AR : **1 720/1 701 mm** Réservoir : **85 l** Jantes AV & AR : **9,5J x 20 & 12J x 21**
Pneus AV & AR : **265/35 ZR 20 & 345/30 ZR 21**
Prix de base : **506 808 €** Options/malus : **54 434/70 000 €**
Prix du modèle essayé : **631 242 €** (malus compris)

SUPERTEST Lamborghini Revuelto

L'équilibre est donc à manier avec précision et dextérité, d'autant plus que la remise des gaz n'arrange rien à l'affaire. D'abord, ce fameux Torque Vectoring orchestré par les deux moteurs avant (un par roue, octroyant ainsi la « transmission intégrale ») semble bien faible eu égard à l'énorme machinerie qui actionne le train arrière. L'effet autobloquant qui est censé ramener le museau vers la corde en réaccélération est peu sensible, au contraire. Aides déconnectées, la Revuelto est clairement une propulsion. Il en faut peu, et sans brutalité, pour faire décrocher un arrière volage, qui emporte vite et loin l'imposant engin. Assez rare pour être souligné : notre pilote Christophe Tinseau a préféré effectuer son tour chrono avec les aides électroniques activées. C'est dire ! Avec 1'41"43 affiché au chronomètre, la performance aurait de quoi décevoir. Mais le comportement pointu de la Revuelto y est pour quelque chose, tout comme la monte pneumatique retenue par Lamborghini pour cet exercice. Tandis que certains rivaux ont fait le choix des semi-slicks pour notre grand oral, les ingénieurs maison ont opté pour des Bridgestone Potenza Sport. La raison ? « C'est ce qui est proposé aux clients, alors nous voulons garder une cohérence. » Louable, mais on ne peut s'empêcher de spéculer sur le gain que des Pirelli PZero Trofeo RS auraient apporté.

L'efficacité au détriment des sensations

Pour la première fois, la supercar Lamborghini a droit à une assistance électrique pour sa direction. Avec une calibration très directe, la Revuelto donne cette première impression de voltiger selon les injonctions communiquées au volant. La vectorisation de couple sur le train avant surprend parfois, à rythme plus doux, mais on finit par s'y faire. En revanche, ce que l'on gagne en fonctionnalités est fatalement perdu en ressenti. Si la consistance plutôt légère peut être soumise à appréciation personnelle, le niveau d'informations transmises, lui, chute. Comparée à une Aventador, la Revuelto en dit moins et de manière moins claire. C'est d'autant plus dommage pour cette brûlante italienne à la truffe un rien mollassonne. Côté sensations, on peut aussi évoquer la pédale de frein. Comme sur toutes les hybrides, la gestion entre

les différents types de freinage (récupératif vs mécanique) requiert un dosage savant. Ici, on gagne en puissance ce que l'on perd en attaque de pédale, plus franche sur une Aventador, par exemple. A contrario, on ne peut que saluer le système de freinage CCB (carbone-céramique) de Lamborghini. Après une journée intense sur le tracé du Vigeant, aucun signe d'essoufflement n'était à déclarer, et Christophe a pu s'en donner à cœur joie. Plus globalement, l'endurance de la Revuelto sur l'exigeant exercice du Supertest est à encenser. Plus de 1 000 ch et 2 t à trimballer d'un virage à l'autre ne nous ont pas empêchés de prendre sereinement la route après plusieurs sessions de sprint. Sans le plus petit signe de fatigue, sans tremblement, sans grincement de frein et sans le moindre bug d'une technologie pourtant de pointe. La Revuelto dévoile là aussi une sérieuse mise au point et un niveau de qualité de fabrication remarquable. ●



L'avis de Walid Bouarab

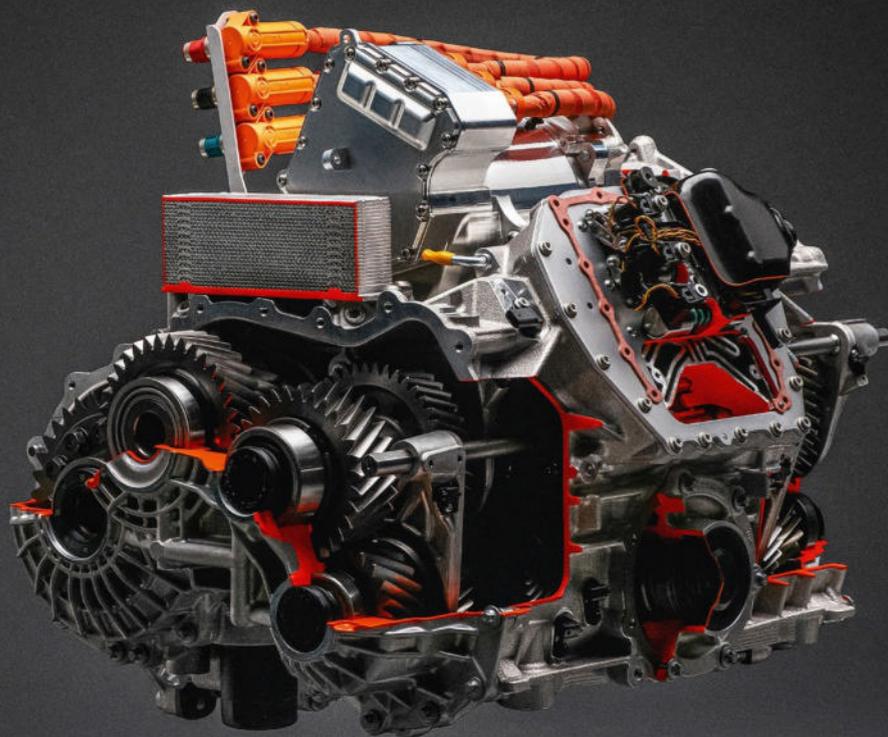


Surpuissante, grisante... Les qualificatifs ne manquent pas pour encenser la synthèse de cette Revuelto, qui a su garder une personnalité chère à la marque. Par ailleurs, sa réputation caractérielle s'est assagie. Elle n'a jamais été aussi efficace, et finalement aussi « facile ». Elle continue cependant de s'adresser à un public averti de son tempérament. On regrette surtout que la surenchère dont elle fait preuve soit la raison même de ses principaux défauts.



PLUS DE 1 000 CHEVAUX ET 2 TONNES À TRIMBALLER D'UN VIRAGE À L'AUTRE ET POURTANT, APRÈS UNE JOURNÉE INTENSE SUR LE TRACÉ DU VIGEANT, LA REVUELTO NE MONTRE AUCUN SIGNE D'ESOUFFLEMENT.





Le fait d'implanter la boîte transversalement libère de la place pour le diffuseur, au bénéfice de l'appui aérodynamique de la Revuelto.



À LA LOUPE

Par Yves Maroselli

La boîte de vitesses de la Lamborghini Revuelto

Comme certaines voitures de course, la Lamborghini Revuelto utilise une boîte de vitesses transversale pour des raisons de compacité. Explications.



À QUOI ÇA SERT ?

Depuis la Countach, les Lamborghini animées par un V12 situé en position longitudinale centrale arrière se distinguaient par une architecture originale utilisant une boîte de vitesses placée longitudinalement devant le moteur. Ce choix avait été initialement fait pour recentrer au maximum les masses à l'intérieur de l'empattement et ainsi réduire l'inertie polaire de la voiture au bénéfice de son agilité. Cette architecture s'était par la suite révélée avantageuse pour les versions à quatre roues motrices des Diablo, Murciélago et Aventador, car elle ne nécessitait qu'un arbre court pour atteindre le différentiel avant. Le fait que la Revuelto soit une hybride rechargeable de 1 015 ch à moteur V12 dont les roues avant sont entraînées par des moteurs électriques a rendu l'architecture mécanique héritée de la Countach obsolète. Ainsi, et pour les mêmes raisons que leurs prédécesseurs, les ingénieurs chargés de concevoir la Revuelto ont préféré placer la lourde batterie dans le tunnel passant entre les sièges pour réduire l'inertie polaire de la voiture. Il a donc fallu faire pivoter le V12 de 180° autour de son axe vertical, et disposer la boîte à l'arrière du moteur. Mais plutôt que de

positionner cette dernière en porte-à-faux arrière, ce qui aurait empiété sur l'emplacement du diffuseur, ils ont décidé d'imaginer en partenariat avec le spécialiste Graziano une nouvelle boîte transversale placée au-dessus du différentiel arrière. Le choix d'une boîte transversale pour un moteur longitudinal n'est pas nouveau ; utilisé communément en course, il a aussi été retenu par Ferrari pour les 348 et Mondial T à la fin des années 80. L'originalité réside ici dans le fait que cette boîte inédite est à double embrayage, contrairement à l'unité robotisée simple embrayage de l'Aventador.



COMMENT ÇA MARCHE ?

La sortie du vilebrequin se fait par l'arrière du V12. Le module double embrayage entraîne deux arbres concentriques portant chacun un engrenage conique de petite taille. Le mouvement est ainsi transmis à deux demi-arbres primaires transversaux, l'un à gauche, l'autre à droite. Au-dessus de ces derniers est installé l'arbre secondaire qui entraîne le différentiel placé sur le côté gauche. La boîte 8 rapports qui en résulte est très courte (56 cm), mais plutôt large (75 cm) et haute (58 cm). Avec 193 kilos avoués sur la balance, on pourrait

juger cette transmission très lourde, mais il faut tenir compte du fait qu'elle intègre en son sommet une machine électrique à flux radial de 150 ch.



VONT-ILS TROP LOIN ?

Grâce à une fourchette et à des engrenages spécifiques, cette machine électrique peut être connectée en entrée ou en sortie de boîte. Dans le premier cas – on parle alors de position P2 –, elle est utilisée pour jouer le rôle de démarreur, de générateur, ou pour abonder le couple du V12 à bas régime. Dans le second cas (position P3), elle peut, si le niveau de charge de la batterie l'autorise, suppléer les moteurs électriques avant pour propulser la voiture en mode tout électrique, en marche avant, mais aussi en marche arrière, ce qui permet d'alléger la boîte de la pignonnérie correspondante. ●



NOTRE AVIS

Pour aller plus loin dans le sens de la compacité, il ne reste plus qu'à installer le V12 lui aussi en position transversale, comme sur la Lamborghini Miura de 1966 !

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 Éric 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

Musique classique

Une Morgan moderne : voilà un bel exemple d'oxymore, l'alliance de deux mots de sens contradictoires. **C'est pourtant le postulat de cette toute nouvelle Supersport, qui cherche à progresser sans perdre sa formule unique. Magie, y es-tu ?**

Par Nicolas Valeano
Photos Morgan



L'ALLURE GÉNÉRALE DE LA SUPERSPORT
RESTE BIEN DANS LES CODES DE MORGAN :
**PAS DE RISQUE DE LA CONFONDRE
AVEC UNE AUTRE MARQUE !**



D

Depuis 1909, du côté de Malvern Link, au sud-ouest de Birmingham, on produit à la main des automobiles Morgan. Elles ont parfois trois roues, parfois quatre, du bois de frêne, de l'aluminium et du cuir parmi leurs matériaux, et elles parcourent avec agilité les petites « B roads » de leur Worcestershire natal. Hors du temps, à raison de quelques centaines d'exemplaires chaque année, la marque *so British* continue bon an mal an son

bonhomme de chemin. Mais nous sommes en 2025 et si la famille est toujours impliquée, de nouveaux actionnaires ont donné les moyens à Morgan de penser une auto pour le XXI^e siècle. Presque à temps ! Mais il n'est pas question de renverser la table et de remettre en cause les préceptes qui ont fait son modeste succès. Pourtant, avec la





Le 6 en ligne BMW est rentré au chausse-pied sous le capot. Les jolis sièges maintiennent juste ce qu'il faut, et peuvent recevoir différents cuirs et coutures en option. La position de conduite se trouve facilement, mais il faut tourner la tête pour lire les beaux compteurs décalés sur la planche de bord.

AVEC LES 340 CH DU MOTEUR BMW, LA PETITE ANGLAISE NE MANQUE PAS DE VIVACITÉ ET **LES 100 KM/H SONT ANNONCÉS EN MOINS DE 4"**.

Les mouvements de caisse maîtrisés, la grande vivacité et le poids plume de la Supersport en font un joli jouet pour les routes de montagne. Le très seyant hard-top accroît de 10 % sa rigidité torsionnelle.



Supersport, Morgan espère proposer celle qui pourrait être la seule voiture de sport d'un foyer. Autant dire qu'elle doit offrir un brin plus de confort et de praticité que celles qui l'ont précédée.

Il aura fallu un peu plus de trois ans de développement aux petites équipes de Morgan (200 personnes en tout) pour concevoir leur nouveauté sur la base de la plateforme de la génération précédente, largement retravaillée pour gagner en masse et en rigidité torsionnelle (+ 10 %). Baptisée « CXV », cette plateforme présente une nouvelle suspension et une direction repensée, tandis que la carrosserie aux panneaux d'aluminium collés sur une structure en bois de frêne est toujours construite à la main, dans la plus pure tradition du « coachbuilding ». L'allure générale de la Supersport reste bien dans les codes de la marque : voilà immanquablement une Morgan ! Sa silhouette demeure inspirée des modèles de l'entre-deux-guerres, avec son capot étroit à charnière longitudinale et ses ailes XXL. On reconnaît la calandre typique en fer à cheval, les phares sortant des ailes, les rétroviseurs chromés, l'arrière plongeant.

Cockpit ouvert aux vents

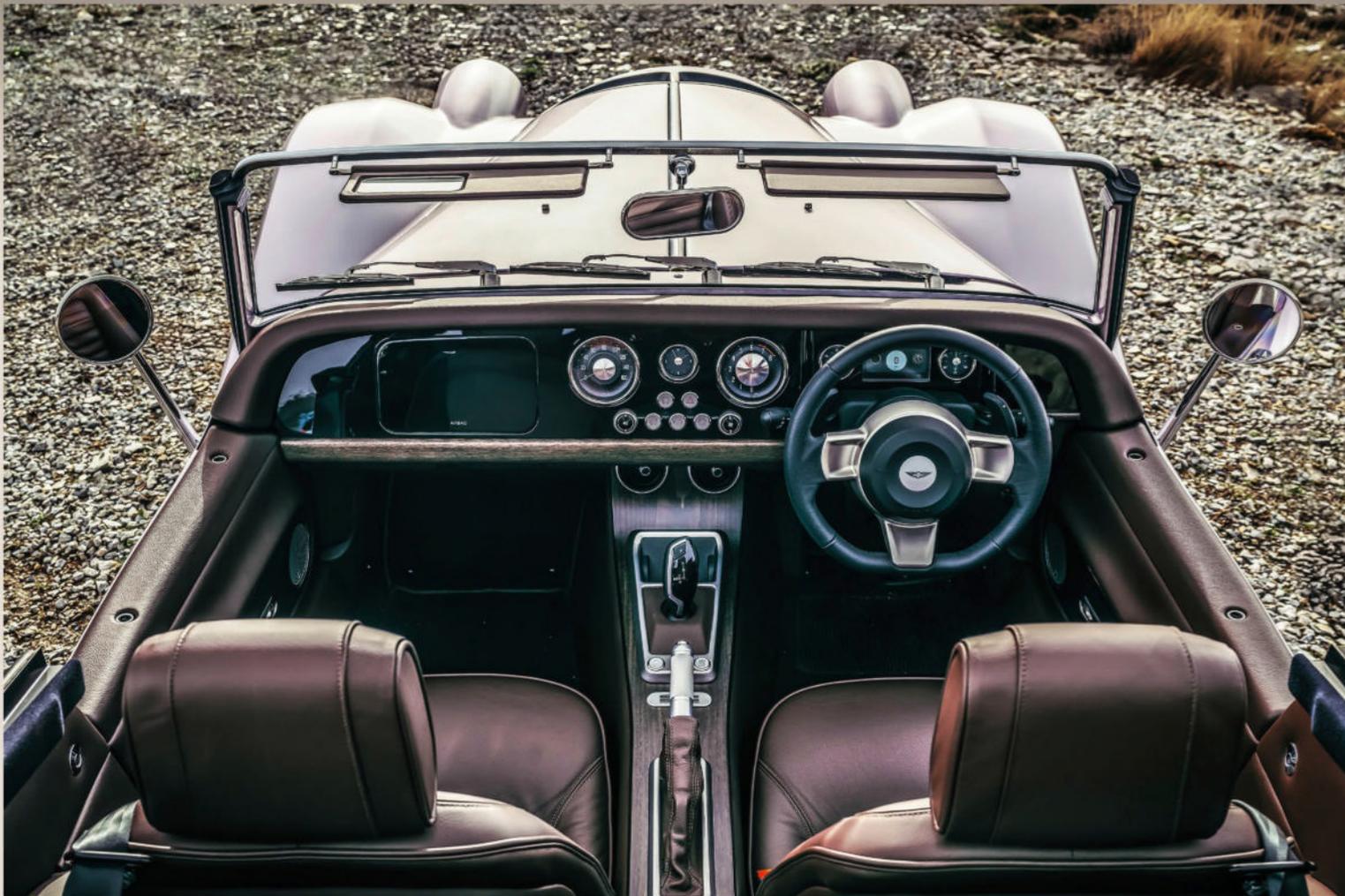
Tout y est, mais cette réinterprétation très fine a su prendre l'air du temps et les designers ont fait un excellent travail. La Morgan a gagné en muscles tout en gardant un gabarit compact de 4,11 m de long (à peine plus qu'une Clio) pour 1,29 m de haut. En regardant de plus près, on comprend la savante évolution du style vers des touches modernes avec force détails : le traitement des boucliers, des prises d'air, les surfaces lissées, les pointes de gris mat... C'est surtout l'arrière qui tranche avec un aspect sportif plus sculpté, très effilé. Les couleurs de carrosserie comme les revêtements de l'habitacle sont personnalisables à la demande : c'est plus facile avec une voiture cousue main.

Le contraste est moins fort dans l'habitacle, qui avait déjà su évoluer dans les modèles précédents. La planche de bord est du genre sobre, parsemée de beaux compteurs analogiques en provenance de Caerfont, le constructeur d'origine des compteurs Smiths.

Ils se montrent très lisibles, à part le tachymètre, trop éloigné. La vitesse est affichée en numérique sur un tout petit écran derrière le volant, mais il est à peine visible au soleil et peu défini. Autres griefs, la clé basique, le levier de boîte auto BMW et les commodos de chez Stellantis font tache pour cette auto tout sauf cheap, dont la qualité de présentation est soignée et le cuir de la marque écossaise Bridge of Weir très élégant. Une minuscule boîte à gants et un espace derrière les sièges sont les seuls rangements prévus. Heureusement, la Supersport offre... un (petit) coffre, ce qui n'était pas le cas de la Plus Six qu'elle remplace. On n'arrête pas le progrès.

Le capot interminable, les ailes sculptées à l'ancienne dans le champ de vision, le petit pare-brise et ses trois micro-essuie-glaces inox : on ressent comme un « déjà vu », comme aime à dire les Anglais, en prenant place au volant de la nouvelle Morgan Supersport. Un sentiment qui rassure – il ne faut pas plus d'une seconde pour tomber sous le charme – autant qu'il peut susciter quelques appréhensions. Car la précédente génération de Morgan donnait un peu de fil à retordre à son châssis approximatif, sans aucune béquille électronique. Sa qualité de construction péchait dans de nombreux détails ; or ici, on atteint un niveau de prix à six chiffres. Et en même temps, on ne voudrait pas qu'elle devienne trop moderne et parfaite, perdant son âme au passage. Bref, pour en avoir le cœur net, autant partir à l'assaut des superbes routes qui nous ont été préparées par les équipes du petit constructeur, du côté de l'arrière-pays de Barcelone, là où on ne compte plus les virages.

Assis très bas, littéralement au niveau des roues arrière, le conducteur ajuste facilement sa position, avec le pied gauche décalé par le tunnel de transmission dans notre conduite à droite, bien installé sur le large repose-pied. Plus amusant qu'efficace, le réglage final des sièges se fait au moyen de poires pour renforcer le soutien lombaire. D'un clic prolongé sur le bouton mécanique de la planche de bord, le 6 en ligne turbo BMW ronronne. Le classique B58 de la Plus Six est reconduit ici, uniquement en boîte automatique. La largeur totale de 1,80 m ●●●



Largement ouvert aux vents, d'une jolie élégance sobre, le cockpit de la petite sportive anglaise offre un charme fou, en phase avec son design délicieusement rétro. Les jantes 19 pouces forgées Aerolite (9,7 kg) sont en option à 6 250 €.



TECHNIQUE

Moteur : **6 en ligne, biturbo, 24 S** Cylindrée : **2 998 cm³** Puissance maxi : **340 ch à 6 500 tr/mn**
 Couple maxi : **51 mkg à 1 250 tr/mn** Transmission : **roues AR, 8 rapports auto**
 Antipatinage/autobloquant : **de série/déconnectable** Poids annoncé : **1 170 kg**
 Rapport poids/puissance : **3,4 kg/ch** L - l - h : **4 110 - 1 805 - 1 290 mm** Empattement : **2 520 mm**
 Pneus AV & AR : **235/45 & 255/45 R 18**
 Prix de base : **132 396 €** Prix des options/malus : **20 904/22 380 €**
 Prix du modèle essayé : **175 680 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **267 km/h** 0 à 100 km/h : **3"9**

LA MORGAN SUPERSPORT RESTE UNE AUTO RUSTIQUE, C'EST CE QUI FAIT SA FORCE !



permet à la Supersport de se faufiler dans le trafic, mais son gabarit pourtant limité demande un temps avant d'être appréhendé. En mode D, la gestion de la boîte est sage, parfaite pour la balade au son du feulement du moteur qu'on entend en prise directe, le toit souple en mohair replié. Autant profiter du grand air jusqu'au bout et ranger les demi-portes dans le coffre, le coude à la portière. En cas d'averse, refermer le toit est beaucoup plus facile qu'auparavant : il ne faut se battre qu'avec deux crochets... Une fois les demi-portes remontées, n'attendez pas pour autant un cocon silencieux : les fenêtres coulissantes en plexiglas demeurent ultra-basiques et les bruits d'air sont bien du voyage. Le tableau n'est pas tellement mieux avec le hard-top en carbone (19,7 kg), qu'il faut manipuler à deux et dont les joints couinent à la moindre aspérité de la route. La Morgan reste une auto rustique, qu'on se le dise.

Directe !

La direction très directe offre un excellent feeling, tandis que l'attaque du freinage AP Racing se révèle peu précise – mais assez puissante pour stopper les modestes 1 170 kg pleins faits, sans conducteur. Avec les 340 ch du moteur bavarois, la petite anglaise ne manque pas de vivacité et les 100 km/h sont annoncés en moins de 4". L'ingénieur avec qui nous avons échangé souligne que le châssis pourrait encaisser sans souci plus de puissance mais qu'ils travaillent plus les sensations au volant que les chronos. En effet, la Supersport n'est pas avare dans ce domaine, surtout en mode S avec une remarquable gestion de la boîte ZF calibrée spécifiquement et une valve d'échappement ouverte autorisant de légères pétarades au lever de pied. Le mode S+ laisse vraiment beaucoup le moteur dans les tours et devient rapidement lassant. Mais dans tous les cas, on prend vite la main sur la boîte 8 rapports pour profiter de la célérité de ses changements de vitesse au moyen des larges palettes fixées sur la colonne.

En haussant le rythme, la Supersport révèle petit à petit tout son potentiel. Sur des routes sèches avec un parfait revêtement, son comportement s'est montré très équilibré avec un soupçon de tendance naturelle au survirage, mais pas piégeux pour un sou lorsqu'on provoque la glisse

au lever de pied ou à la réaccélération en sortie de virage une fois l'ESC déconnecté, même avec notre exemplaire qui n'était pas équipé du différentiel optionnel. Le châssis suffisamment rigide, la géométrie revue, les barres anti-roulis avant et arrière contribuent à offrir un comportement franc et amusant qui donne pleine confiance. La monte en Michelin Pilot Sport 5, en 18 pouces sur notre modèle, y concourt sans aucun doute. Les amortisseurs Nitron Racing monotubes ajustés ici aux deux tiers de leurs 24 crans rendent un très bon arbitrage entre rigueur et confort, qui reste étonnamment convenable pour une auto de ce type, somme toute très homogène. Décidément, on ne s'en lasse pas ! On pourrait envisager un long trajet à son bord, c'est dire. Même sa consommation parvient à un compromis très acceptable, avec 12 l/100 km en conduite sportive sur routes de montagne et 9 l/100 km en balade tranquille. L'occasion de tester l'originale sono de bord qui permet juste de connecter son smartphone en Bluetooth pour profiter d'un système d'actuateurs développés par Sennheiser, utilisant directement la structure de la voiture en lieu et place de haut-parleurs classiques, pour un résultat très correct. ●



L'avis de Nicolas Valeano

La Morgan Supersport représente un joli petit tour de force : traiter avec respect une recette ancienne en prenant la bonne dose de progrès récents. Le mélange est réussi et cette auto hors du temps trace une route bien à elle. Enthousiasmante, charmante, passionnante : dommage que son tarif soit trop élevé pour se l'offrir sur un coup de cœur. Oxymore, we want more !



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
Shelby Mustang GT350 (1966)

Et glou, et glou, et glou...

C'est la première Mustang made by Shelby. La GT350, lancée en 1965, se voulait la réponse de Ford à la Corvette de General Motors. Liaisons au sol améliorées, freins optimisés, puissance rehaussée : la firme au cobra n'a pas ménagé ses efforts. Sans oublier l'essentiel, cette sonorité si reconnaissable.

Par Sylvain Vétaux Photos Laurent Villaron

D

es pneus noirs et un volant rond : voilà peu ou prou à quoi se résumaient mes connaissances à propos de la Shelby GT350, avant que nous allions à sa rencontre, à Périgueux. C'est peu mais heureusement son propriétaire, Jean-François Coget, spécialiste de la Mustang, est là pour éclairer ma lanterne.

« C'est bien une 1965 ? commencé-je.

– Pas du tout ! Elle a les écopes sur les côtés et

les custodes remplaçant les ouïes arrière. C'est forcément une 1966, répond-il. Un mauvais point pour moi.

– 350, c'est bien en référence aux cubic inches ? enchaîné-je. Le regard sombre de Jeff m'indique que je me trompe à nouveau.

– Encore raté ! C'est un V8 289 ci (4,7 litres) de 306 ch. 350, c'est en référence au nombre de pas entre les ateliers Shelby. » Alors qu'il cherchait un nom pour cette auto, Carroll demanda à Phil Remington, l'un de ses ingénieurs, quelle était la distance entre les deux bâtiments. Ce dernier répondit : « Environ 350 pas. » Celle qui aurait pu s'appeler Cobra-Mustang fut ainsi baptisée GT350.

C'est en janvier 1965 que l'auto fut présentée, mais le modèle diffèrait donc de celui qui illustre ces pages. Posée sur des jantes tôle Kelsey-Hayes de 15 pouces, le capot choisissait la fibre de verre, des amortisseurs Koni remplaçaient ceux de série, la banquette arrière restait à l'atelier et le carburateur d'origine laissa sa place à un Holley quadruple corps. Pourquoi Carroll Shelby, déjà bien occupé avec la Cobra et la GT40, travailla-t-il sur la Mustang ? Afin de permettre à Ford de gagner en SCCA (Sports Car Club of America). Notre destrier est un millésime 1966, reconnaissable entre autres à son second rang réapparu, son grand volant

bois/alu dont les branches flottantes à l'arrière activent le klaxon et à son compte-tours déporté et non plus intégré dans la planche de bord. Le capot allégé de la première version cède sa place à une pièce en acier. Moins radical que le millésime 1965 dans l'esprit, le canasson donne quand même très envie de l'atteler. Dont acte.

Immaculée

La teinte Wimbledon White et les bandes Guardsman Blue plantent le décor. Cette configuration, imposée au lancement, ne l'était plus en 1966 et les clients pouvaient opter pour d'autres couleurs. La sécurité de l'époque se résume à une sangle ventrale, au verrouillage à la fois élégant et malin. Jean-François nous tend les clés : « Faites-y attention, j'y tiens. » La petite ronde, c'est pour le coffre, dont le volume est assez ridicule, la faute au réservoir (le bouchon d'essence est orné d'un cobra). Pour démarrer, c'est la clé rectangulaire, denture vers le haut. Un simple quart de tour à droite et ça y est, j'ai traversé l'Atlantique. Le V8 ne hoquette même pas et le ralenti se cale sur 800 tr/mn. Tout y est : le glouglou, le capot qui ondule, les jambes qui vibrent en rythme. La direction est lourde et l'image renvoyée par l'unique rétro extérieur très déformée. Mieux vaut tourner la tête pour manœuvrer. Les confortables sièges en cuir noir permettent de se contorsionner sans peine. Malgré ses voies très étroites et ses mensurations quelconques, j'ai l'impression d'être au volant d'un hors-bord. Croiser les camions génère des suées, tout comme les premiers freinages. La GT350 a bien des disques (avant) et des tambours plus gros (arrière), mais il faut y aller franco pour décélérer. Pas d'assistance, une attaque dure et une désagréable sensation que le joli museau, aux arêtes marquées, empiète d'un bon mètre au premier cédez-le-passage. Le guidage ●●●



A cette époque, la sécurité à bord se résumait à une large sangle entourant les poignées d'amour. Notre modèle de 1966 reçoit la transmission automatique optionnelle, moins désagréable qu'escropté. Le compte-tours, déporté en haut de la planche de bord, est une façon de reconnaître ce millésime.

350 ne correspond pas à la cylindrée mais au nombre de pas entre les deux ateliers Shelby de l'époque, en Californie.

RETOUR AUX SOURCES Shelby Mustang GT350 (1966)

est... aléatoire. Aux alentours des 70/80 km/h, le flou directionnel est perturbant et incite à des perpétuelles corrections. Ma peur principale concernait la motricité, la GT350 de 1966 faisant l'impasse sur l'autobloquant du précédent millésime, jugé trop bruyant (mais qui reste une option). Comme les pneus Goodyear Blue Streak de 14 pouces sont aussi larges que ceux de mon vélo, j'avais quelques craintes, vite dissipées. La fougue n'est pas la qualité première de ce 4,7 l, plus perchero que pur-sang. Notre modèle est équipé de la transmission automatique, qui était une option à l'époque. Alors qu'en réunion, Carroll Shelby et son équipe se prenaient la tête sur bon nombre de détails (bouchon de réservoir, texture de l'instrumentation, largeur des bandes, arrivée éventuelle des feux de la Thunderbird, pourtour des custodes, etc.), il y eut consensus autour de cette transmission à trois vitesses, toujours dans l'optique de démocratiser la GT350 en la rendant plus simple à conduire. Mais aussi moins chère à produire, le moindre dollar investi dans le programme 1966 étant scrupuleusement discuté alors que le millésime 1965, initié avant tout à des fins d'homologation, avec une optique commerciale moins poussée, se montrait plus onéreux à assembler.

Tout doux, bijou !

Cette version a beau être plus sage que la précédente, la GT350 se conduit avec concentration et humilité. Pour la première, vous n'avez guère le choix, la Mustang allant de toute façon là où elle souhaite et n'ayant jamais la même réaction lorsqu'elle passe au même endroit deux fois de suite. Pour la seconde, c'est plus compliqué car en dépit de ce comportement parfois loufoque, la Shelby s'apprivoise. Du moins, vous le fait croire. Malgré les tremblements de la caisse et dans la colonne de direction, il est difficile de ne pas avoir le pied lourd. Alors que le volant gigote beaucoup, le train avant est accrocheur, bien aidé par une barre antidévers de gros diamètre. Pour résumer : pas simple de ressentir dans les mains ce qui se passe sous les roues mais ça tient paradoxalement plutôt bien. L'autre bonne surprise concerne la boîte auto. Le ripage est très important et il faut garder à l'esprit de planter les freins dans la circulation, sous peine d'incruster la belle saillie chromée du pare-chocs dans l'arrière de devant. Mais lorsque le trafic se libère, ●●●



TECHNIQUE

Années de production : **1965 - 1966** Exemplaires produits : **2 388 (1966)**
Moteur : **V8 en fonte, 16 S, arbre à cames central**
Cylindrée : **4 736 cm³** Puissance maxi : **306 ch à 6 000 tr/mn**
Couple maxi : **45,5 mkg à 4 200 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 4 rapports manuels (3 rapports auto en option)**
L - l - h : **4 610 - 1 730 - 1 400 mm** Empattement : **2 740 mm**
Poids : **env. 1 400 kg** Roues AV & AR : **6,5 x 14**
Prix à l'époque : **4 428 \$** Cote actuelle : **environ 200 000 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **230 km/h** 0 à 100 km/h : **environ 7"**





Ce qu'en dit **Sport Auto**

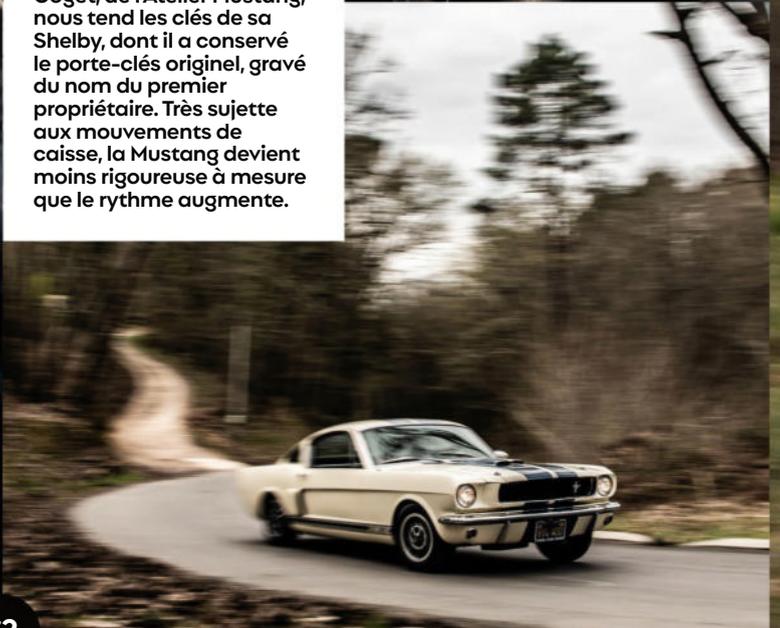
Jun 2025



Difficile de m'attirer des huées, je dois l'avouer, de la Mustang je suis blasé. Son physique ne m'a jamais ému et la pony car ne me fait pas rêver. Mais l'histoire de la GT350, l'état de conservation exceptionnel de notre modèle et le charme imparable de son V8 m'ont fait succomber.



Moment nostalgique lorsque Jean-François Coget, de l'Atelier Mustang, nous tend les clés de sa Shelby, dont il a conservé le porte-clés original, gravé du nom du premier propriétaire. Très sujette aux mouvements de caisse, la Mustang devient moins rigoureuse à mesure que le rythme augmente.



RETOUR AUX SOURCES Shelby Mustang GT350 (1966)

on apprécie la douceur de la transmission. Mieux : elle est moins lente que ce que je craignais. Les kickdowns se soldent par un cabrage prononcé mais comme l'essieu directionnel est costaud, le conducteur anticipe les sorties de virage. L'allure augmente, les borborygmes aussi. Les carburateurs Autolite au-dessus du bloc bleu (propres au modèle 66) avalent goulûment l'air de Dordogne. La GT350 ose suivre le rythme des autos actuelles, qui donnent l'impression, depuis l'habitacle de la sexagénaire, d'être verrouillées de toutes parts. Dire qu'on est ballotté est un euphémisme. Les assises ont un maintien proche du tabouret de traite.

Ce qui sauve la Shelby, c'est son faible poids, du moins au regard des canons actuels. Les infos diffèrent énormément, certaines sources évoquant 1 270 kg quand d'autres mentionnent 1 406 kg. Avec moi à bord, la seconde valeur est probablement la plus réaliste. Malgré leur aspect sous-gonflé, les Goodyear sont adhérents et impliquent de bien cramponner le volant. Et on revient à la seconde consigne, celle d'être humble. Si notre modèle était victime d'une suspension peu homogène (arrière très chahuteur), aller vite en GT350 est à la portée du premier venu. A l'exception des freins qui inspirent une confiance toute relative, la vieille dame s'emmène sans ménagement. Ses accélérations (0 à 100 km/h en environ 7") sont très suffisantes et son couple généreux (45,5 mkg) fusille les dépassements et permet de cruiser sans crainte. Jusqu'à ce qu'une courbe se refermant nous rappelle à l'ordre. Pas de frayer, juste une alerte. Une leçon réassénée : il y a soixante ans, conduire vivement ce genre d'auto réclamait une concentration de tous les instants, les sens en éveil. Le plus tranquille est l'ouïe, bercée par la mélodie étonnamment reposante du V8 à arbre à cames central. Il n'y a pas de déflagration comme dans une F-Type SVR, pas de retour de flamme comme sur une McLaren. C'est à la fois apaisant et stimulant et nous vaut d'ailleurs des pouces levés. « *C'est une vraie ou une réplique ?* » questionne un ouvrier intéressé, en centre-ville de Périgueux. Une pure race. L'un des 2 388 modèles qui virent le jour en 1966. « *Vous avez du bol.* » Et j'en ai pleinement conscience. ●

Remerciements : sans la gentillesse et les précieuses informations de Jean-François Coget, spécialiste de la Mustang, ce sujet n'aurait pas été possible. Qu'il en soit vivement remercié. www.lateliermustang.fr



La peinture bleue du bloc est propre au modèle de 1966. Le V8, sans surprise, préfère les régimes intermédiaires mais comme on raffole des gargouillis qu'il émet dès le ralenti, le conducteur ne se sent pas lésé. Notre modèle, à la suspension perfectible, manquait parfois de rigueur en appui serré.

A l'exception des freins, qui inspirent une confiance toute relative, la Shelby se conduit sans ménagement.



Sélection fête des pères

Par Manon Merlet



Lalali Senna

Rendez hommage à la légende avec le buste « Nosso Senna Collection », une œuvre d'art exclusive imaginée par Lalali Senna, nièce du champion. Réalisée en édition limitée à 1991 exemplaires, cette sculpture capture toute l'intensité et l'humanité d'Ayrton Senna, figure immuable de la Formule 1. Chaque pièce, façonnée avec soin et accompagnée d'un certificat, offre aux passionnés la possibilité de posséder un fragment du mythe, tout en soutenant l'Institut Ayrton Senna. Un cadeau rare pour les papas admirateurs de grands destins.

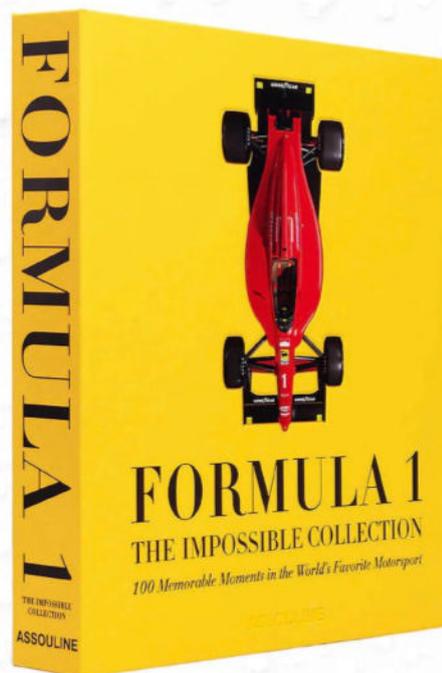
Prix : A partir de 1 210 €
Web : www.lalali.com



Lego

Pour les papas fans de F1 et de belles constructions, misez sur la passion et l'ingénierie avec la Ferrari SF-24 F1 Lego Technic de 1 361 briques. Ce modèle à l'échelle 1/8, retravaillé avec l'équipe de conception de la Scuderia Ferrari, séduit par ses détails réalistes : direction fonctionnelle, moteur V6, boîte à deux vitesses et aileron réglable.

Prix : 229,99 € Web : www.lego.com



Assouline

Formula 1 : The Impossible Collection 2^e édition, ce livre-objet spectaculaire retrace les moments mythiques de la discipline à travers des images rares et des textes passionnants. Il dévoile la passion, le courage et les émotions cachées derrière chaque course. Comme le disait Ayrton Senna : « Vous ne saurez jamais ce que ressent un pilote lorsqu'il remporte une course. Le casque cache des émotions inimaginables. » Un ouvrage unique, fabriqué à la main, pour tous ceux qui vibrent au rythme de la Formule 1.

Prix : 1 400 € Web : www.assouline.com



Peter Auto

Partagez une expérience inoubliable avec des billets pour Le Mans Classic, l'événement incontournable des passionnés d'automobile. Du 3 au 6 juillet 2025, vivez quatre jours de courses spectaculaires, d'animations et de découvertes au cœur du plus grand rassemblement de voitures anciennes. Un cadeau unique pour partager l'émotion et la magie des légendes du Mans, entre histoire, adrénaline et convivialité.

Prix : A partir de 90 € Web : www.lemansclassic.com



Hector Saxe

Offrez une pièce d'exception avec ce backgammon signé Hector Saxe. Fabriqué artisanalement à Paris en cuir de vachette imprimé buffle, il séduit par ses finitions raffinées et sa teinte Gold/Orange éclatante. Un cadeau idéal pour les papas amateurs de beaux objets et de moments partagés en famille.

Prix : 830 € Web : www.hectorsaxeparis.com

Château Pavie

Célébrez l'excellence avec le 25^e millésime de Gérard Perse au Château Pavie. Ce millésime 2022 brille d'un éclat particulier pour la famille Perse. Habillé d'une élégante bouteille noire et or, il incarne à la fois la tradition et l'innovation de ce Premier Grand Cru Classé « A » de Saint-Émilion. Issu d'un été exceptionnel et de vendanges idéales, ce vin se distingue par la concentration de ses petites baies, offrant une bouche équilibrée, fraîche et puissante. Un cadeau d'exception pour marquer un moment unique, à la hauteur des plus grands amateurs de vin.

Prix : 475 €
Web : www.vignoblesperse.com/fr/



EN VRAI

90

PETITES ANNONCES

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

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

Greg

78

C'EST LA MIENNE...

Ferrari 812 GTS



80 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois, vos photos

82 ACHETER UNE OCCASION
Renault Mégane R.S. (Mk IV)

86 GUIDE D'ACHAT
Notre sélection de sportives

C'EST LA MIENNE

Par Laurent Chevalier
Photos Greg



Après avoir possédé
de nombreuses Mercedes
AMG, SLS, GTR puis Black
Series, Alexandre est passé
à la **Ferrari 812 GTS**.
Si c'était à refaire ?
Sans le moindre doute !



P

Pourquoi j'ai craqué

Quand j'étais gamin, je n'étais pas passionné de voitures mais de motos.

Je mangeais, je respirais motos, à tel point qu'on me répétait : « Si seulement il pouvait y avoir un bac moto ! » La voiture est venue plus tard. D'abord à travers le monde du Rallye, qui est la passion de mon frère, et puis avec l'âge. Ce qui est sûr, c'est que la vitesse et la course m'ont toujours intéressé. Lorsque j'ai commencé à m'acheter des autos, j'étais très Mercedes. En premier lieu des diesels, puis j'ai voulu passer à AMG. C'est la SLS qui m'a fait basculer dans ce monde. Ensuite, j'ai eu des Shooting Brake, G 63, S 65, AMG GTR, et je suis arrivé à l'AMG GT Black Series. Mais j'ai été très déçu par le bruit du moteur, et j'ai cherché autre chose. La logique, pour moi qui suis de la génération Magnum, c'était Ferrari. Ça reste le sommet de la pyramide en voitures de sport.

Le jour où je l'ai vue

Un jour, je me suis arrêté devant chez un concessionnaire Ferrari avec mon AMG GT Black Series. Le vendeur est venu me voir en me demandant quelles voitures me plaisaient dans le showroom. Ce à quoi je lui ai répondu : la GTC4Lusso et, surtout, la 812 GTS, qui avait ce côté muscle car encore un peu à l'ancienne.

Il se trouvait qu'il en avait justement une... en cours de livraison. Il l'a démarrée devant moi... et puis voilà, quoi.

A ce moment très précis, j'ai dit : « J'en veux une ! » Le deuxième effet, c'est lorsque j'ai reçu la mienne. C'était un peu comme à Noël, en fait. Je l'avais commandée en rouge 70, c'est-à-dire le rouge-rouge, qui est une couleur très spéciale. Il faut dire que, quand tu fais la configuration de ta propre voiture, c'est déjà un événement.

Si c'était à refaire

Je ne changerais absolument rien.

Je l'apprécie tellement que j'en suis à mon troisième Tour Auto à son volant, et je ne m'en lasse pas ! Quand je m'assois dans la 812 et que j'appuie sur le bouton du démarreur, bon... il n'y a pas grand-chose à dire à part

“Un jour, un vendeur de Ferrari a démarré une 812 GTS devant moi... Bien plus qu'un simple son, c'était une émotion ! C'est à ce moment précis que je me suis dit : « J'en veux une ! »”

le vivre, comme disait Enzo Ferrari. En plus, elle a un côté historique que j'aime beaucoup. Autant je peux apprécier le modernisme sur certaines voitures, autant j'apprécie la 812, qui joue sur le côté râblé, costaud, un peu à l'ancienne. Avec une ambiance intérieure très spécifique. Et je trouve que la GTS a des lignes complètement intemporelles. C'est aussi ça, ce qui me plaît dans cette voiture : elle ne vieillira pas. Elle est parfaite.

Et si je la remplaçais...

Je vais faire une réponse de Normand.

Primo, elle ne sera pas remplacée. Deuzio, je l'ai déjà remplacée d'une certaine façon, puisque ma 12Cilindri Spider arrive bientôt. Mais je ne vendrai pas ma 812 GTS. Pour moi, elle a un côté historique, avec les anciens compteurs, etc. Et puis ce bruit moteur ! C'est une voiture authentique, et c'est pour ça que je ne veux surtout pas m'en séparer. ●

NOTRE AVIS

La ligne, la puissance, la musique du V12 atmosphérique, l'ambiance à bord... tout respire la passion. D'autant que la configuration GTS ajoute à la version coupé des sensations exacerbées. Un must qui bénéficie de beaucoup d'avancées technologiques, tout en préservant un toucher de route communicatif.



Ferrari 812 GTS

Année : 2022 Kilométrage : 10 500 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **V12 atmo** Cylindrée : **6 496 cm³**
Puissance maxi : **800 ch à 8 500 tr/mn**
Couple maxi : **73,2 mkg à 7 000 tr/mn**
Transmission : **propulsion, 7 rapports**
Poids : **1 630 kg** V. max. : **340 km/h**
0 à 100 km/h : **2"9** 0 à 200 km/h : **7"9**

BUDGET

Prix du neuf aujourd'hui : **n'est plus produite**
Prix du neuf à l'époque : **405 000 € (avec options)**
(hors malus & carte grise)
Prix de la voiture actuellement : **500 000 €**
Coût d'une révision annuelle : **2 000 €**
Coût de 4 pneus : **1 200 € (hors montage, hors livraison, Pirelli PZero)**



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



Caviar ou foie gras

Je voudrais revenir sur deux de vos articles du n° 760 du mois de mai. Dans le Supertest, titré « Baptême du feu », de la BMW M135 xDrive, je vous trouve bien critiques sur ce modèle même si malheureusement elle a laissé sa propulsion pour une traction. Ce que je déplore profondément comme vous. Possédant des BMW de différents modèles depuis 40 ans, j'ai cependant toujours trouvé de la rigueur et du plaisir de conduire à leur volant au fil des

années d'évolution. Alors, de grâce, ne découragez pas les pauvres gens dont je fais partie, qui n'ont pas les moyens de s'offrir de supercars ou hypercars à 400 000 € et plus en critiquant avec une telle insistance cette voiture moins prestigieuse. Même si elle a perdu 4 ch par rapport à sa devancière, et si son petit moteur 4 cylindres est moins envoûtant qu'un gros moteur de Ligier JS2 ou de 911 Cup de vos amis. Ce n'est pas moi, ni la plupart de vos lecteurs, qui passerons quelques heures et leurs finances sur circuit pour cramer leurs pneus et plaquettes afin de vérifier de tels

micro-écarts de puissance. Messieurs de Sport Auto, qui essayez à longueur d'année des hypercars, vous oubliez le reste. A manger du caviar tous les jours, on en arrive à dédaigner le foie gras aux morilles lorsqu'il vous est proposé. J'ai aussi été surpris par votre nouvelle rubrique politique concernant Donald Trump, qui s'inscrit dans l'écho médiatique du moment sur le Trump bashing, après le Poutine bashing. A-t-il tort de mettre un coup de pied dans la fourmière, pour déranger des institutions bien établies pour certains ? L'avenir nous le dira. Ce qui est sûr, concernant notre passion pour

l'automobile, c'est que lui n'a pas prévu de doubler le prix des voitures des Américains par des malus écolos punitifs exorbitants. Quelle chance ils ont !
Jean-Claude Besset

Interpréter comme une forme de mépris de classe nos critiques de la BMW M135, dans le cadre du Supertest, est assez surprenant. Pour commencer, la BMW en question n'est quand même pas donnée : 87 161 € avec options et malus pour une berline compacte traction à quatre cylindres, difficile de considérer qu'il s'agit d'une proposition populaire. Par ailleurs, l'exercice du chrono



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.



McLaren 720S

J'ai surpris cette très belle McLaren 720S à Carteret, dans la Manche... garée juste à côté de moi !
Gary Lheureux



sur piste, extrêmement exigeant pour toute voiture, met en effet en exergue les qualités et les défauts, défauts qui ne seront parfois pas décelés dans le cadre d'une utilisation « de bon père de famille ». C'est précisément pour cela que nous faisons l'effort d'y tester les voitures, y compris celles qui ne semblent pas immédiatement destinées à un usage de track day. Dans le cas précis de cette M135, cela a hélas mis en lumière un certain nombre de faiblesses, dont un châssis à la fois paresseux et piégeux, ce que nous n'attendions pas de BMW. Une fois encore, le prix n'entre pas en ligne de compte dans ce jugement. Nous avons maintes fois été enthousiasmés, y compris sur piste, par des voitures moins coûteuses.

Inversion de cylindrée

Petite remarque sur la page 64 du numéro de mai 2025 : la fiche technique de la BMW M135 xDrive donne « alésage x course = 94,6 x 82,0 ». Or, c'est l'inverse : « alésage x course » = 82,0 x 94,6 ». Dans ses fiches techniques, l'usine BMW a la mauvaise habitude de se singulariser en donnant « course x alésage ». Il est fréquent que les magazines automobiles recopient la fiche technique sans se rendre compte de cette particularité. Longue vie

à *Sport Auto* qui m'accompagne depuis de nombreuses décennies.
D. Derremaux

En effet, nous connaissons cette spécificité perverse de BMW, qui se singularise par rapport à tous les usages, mais cela a échappé à notre vigilance lors de la retranscription de la fiche technique de la M135. Cela permet au passage de souligner que le dogme du moteur supercarré (alésage supérieur à la course) pour les moteurs sportifs n'est plus intangible depuis longtemps.

Pour deux seulement

Lecteur assidu de Sport Auto, j'ai particulièrement apprécié le n° 760 de mai 2025. L'article consacré à la Bentley Continental GT Speed a retenu mon attention et m'a permis de découvrir, par ricochet, la nouvelle Aston Martin Vanquish Volante. Mais quelle déception ! Une stricte deux places ?! Aston avait l'occasion de se démarquer de Ferrari (GTS et 12Cilindri Aperta) en proposant une version XXL de la DB12 Volante. C'est dommage.
Alain Schaeffert

Ah, mais c'est que caser, éventuellement serrés, quatre passagers dans une voiture de 4,85 m de long, c'est très



compliqué ! Plaisanterie mise à part, le choix d'Aston pour la Vanquish a été de mettre l'accent sur la sportivité. Pour cela, la philosophie de l'architecture était essentielle. Le V12 prend de la place et doit être reculé le plus possible, tandis que la boîte est rejetée à l'arrière. Ajoutez à ça des suspensions élaborées qui, elles aussi, occupent du volume et le choix esthétique (sublime, selon nous) de ces proportions étirées, avec un capot interminable, et vous comprendrez que loger deux passagers supplémentaires devient impossible. Dans notre dernier numéro, l'article sur la Vanquish Volante s'ouvrait par une photo vue de dessus. Elle est particulièrement explicite sur l'espace disponible, avec un volant implanté au milieu de la longueur totale de la voiture. Sur une voiture « normale », il se positionne entre le quart et le tiers de la longueur.

Visionnaire

Fidèle lecteur de vos magazines (depuis juillet 1966 pour Sport Auto), le préambule signé José Rosinski dans l'essai de la Datsun 260 Z (Sport Auto Classiques n° 36) me laisse à penser que cet homme était un visionnaire doté d'une grande intelligence. Même chose pour son article, dans le même numéro, intitulé « A vouloir trop prouver ».

Comme chantaient Les Poppys, « non, non, rien n'a changé » !
Francis Staub

Les deux articles auxquels vous faites allusion sont tirés du numéro 160, daté de mai 1975, effectivement reproduits dans la dernière édition de *Sport Auto Classiques*. L'attaque de l'essai de la Nissan 260 Z pourrait en effet être réutilisée aujourd'hui : « 130 sur autoroutes, 90 sur les routes, à quoi peut-il encore bien servir aujourd'hui de posséder une voiture de sport ? » C'est finalement une bonne nouvelle. Cela fait 50 ans, donc, que l'on se pose cette question, et les sportives sont toujours là, et nous trouvons toujours le moyen de les utiliser avec plaisir. L'autre article auquel vous faites allusion est également très intéressant. Il s'agit du commentaire d'une étude de la Sofres intitulée « Les Français et l'automobile en 1975 ». José prend un malin plaisir à y démonter l'analyse qu'en tire l'institut de sondage en question, qui concluait que « tout se passe comme si la crise de l'énergie n'avait fait qu'accentuer une mutation très profonde. C'est en quelque sorte une banalisation (...) qui laisse entendre que les Français vont enfin adopter un comportement d'adulte à l'égard de leur automobile ». Là encore, un demi-siècle plus tard, les débats sont les mêmes. Cela nous laisse beaucoup d'espoir pour les cinquante prochaines années !



Ferrari 812 Superfast

Mon fils de 11 ans, passionné de voitures et abonné à votre magazine, m'a fait remarquer cette superbe Ferrari 812 dans le 1^{er} arrondissement de Paris. Vous remarquerez qu'elle est garée sur un emplacement livraison, face à la Cour des comptes. Cocasse.
Denis James



Porsche 911 Dakar

Voici une Porsche Dakar, sans déco ce qui est rare, aperçue lors d'un séjour à Amsterdam.
Valérie Paillard

ACHETER UNE OCCASION

Texte & photos
Thomas Riaud

Renault Mégane R.S. (Mk IV)

De 2018 à 2023 A partir de 29 000 €

Zoom sur la quatrième génération de la Mégane, dont le modèle Renault Sport marque **la fin d'une époque.**

En 2015, Renault lance la 4^e mouture de la Mégane, uniquement en 5 portes, qui sera déclinée en R.S. trois ans plus tard. Signe des temps, la cylindrée diminue, le constructeur abandonnant son 2.0 F4RT au profit d'un 1.6 Nissan, réalisé à 1.8. Il n'y a pas lieu de se plaindre, puisque celui-ci offre 280 ch à 6 000 tr/mn. Cette Mégane R.S. est dotée en option d'une boîte EDC à double embrayage et 6 rapports. Avec son châssis Sport ou Cup, dont l'amortissement est assuré par des butées hydrauliques, cette Mégane R.S. brille par son homogénéité. En 2019, une version Trophy poussée à 300 ch est introduite. A partir de 2020, après un léger restylage, cette puissance

deviendra la norme sur la R.S. à travers une gamme simplifiée, avec une « base » équipée d'un châssis Sport, la Trophy se réservant le châssis Cup.

En 2023, cette variante Trophy agrémentée de quelques attributs cosmétiques, produite à 1 976 unités sous le nom d'« Ultime », clôtura la saga de la Mégane R.S. Il s'agit de la dernière voiture signée Renault Sport, puisque la maison mère décide de fermer son département sportif pour se concentrer sur Alpine.

Promise à un bel avenir en collection, cette Mégane R.S. se déniche à moins de 30 000 € avec plus de 100 000 km au compteur, les plus beaux exemplaires approchant les 60 000 €.

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01.

CARROSSERIE & STRUCTURE

Bien qu'elle soit dotée de la carrosserie à 5 portes en acier commune aux autres Mégane, cette variante R.S. s'en distingue. En effet, avec son châssis abaissé de 5 mm, ses ailes élargies de 60 mm à l'avant et de 45 mm à l'arrière, mais aussi ses boucliers spécifiques plus agressifs, il est impossible de la confondre avec une version diesel. Pour plus d'exclusivité, il existe le Jaune Sirius mais également l'Orange Tonic. Quant aux amateurs de raretés, ils seront comblés par la série limitée Ultime, produite à 1 976 exemplaires sur une base Trophy. Cette Mégane séduit tant par le rendu de ses peintures que par la qualité de ses ajustages. Sachez tout de même que Renault a procédé en février 2019 à une action en atelier sur 1 581 Mégane R.S., afin d'ajouter un nouveau cordon de mastic au niveau du raidisseur interne du capot moteur, celui d'origine pouvant se fissurer.

02.

TRANSMISSION

Cette Mégane R.S. laisse le choix en proposant une très bonne boîte manuelle à 6 vitesses ou la boîte EDC optionnelle à 6 rapports également, plus largement diffusée. Sur les exemplaires équipés d'une boîte manuelle, il faudra songer à renouveler l'embrayage, une intervention à faire à l'approche des 120 000 km en général, si l'auto n'a pas été trop sollicitée (2 280 € dans le réseau, pièces et main-d'œuvre). Etant à double embrayage, la boîte EDC peut toutefois se mettre à patiner, ce qui impose son remplacement. Une opération approchant les 3 000 €, prise en charge pour l'instant par Renault si la voiture est restée d'origine et a bien été suivie par le réseau. Enfin, la marque a organisé un rappel préventif en avril 2024 sur 175 exemplaires afin de reconfigurer ou recalibrer le calculateur de la transmission, de manière à ne pas perturber le bon fonctionnement du stop/start.

03.

IDENTIFICATION

Le numéro d'identification (qui doit apparaître sur la carte grise) est bien visible à la verticale sur un autocollant constructeur, situé dans l'embrasure de la porte arrière côté passager. Ce même numéro se retrouve sur une petite plaque d'identification placée derrière le pare-brise, côté conducteur.

04.

ENTRETIEN

Cette Mégane R.S. demeure assez abordable en entretien, excepté le poste pneumatiques, qui a tendance à vite partir en fumée. Pour parcourir 10 000 km, comptez 1 300 € environ.

05.

INTÉRIEUR

Cette Mégane hérite de la planche de bord de la berline, ce qui n'est pas une mauvaise chose, Renault ayant accompli des progrès sensibles en matière de finition. En tant que modèle R.S., elle bénéficie d'une dotation complète et d'une présentation plus exclusive, comportant des sièges baquets en cuir (Alcantara en option). L'essentiel des soucis rencontrés concerne l'électronique embarquée (système R.S. Monitor), lente et parfois source de dysfonctionnements. Ces bugs à répétition n'ont pas entraîné de rappel mais des reprogrammations en atelier. Enfin, la série limitée Ultime jouit d'un traitement exclusif et justifie, à ce titre, un surcoût en conséquence.

Les essais de Sport Auto

N° 674 (03/18)

N° 678 (07/18)

N° 679 (08/18)

N° 684 (01/19)

N° 686 (03/19)

N° 689 (06/19)

N° 691 (08/19)

N° 697 (02/20)

Contact Mégane R.S. EDC

Comparatif Mégane R.S. EDC vs Peugeot 308 GTI vs Ford Focus RS vs Honda Civic Type R vs Seat Leon Cupra vs Hyundai i30N

Essai Mégane R.S. Pack Cup

Contact Mégane R.S. Trophy

Supertest Mégane R.S.

Comparatif Mégane R.S. Trophy vs Honda Civic Type R vs Hyundai i30N vs Volkswagen Golf GTI

Contact Mégane R.S. Trophy R

Supertest Mégane R.S.



L'ÉLECTRONIQUE EMBARQUÉE, LENTE ET SUJETTE À DES BUGS, PEUT ÊTRE LA CAUSE DE SOUCIS. CELA A PU ENTRAÎNER UNE **REPROGRAMMATION EN ATELIER.**



LE 1.8 TCE À DISTRIBUTION PAR CHAÎNE EST RÉPUTÉ FIABLE. SA SEULE FAIBLESSE AVÉRÉE EST SA **POMPE À ESSENCE PARFOIS DÉFECTUEUSE.**

06. MOTEUR

En troquant son 2.0 F4RT au profit d'un 1.8 TCE (baptisé « M5Pt » en interne), Renault a suivi la tendance du downsizing, imposé pour respecter les normes environnementales. Même si l'on peut regretter un caractère plus lisse que sur les versions précédentes, les ingénieurs de Viry-Châtillon ont su apporter toute leur expertise pour en tirer le meilleur, avec une nouvelle culasse, un refroidissement plus efficace, une admission d'air optimisée et un turbo twin scroll soufflant à 1,7 bar. Réputé fiable à l'usage, ce bloc équipé d'une distribution par chaîne réclame une révision tous les ans, dans la limite de 20 000 km, ce qui est facturé 365 € dans le réseau avec la vidange et les filtres. Comptez le même budget pour remplacer la courroie d'accessoire, tous les six ans – dans la limite de 120 000 km. La faiblesse de ce moteur est sa pompe à essence, parfois sujette à des dysfonctionnements. Enfin, en septembre 2019, Renault a procédé au rappel préventif de 1 885 Mégane R.S. pour modifier le câblage moteur et contrôler la pression d'huile avec, dans certains cas, le renouvellement de l'électrovanne. Un dernier rappel a été diligenté en avril 2022 sur 58 exemplaires pour changer le refroidisseur d'huile, qui pouvait présenter une fuite.

07. TRAINS ROULANTS

Cette Mégane R.S. bénéficie d'un amortissement comportant des butées hydrauliques inspirées de la compétition. Renault offre par ailleurs deux choix complémentaires : un châssis Sport très bien calibré pour ceux qui recherchent un parfait compromis entre confort et efficacité et un châssis Cup abaissé de 2 mm, doté d'une suspension affermie de 10 % et d'un différentiel Torsen à glissement limité. Le freinage est confié à des disques ventilés de 335 mm à l'avant et pleins et de 290 mm à l'arrière signés Brembo, des éléments facturés respectivement 780 et 555 €. Les plaquettes coûtent 500 € dans le réseau. Pour les amortisseurs, comptez 1 045 € pour le train avant et 440 € pour l'arrière. Enfin, les pneus en 235/40 R 18 sont à remplacer tous les 10 000 km environ, en fonction de votre conduite – misez sur à peu près 450 € par train.



LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« Cette dernière génération de Mégane R.S. est bien née et se montre homogène au quotidien. Outre un moteur fiable, à distribution par chaîne, cette Mégane séduit d'abord par son excellent comportement routier, ce qui peut user prématurément les pneus tant le grip offert est phénoménal. Tout semble bien vieillir, les seuls soucis rencontrés étant souvent liés à des bugs électroniques, que l'on corrige rapidement en atelier. Vérifiez le bon fonctionnement de la boîte EDC, en contrôlant à vitesse stabilisée sur un rapport fixe que le régime moteur n'oscille pas à cause du double embrayage. Pour éviter tout problème à la source, privilégiez un modèle resté d'origine, les exemplaires plus ou moins fortement modifiés étant assez courants. Enfin, à titre personnel, je conseille la série limitée Ultime, qui a déjà tout d'un collector. »

Guillaume Leroux,
spécialiste Renault Sport et Alpine (01.39.07.12.50)



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Si le label Renault Sport a malheureusement disparu au profit d'Alpine, près de 130 agents passionnés sont restés fidèles aux modèles R.S. Certains vendent encore, au prix fort, des Mégane R.S. Ultime affichant moins de 100 km !

Les spécialistes du haut de gamme

La Mégane R.S. bénéficie d'une belle cote d'amour, assez pour intéresser les pros du haut de gamme. Bien sûr, quitte à payer le prix fort, exigez un exemplaire parfait, révisé et garanti.

Les particuliers

Nombreux sont les particuliers à vendre directement leur Mégane R.S., mais méfiez-vous des modèles plus vraiment d'origine, à l'historique parfois flou. Visez une première ou seconde main avec un entretien à jour effectué dans le réseau. Vérifiez le bon état des pneus et freins, mais aussi que la boîte EDC ne « patine » pas.

Le club

Outre le **Club Mégane R.S. France** très présent sur le Net, pensez à vous rapprocher de l'association **R.S. Team** (www.rs-team.org), qui s'adresse à tous les possesseurs de Renault sportives badgées « R.S. » (et propose de multiples sorties « circuit »). Autre site : le **Renault Sport club de France** (renaultsport.superforum.fr).

Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses précieux conseils ainsi qu'à la **concession Renault Le Roux** (01.39.07.12.50) pour la communication des tarifs et la mise à disposition de cette belle Mégane R.S. !

Les prochains dossiers seront consacrés à la **Mercedes-AMG GT** puis à la **McLaren GT**.

Aidez-nous par votre témoignage à enrichir cette rubrique. Adressez votre contribution à thomasriaud72@gmail.com. Envoyez vos témoignages avant le 20 juin pour la Mercedes-AMG et le 20 juillet pour la McLaren.

BUDGET

Prix : environ 45 000 €

Entre une phase 1 de 280 ch dépassant les 100 000 km et une série limitée Ultime de 300 ch quasi neuve, les prix vont de 30 000 à 60 000 €, soit du simple au double ! Le juste milieu est entre ces extrêmes, le gros de l'offre se situant à plus ou moins 45 000 €.

Coût des pièces

Pneus :
450 € par train vers 10 000 km.
Amortisseurs AV/AR :
1 045/440 € par train vers 150 000 km.
Disques AV/AR :
780/555 € vers 50 000 km.
Plaquettes AV :
500 € le jeu vers 30 000 km.
Embrayage :
2 280 € vers 120 000 km.
Echappement (silencieux) :
1 550 € vers 200 000 km.
Révision classique :
1 550 € tous les 200 000 km.

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise.

Coût de l'assurance

Cas d'une Renault Mégane R.S. Mk IV de 22 300 km, année 2020, valeur 47 500 €.

■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Blois.

Cotisation annuelle : 872 € T.T.C. (franchise de 619 €)

■ CONDUCTEUR B

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

Cotisation annuelle : 942 € T.T.C. (franchise de 619 €)

Tarifs : Cabinet Parisseaux
Tél. : 02.43.23.45.40

LE CHOIX DE SPORT AUTO

Une phase 2 pour bénéficier du moteur de 300 ch, avec le châssis Sport pour avoir un peu plus de confort, puisque la configuration Cup est trop radicale au quotidien. Par ailleurs, notre choix se porte sur la boîte manuelle, bien guidée et étagée. Des plaisirs simples devenus rares !

La version

Mégane R.S. (Mk IV)

2018 à 2023

Moteur : 4 cyl. en ligne, turbo, 1 798 cm³, 280 ch à 6 000 tr/mn (300 ch sur Trophy et R.S. à partir de 2020)

Transmission : 6 rapports manuels ou EDC à double embrayage

Poids : 1 430 kg V. max. : 250 km/h

VERDICT

À l'instar de Gordini, Renault Sport a su marquer son époque, et la Mégane R.S. demeure son ambassadrice. Saluons ici l'efficacité et la polyvalence de cette super-GTi au losange, dernière représentante d'un genre bien sympathique, hélas condamné à disparaître.

LES ATOUTS

■ Polyvalence ■ Coût d'achat et d'entretien ■ Compromis confort/teneur de route (sauf Trophy) ■ Fiabilité

LES FAIBLESSES

■ Version Trophy inconfortable ■ Boîte EDC perfectible ■ Peu de bons spécialistes





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

Alfa Romeo 33 Stradale

■ V6, biturbo ■ 3 000 cm³ ■ 630 ch ■ Poids : 1 500 kg * ■ V. max. : 333 km/h * ■ 0 à 100 km/h : - de 3" * ■ CO₂ : NC ■ Prix de base : 2 000 000 € HT ■ Malus : 70 000 € ■ SA n° 760

Même ensemble moteur/boîte, mêmes freins, coque centrale empruntée au cabriolet Cielo : serait-ce le copier-coller de la Maserati MC20 ? En aucun cas. D'autant qu'il est possible de s'offrir huit MC20 pour le prix auquel est affichée la 33 Stradale. Pas le même monde... Habitacle redéfini et concentré

sur l'essentiel, rigidité extraordinaire source d'une formidable précision de conduite, bande son travaillée par des mélomanes géniaux, et nous en passons. Cette voiture a une âme, ce qui se fait rare. C'est le mot. Les 33 exemplaires produits ont tous trouvé preneur.

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, malusée 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
Du V12 5.2 biturbo orgiaque au placement franc qu'autorise la direction, la nouvelle Vanquish rend au grand tourisme ses lettres de noblesse. La robe haute couture ne gâche rien. Charismatique.												
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.												
Audi www.audi.fr												
S3	333 ch	1 554 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h *	4"7	23"7	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.												



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

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

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

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

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

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO. MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
RS 3 SPORTBACK La RS 3 renouvelée garde son 5 cylindres 2.5 en l'état. Qu'importe. L'élasticité inépuisable de ce bloc et le comportement peaufiné rangent cette intégrale parmi les compactes d'exception.	400 ch	1 565 kg *	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	250 km/h *	3"8 *	-	213	75 600 €	70 000 €	★★★★★	N° 755
RS 4 AVANT EDITION 25 YEARS La RS 4 Avant s'en va, non sans laisser derrière elle cette ultime série limitée vendue au prix fort. Reste une break efficace, emmené par un V6 aussi performant que peu démonstratif. Adieu l'ami.	470 ch	1 745 kg *	V6 turbo	2 894 cm ³	300 km/h *	3"7 *	-	229	218 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 754
S5 AVANT	367 ch	2 043 kg	V6 turbo	2 995 cm ³	250 km/h	4"5	23"8	182	81 250 €	44 382 €	★★★★★	N° 759
	L'UTILE ET LE DÉLECTABLE Concilier l'inconciliable, c'est-à-dire le sens pratique et le plaisir de conduite. La marque de fabriquer des breaks bodybuiltés signés Audi, que fortifient la S5 Avant et son V6 plein comme un œuf. Verrouillée au sol, un zeste de confort en prime.											
RS 6 AVANT GT Le break RS 6 fête son départ à la retraite avec cette très réussie version GT riche d'une suspension qui lui est propre, réglée selon de sains principes. Comportement ludique et V8 dans le ton.	630 ch	2 075 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	305 km/h *	3"3 *	-	289	230 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 756

↑ Rondure du V6. Efficacité permanente. Le coffre...
↓ Inertie due au poids.

Bentley www.bentleymotors.com

CONTINENTAL GT V8 Une automobile de luxe de la meilleure espèce, mais pas que... Son agilité aidant, aussi inespérée qu'ébouriffante, la Continental GT en fin de carrière compte parmi les GT les plus recommandables.	550 ch	2 165 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	318 km/h *	4"0 *	-	275	233 781 €	70 000 €	★★★★★	N° 715/750
CONTINENTAL GT SPEED Le poids affolant (malusé...) laissait craindre le pire. A tort. L'arsenal technologique aidant, cette GT hybride rechargeable ne perd rien de sa superbe. « Speed » est le mot...	782 ch	2 459 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm ³	335 km/h *	3"2 *	-	29	295 660 €	12 800 €	★★★★★	N° 750/760

BMW www.bmw.fr

M135 xDRIVE Une intégrale née traction et une boîte robotisée qui lisse les sensations... Mal partie, la M135 ? Cela se vérifie sur circuit, où elle ne fait pas de miracles. Attrayante sur la route, c'est vrai.	300 ch	1 600 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	250 km/h	4"7	24"1	184	57 950 €	43 179 €	★★★★☆	N° 758/760
M4 CS « Un châssis rigoureux, un 6 en ligne explosif et une transmission intégrale efficace qui ne dénature pas l'esprit maison. » Ainsi se conclut notre essai de la M4 CS, BMW de la plus pure espèce.	550 ch	1 748 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	302 km/h *	3"3	20"5	231	162 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 754
M5 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.	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

Bugatti www.bugatti.com/fr

CHIRON SUPER SPORT ** 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, matinée d'une polyvalence insoupçonnée.	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
DIVO ** Bugatti puise dans son histoire pour cette version spéciale de la Chiron : une carrosserie inédite spectaculaire et une forte appétence pour les virages. 40 exemplaires à 5 millions d'euros l'unité.	1 500 ch	1 960 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	380 km/h *	2"4 *	-	505	5 000 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 705

Caterham www.caterham.co.uk

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

Chevrolet www.chevrolet.fr

CORVETTE STINGRAY CABRIOLET Le V8 6.2 atmo perd une poignée de chevaux en traversant l'Atlantique. On le sent un peu moins hargneux, mais il reste extraordinaire avec des saveurs sans artifices. Châssis pointu de série.	482 ch	1 717 kg	V8	6 162 cm ³	296 km/h *	3"8	21"9	277	106 200 €	70 000 €	★★★★★	N° 718/725
CORVETTE Z06 Las, la Z06 n'est pas importée en France par le canal officiel. Elle n'en a pas moins tout d'une très grande. Moteur remarquable, châssis vivant, efficacité chirurgicale : mille regrets.	645 ch	1 679 kg	V8	5 460 cm ³ + de 300 km/h *	3"1	20"1	NC	env. 200 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 736/756	

Dallara www.dallara.it

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

Devalliet www.devalliet.fr

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

Donkervoort www.donkervoort.com

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

Ferrari www.ferrari.com

ROMA SPIDER Plus lourde et moins rigide, la Roma Spider n'a pas le tranchant de la copie d'origine. Le prix à payer s'agissant un cabriolet. Restent le train avant réactif et le V8 explosif, un pur bonheur.	620 ch	1 556 kg *	V8 biturbo	3 855 cm ³	320 km/h *	3"4 *	-	258	246 524 €	70 000 €	★★★★★	N° 741
296 GTB Deux cylindres en moins et un électromoteur dans le décor... Pas de panique. L'hybride 296 GTB est une Ferrari du meilleur cru, une pure propulsion bien servie par ses appuis taillés dans le béton.	830 ch	1 470 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm ³	330 km/h *	2"9 *	-	149	287 740 €	2 918 €	★★★★★	N° 723
296 GTS 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.	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
SF90 XX STRADALE La Ferrari de route la plus puissante de tous les temps. Nous l'avons essayée sur circuit : technique aboutie, performances affolantes et parfaite maîtrise de la puissance en premières impressions...	1 030 ch	1 560 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	320 km/h *	2"3 *	-	178	770 000 €	28 413 €	★★★★★	N° 743
SF90 SPIDER Une Ferrari hybride reste une Ferrari, c'est-à-dire une voiture de sport marquée par son tempérament bestial. Celle-ci n'en demeure pas moins facile à conduire, l'une de ses qualités premières.	1 000 ch	1 670 kg	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	340 km/h *	2"5 *	-	162	465 720 €	6 637 €	★★★★★	N° 725
12CILINDRI 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.	830 ch	1 560 kg *	V12	6 496 cm ³	340 km/h *	2"9 *	-	353	395 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 754
12CILINDRI SPIDER 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.	830 ch	1 620 kg *	V12	6 496 cm ³	340 km/h *	2"9 *	-	360	427 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 758



MARQUES/MODÈLES

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

Ford www.ford.fr

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...												

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 démérite pas sur la piste. Elle coche, de fait, toutes les cases de la GTI bien née.												

Lamborghini www.lamborghini.com

REVUELTO	1 015 ch	1 772 kg	V12 + 3 élec.	6 498 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	143 600 €	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

EMEYA 900 SPORT	918 ch	2 575 kg *	2 électriques	-	256 km/h *	2"8 *	-	0	147 900 €	0 €	★★★★☆	N° 751
Avec la berline wattée Emeya R, récemment renommée « 900 Sport », Lotus rend une copie convaincante. Le train avant incisif et les roues arrière directrices réussissent à faire oublier le poids.												
ELETRE R **	905 ch	2 640 kg *	2 électromoteurs	-	265 km/h *	2"9 *	-	0	153 090 €	0 €	★★★★☆	N° 742
Ça pulse, c'est efficace mais la masse à déplacer ne se fait pas oublier. Pour les sensations... presque zéro pointé. La R est encore en stock mais une nouvelle Eletre 900 Sport arrive avec 918 ch.												

Maserati www.maserati.fr

GRANTURISMO TROFEO	550 ch	1 795 kg *	V6 biturbo	2 992 cm ³	320 km/h *	3"5 *	-	230	198 450 €	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	196 250 €	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	207 050 €	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, bien servie par son V6 3.0 efficace mais pas assez communicatif.												
MC20 GT2 STRADALE	640 ch	1 435 kg *	V6 biturbo	3 000 cm ³	324 km/h *	2"8 *	-	265	307 350 €	70 000 €	★★★★★	N° 760
Un look de bête de course échappée des circuits, avec, en contraste, un V6 efficace mais peu porté sur les démonstrations lyriques. L'agilité dans les enchaînements de courbes fascine.												

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 far niente, 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 superstes, 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.												
750S SPIDER	750 ch	1 428 kg *	V8 biturbo	3 994 cm ³	332 km/h *	2"8	-	276	329 400 €	70 000 €	★★★★★	N° 760
Cavalerie disciplinée qui se transforme sans transition en horde sauvage, suspension conciliante proche du génie, sens de la communication inné, rigidité sans faille : on la fait courte...												
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	205	135 850 €	70 000 €	★★★★☆	N° 732/748/749
Un concentré de technologie, source d'une énergie effarante avec à la clé une voiture aussi véloce qu'efficace par la grâce de ses roues arrière directrices. Trop clinique à notre goût, toutefois.												
CLE 53 AMG 4MATIC+ CABRIOLET	449 ch	2 035 kg *	6 en ligne turbo	2 999 cm ³	250 km/h *	4"4 *	-	213	101 150 €	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.												

Performance et Endurance

Pneumatiques tourisme du 13" au 19"

EROL_SAS_FRANCE



PLATIN
★★★ TYRES

01.44.78.10.10

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO2 MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
AMG GT 63 S E PERFORMANCE	816 ch	2 195 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 982 cm ³	320 km/h *	2"8 *	-	241	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.												
SL 63 AMG 4MATIC+	585 ch	1 945 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	315 km/h *	3"6 *	-	293	203 350 €	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	139 650 €	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 *	-	142	35 170 €	1 761 €	★★★★★	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.												

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.automobil-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'antiroulis 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 pistarde qui pourrait revendiquer une harde plus importante tant elle est verrouillée au sol. Une sangsue indéboulonnable et un bel écran pour le flat 6 4.0 atmo.												
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.												

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 chououte, 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 auto

R1357
L
246

ANNONCES



© Fabrice Gauvin

Sport | Luxe | Compétition | Collection

CONTACT

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

Référent sur le marché de l'automobile de sport, de luxe, de compétition et de collection, Sport Auto Annonces offre aux professionnels reconnus un environnement privilégié et de qualité pour développer leur relation de confiance avec nos lecteurs passionnés, utilisateurs et collectionneurs.

ARCHIMÈDE

Illustrateur officiel
des 24 Heures du Mans

Création et vente
de tableaux sur le thème
de l'automobile.

Créations à la demande.



agence-archimede.shop
boutique@agence-archimede.shop
+33 (0)2 43 25 94 81
Saint Saturnin (72) - France



New VANTAGE

ENGINEERED FOR
REAL DRIVERS



Paris

6 rue de la Cavalerie - 75015 Paris
contact@astonmartinparis.com
(+33) 01 53 86 72 72



Monaco

5 Avenue Princesse Grace
contact@astonmartin-monaco.com
+ 377 97 97 86 50



Bordeaux

114 Avenue JF Kennedy - 33700 Merignac
contact@astonmartinbordeaux.com
(+33) 5 56 16 21 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 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 R
12/16, 3.520 km, Blanc, Tout cuir bicolore Noir / Brun, 379.900 €



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



718 Spyder RS
12/23, 2.900 km, Argent GT, Pack Weissach Noir / Gris Arctique, 239.900 €



718 Cayman GT4
03/20, 24.368 km, Jaune Racing, Intérieur Noir, 109.900 €

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 €

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

Panamera 4S E-Hybrid Sport Turismo
10/21, 27.041 km, Gris Dolomite, cuir Noir, 116.900 €

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

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

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



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

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



**OFFICIAL
FERRARI SERVICE
MODENA SPORT**

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



Ferrari California

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



Ferrari 296 GTB

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



Ferrari FF

Année : 2011
Km : 61 730
Couleur extérieure : Grigio Abu Dhabi
144 900 €



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 SF90 Spider

Année : 2022
Km : 9 244
Couleur extérieure : Grigio Scuro
529 900 €



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 : 2016
Km : 39 245
Couleur extérieure : Rosso Fuoco
239 900 €



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 V12 Vantage
10/22 – 1.300 km – 319.000 €



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



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



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



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



Aston Martin DB11 Volante V8
01/22 – 16.500 km – 177.000 €



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



Aston Martin DBX 8
07/21 – 28.900 km – 175.000 €



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



Bentley Bentayga V8 S
06/23 – 7.250 km – 229.000 €



Bentley Continental GT V8 Mulliner
06/23 – 17.000 km – 244.000 €



Bentley Continental GT W12
09/18 – 56.000 km – 149.900 €



Bentley Continental GTC W12 First Edition
07/19 – 19.000 km – 239.000 €



Bentley Continental GTC V8
06/22 – 27.000 km – 249.000 €



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



Bentley Flying Spur S V6 Hybrid
07/24 – 3.050 km – 225.600 €



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



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



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



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





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



Ferrari 328 GTS
08/89 - 113.900 km - 89.000 €



Ferrari 812 GTS
12/23 - 3.150 km - 530.000 €



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



Ferrari GTC4 Lusso V12
06/17 - 24.000 km - 245.000 €



Ferrari GTC4 Lusso V12
01/17 - 11.500 km - 265.000 €



Ferrari Roma
05/22 - 550 km - 269.000 €



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



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



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



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



Maserati GranTurismo V6 Trofeo
03/24 - 900 km - 178.000 €



Porsche 911 Cabriolet Turbo S
07/20 - 14.600 km - 239.750 €



Porsche 718 Boxster GTS PDK
05/18 - 75.800 km - 70.700 €



Porsche Cayenne Coupé V6 E-Hybrid
03/23 - 36.800 km - 94.800 €



Porsche Macan V6 GTS
08/22 - 23.500 km - 99.800 €



Range Rover Velar 2.0 P400e PHEV AWD
10/23 - 11.700 km - 81.750 €



BMW Serie 3 Touring M340iA
09/21 - 51.000 km - 56.750 €



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



Alfa Romeo Stelvio V6 Quadrifoglio Q4
04/18 - 61.900 km - 53.750 €

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





Mercedes-Benz Classe A 35 AMG 4Matic
01/20 – 69.000 km – 38.750 €



Mercedes-Benz AMG GT 4 Portes 63 S 4Matic
01/19 – 12.800 km – 122.750 €



Mercedes-Benz C63 Break AMG S E Performance 4Matic
04/24 – 17.600 km – 118.750 €



Mercedes-Benz Classe E 450 Coupé 4Matic
03/20 – 65.000 km – 48.750 €



Mercedes-Benz Classe E 63 AMG S 4Matic
04/18 – 56.400 km – 72.750 €



Mercedes-Benz Classe G 63 AMG
01/23 – 4.400 km – 189.750 €



Mercedes-Benz Classe G 63 AMG
08/19 – 72.000 km – 147.500 €



Mercedes-Benz Classe G 63 AMG
07/18 – 47.800 km – 150.750 €



Mercedes-Benz GLA 35 AMG
10/20 – 42.200 km – 42.900 €



Mercedes-Benz GLA 45 AMG
04/17 – 69.300 km – 34.750 €



Mercedes-Benz GLB 35 AMG
01/22 – 41.900 km – 49.750 €



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



Mercedes-Benz GLE 350de AMG Line
04/22 – 73.500 km – 68.750 €



Mercedes-Benz GLE 400 Coupé
12/18 – 69.600 km – 46.900 €



Mercedes-Benz Classe S 65 AMG L
12/16 – 18.100 km – 129.800 €



Mercedes-Benz Classe S 400d AMG Line 4Matic
03/21 – 87.700 km – 73.750 €



Mercedes-Benz Classe S 63 AMG S 4Matic
06/18 – 79.000 km – 76.750 €



Mercedes-Benz Classe S 580e AMG Line Limousine
02/22 – 13.100 km – 97.750 €



Mercedes-Benz EQA 250+ AMG Line
12/22 – 23.100 km – 36.800 €



Mercedes-Benz EQB 250+ AMG Line
12/23 – 1.000 km – 48.900 €

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



BPM Exclusive



Paris

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



Monaco

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



Toulouse

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



Bordeaux

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



Orléans

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



Nantes

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



Vevey

Av. du Général-Guisan 47,
1800 Vevey - Suisse
(+41) 021 925 36 20



Visitez
notre site web



SUPERSPORT

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



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



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



LOTUS EVORA
Année : 2019
Kilométrage : 59 450
84 990€



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



CATERHAM

CATERHAM SEVEN 170
Véhicule neuf
44 524€



CATERHAM

CATERHAM SEVEN 340
Véhicule neuf
67 372€



CATERHAM

CATERHAM SEVEN 340
Véhicule neuf
67 744€

VERBAERE
PASSION & SERVICES

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



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

Suivez-nous !



@moteuretsens

Moteur & SENS®

 NOTRE
SHOWROOM
À 30 MIN
DE PARIS

WWW.MOTEURETSENS.COM


Ferrari 360 Challenge Stradale
01/04 – 21.000 km – 334.900 €
Rosso Scuderia, cuir rouge / alcantara noir,
Harnais, écussons



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



Mercedes AMG GT Black Series
12/21 – 8.500 km – 387.900 €
Gris graphite Magno Designo, cuir Nappa
étendu / Microfibre Dinamica noire



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



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



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



Aston Martin V12 Vantage Roadster 22/101
07/13 – 35.500 km – 184.900 €
Volcano Red, cuir noir, Bang & Olufsen,
console Piano Black, inserts carbone

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

MOTEUR & SENS®

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

NOS HORAIRES

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

**UNIQUEMENT SUR
RENDEZ-VOUS**

Premium Classics

CT-CAR

Achat | Vente | Dépôt | Reprise | Transport

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

95, rue des Bruyères - 1274 Howald, Luxembourg



Ferrari 458 Italia Challenge
06/12, 570 cv, 6.000 km, **150.000 €** (TVA 17 % Récup)



Ferrari SF 90 Spider
10/23, 999 ch, 295 km, carnet, 1^{ère}
main, **465.000 €** (TVA 17% Récup)



Ferrari Portofino
09/20, 600 ch, 15.200 km, 1^{ère} main.
189.900 €



Ferrari Portofino
09/22, 620 ch, 7.100 km, Gtie Appro-
ved, 1^{ère} main, **229.000 €**



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



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

Colombo Challenge
devient partenaire officiel

mp-rezeau



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

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



Aston Martin V8 Vantage
08/2019, 26.000 km
Gris anthracite, cuir noir
Prix sur demande



Ferrari California +30
08/2013, 24.000 km, 490 ch
Rosso Corsa, cuir noir
Prix sur demande



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



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



Ferrari California
02/2011, 56.000 km, 460 ch
Noir, cuir gris
Prix sur demande



Fiat 500 Abarth
08/2023, 2.000 km, 180 ch
Gris, cuir noir, 1ère main
Prix sur demande

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

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

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

L'ART DE L'AUTOMOBILE



Ferrari 812 GTS - 479.000 €, 03/22, 4.900 km, Fr., full XPEL, int. carbone, display, Lift, CarPlay, sgs Daytona



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



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



Ferrari 812 GTS Tailor Made Agnelli One of One - 525.000 €, 12/23, 1.450 km, exposé au musée Ferrari, 125.000 € d'options



Ferrari 812 Superfast - 329.900 €, 10/19, 7.000 km, 1^{er} main, FR, Lift, full carbone ext., JBL, cam. Av/Arr, volant LED



Porsche 993 Carrera RS Touring - 329.000 €, 10/95, 76.100 km, Matching, doss. except., baquets, réser. 92 L, sans airbag



Porsche 996 GT3 RS (1 sur 682) - 239.000 €, 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



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



Porsche 997.2 Sport Classic BVM N°78/250 X51 - 374.900 €, 03/10, doss. complet, état except, Full cuir étendu



Porsche 992 GT3 Touring PDK - 259.900 €, 12/22, Full PPF, réser. 90 L, Int cuir Exclusive, lift, Sgs Sport + à mémoire, Bose



Lamborghini Murcielago LP640 "Manual" - 1/88 - 819.000 €, 01/07, 35.300 km, cuir Diamond, Lift, GPS, 2^{ème} main

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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



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

Votre voiture de prestige en sécurité

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



SKYN®
PPF - DETAILING - COVERING

07 63 77 34 34 - www.skynwrap.com

Film de protection PPF
Covering
Traitement céramique
Nettoyage professionnel

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



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



LYON
Mercedes SL 63 Motorsport Collectors Edition
08/23 – 2.170 km – 399.900 €
Cuir noir, capote noire, 1/100 Ex



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



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



RENNES
Porsche 911 (992) Turbo S Cabriolet
06/20 – 26.900 km – 229.900 €
Cuir bi-ton noir, Burmester, Pack Sport Chrono +



RENNES
Lamborghini Urus
03/19 – 44.900 km – 224.900 €
Cuir noir, surpiques jaunes, Pack Style, T.O Pano



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



LYON
Porsche 911 (991.2) Carrera S PDK Cabriolet
03/17 – 46.700 km – 109.900 €
Cuir noir, Pack Chrono Sport +



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



LYON
BMW M2 460 cv
10/23 – 7.900 km – 99.900 €
Cuir Vernasca noir, Packs M Performance Piste et Expérience M



RENNES
Mercedes C 63 AMG SW Edition 507
01/14 – 62.400 km – 99.900 €
Cuir noir, Pack Designo / Premium



RENNES
Ferrari California
04/10 – 85.900 km – 89.900 €
Cuir Rosso, ceintures rouges, écussons



RENNES
Porsche Cayenne E-Hybrid
10/20 – 44.900 km – 76.900 €
Cuir Cognac, Pack Sport Chrono +, PDLS



RENNES
Ford Mustang Coupé 289 CI
01/66 – 80.300 km – 59.900 €
Intérieur Pony blanc, volant bois, radiateur Alu



LYON
Porsche 911 (997) Carrera 4 BVM
05/07 – 95.800 km – 55.900 €
Cuir noir, Pack Sport Chrono +



LYON
Porsche 718 Boxster
01/19 – 83.400 km – 49.900 €
Cuir noir, sièges Sport +, PDLS, PASM



LYON
Porsche Panamera 4 S 4.8 L 400
12/11 – 46.500 km – 45.900 €
Cuir Cocoa, Bose, Echapp. Sport

FRANCE SUPERCARS RENNES | ☎ 02 23 42 27 13

7 rue Hedy Lamarr | 35310 Mordelles

FRANCE SUPERCARS LYON | ☎ 04 74 69 95 79

317 rue du Vauzel | 69480 Amberieux d'Azergues

contact@francesupercars.com www.francesupercars.com  _france_supercars_

Pensez à covoyer #SeDéplacerMoinsPolluer

PLATIN
★★★ TYRES

PLATIN RP 430 SUMMER
Pneu tourisme haute performance

www.platin-tyres.com

NEW!



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 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 458 Speciale
06/14, 20.612 km, Rosso Scuderia, alcantara noir / tissus rouge, bandes Nart, caméra, écussons, Lift, française • **399.000 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

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



Ferrari GTC4 Lusso
12/17, 15.239 km, bleu Pozzi, cuir bleu Daytona, toit Pano, Display passager, caméra 360°, Lift, 1^{er} main • **239.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

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



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

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

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



Ferrari SF 90 spider
09/22, 3.009 km, Rosso Corsa, cuir nero, sièges Elec, caméra, jantes forjées carbone, Lift, 1^{er} main • **559.000 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

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



Ferrari 812 GTS
08/21, 15.780 km, Grigio GTS, cuir nero Daytona, intérieur full carbone, caméra, Lift, 1^{er} main • **454.900 €**

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

PAGID RACING

PAGID RSL
Track Day + Endurance

PAGID RST
Sprint et Rallye

PAGID RSC
Pour disques en carbone céramique

brembo RACING

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

Disques et kits Track Day

Disques Turismo 996 4S - Turbo - 997 S

Disques Sport TY3 **Nouveau**

UPGRADE

Kits gros freins et Pista

Les plaquettes Brembo Sport HP 2000 sont destinées à une utilisation routière sportive. Elles sont silencieuses, homologuées et procurent de très bonnes performances. Disponibles pour la plupart des Porsche !

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

ENDLESS
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° Orfès : 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 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 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 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 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



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



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



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



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



HYPERCARS, SUPERCARS ET GT D'EXCEPTION TOUTES MARQUES

Rallye touristique unique et business émotionnel*

5 JOURS 4 NUITS AU CŒUR DES ALPES

25 ÉQUIPAGES - HÔTEL ** SPA NUXE**



Pour en savoir plus sur notre concept,*
scannez le QR code
Inscriptions également
disponibles sur
www.adrenaline-mobilite.com



Une production

Adrénaline
Pulse votre mobilité

© Dima Panyukov - unsplash



ATELIER DES ORS



Liste de partenaires susceptibles d'évoluer jusqu'à la date de l'événement. Pour devenir partenaire : nicolas@adrenaline-mobilite.com

Spécialiste Rolls-Royce

Mécanique | Carrosserie | Après-Vente



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



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

AUTOHAUS 60

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



Mercedes SL500 (R129)

08/99, 33.600 km, argent Adamantin, cuir noir, xénon, 4 places, ADS, sièges mémo / chauff / orthop, histo., parfait état, un des derniers de la série, rare ! • **51.900 €**

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



Mercedes SL500

10/94, 118.400 km, noir métal, cuir noir, 4 places, clim auto, sièges Chauff. Orthopédiques • **29.500 €**

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



Mercedes AMG G63 Grand Edition Série Spéciale Finale 1000 Ex au monde 02/24, 9 km, noir magnio, cuir noir, V.Max, carbone, TOE, Burmester, JA 22, full opts, fr, malus payé, TVA, gtie, dispo • **287.000 €**

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



VW ID. Buzz PRO 150 kW

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

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



Mercedes A160 Style Line BVM

02/22, 35.900 km, noir Cosmos, tissu noir, française • **22.900 €** (TVA)

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



Lotus Elise S3 220 S 20TH Anniversary

12/15, 56.354 km, peinture métallisé, soft top, black pack, 1^{er} main • **49.990 €**

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



Caterham 275 S SV

07/16, 29.955 km, orange burnt Lamborghini, plancher bas, châssis SV, Pack full decal, ailes avant carbone, JA 15 Orcus • **43.990 €**

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



Ford fiesta ST 200

05/20, phare full Led, Packs performance / assistance, roue de secours, Gar. Constructeur 05/27, 1^{er} main • **22.990 €**

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



Mazda 3 MPS MZR

01/10, noir métallisé, Bose, sièges chauffants, régulateur de vitesse, 2^{ème} main • **17.990 €**

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



Caterham 340 S S3

Neuve, hyper green premium, plancher bas, Pack full decal, volant cuir Momo avec quick release • **61.490 €**

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



PatrimOne

YOU TRUST • WE CARE

La Référence de l'Assurance Haut de Gamme

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

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

MOSA FREIN

Clutches & Brakes



ENDLESS

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

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

EN EXCLUSIVITE
chez Mosa Frein
ENDLESS

Plaquettes arrières
ENDLESS

Plaquettes avants
ENDLESS

PLUG & PLAY

Disque 70 canaux
Permet un refroidissement inégalé.

Disque de 54 canaux
hyper résistant.



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

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

APRACING

brembo
Racing

FERODO
RACING

PAGID
RACING

SACHS
PERFORMANCE

Zimmermann

CL
BRAKES

PFC
RACING

ENDLESS

tilton

SURFACE
TRANSFORMING

GiroDisc
RACING BRAKES AND TECHNOLOGY

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



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 €**



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 €**

Bolide Automobiles (92) | ☎ 0630061699 | contact@bolideauto.com | www.bolideauto.com



Ferrari Purosangue V12 6.5 L 725 cv
2024, bleu Le Mans, cuir bleu Sterling, TO Pano cristal, Nbres options, malus payé, Garantie 11/26

• **Prix intéressant sur demande** (Poss. HT)
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Corvette C7 Targa Grandsport V8 6.2 L 466 cv
04/19, 14.000 km, blanc, cuir noir, Châssis Z06, Sièges Sport / Chauff. / Ventil, état neuf • **88.900 €**

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
2023, 500 km, Rosso Corsa, cuir complet Charcoal, très nbres options, malus payé • **366.000 €** (Poss. HT)

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Lamborghini Urus V8 4.0 L 650 cv BVA8
05/22, 21.000 km, noir Helene, cuir noir / jaune, pack cuir, SECV et massants, TOE, freins Carbone, étriers jaune, Akrapovic, CG FR, 1^{er} main, Gar. 2 ans Lambo • **324.900 €**

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



Volkswagen Golf VIII GTI 2.0 TSI 245 cv BVM6
2021, 53.000 km, blanc Oryx, tissu noir, S. Sports Chauffants, volant Sport / Chauff., Audio Harman Kardon, options, attelage • **29.990 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



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

CALENDRIER TINSEAU TEST DAYS 2025



🚩 13 DATES | 7 CIRCUITS 🚩

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



Inscriptions sur www.tinseau.com

Entretien et réparations (moteur + boîte) véhicules modernes, historiques et de compétition.
| Assistance course | Vente de voitures d'occasion |

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

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



CH

CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

**TAILORED
FOR YOU**

Tastes change. Not passion. *

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

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

carrosserieherve.com

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



TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 8736 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Ma première
moto !

Toujours plus
de liberté !

Tarif Collection
à partir de 9 ans !

Maison
de famille !

Sans hésitation
on y va !

Plus belle la vie !

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 !

05 65 100 100 • www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéennes SAS, Société de Courtage en Assurances, Siège social : Espace Elysee - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS, RCS PARIS 350944446. N°ORIAS : n°07000782 (www.orias.fr) - Création : designa.fr - Au 17/03/2025



Sport
auto

et

CroisiEurope
Les croisières, c'est notre métier

7^E PORSCHE RALLYE CROISIÈRE

En partenariat avec

CHOPARD

LA CORSE DU SUD : D'AJACCIO À PORTO VECCHIO

DU 17 AU 22 OCTOBRE 2025

À bord de LA BELLE DES OCÉANS

Véritable hôtel itinérant
qui vous attend chaque soir
au lieu d'escale

Restauration gastronomique
en pension complète
avec boissons

AVANTAGE LECTEURS

**300 € DE REMISE
par équipage**

avec le code tarif "SPORT AUTO"
Valable pour toute réservation
avant le 30/06/2025.

L'attribution des ponts supérieurs
se fera par ordre d'inscription
au Porsche Rallye Croisière.



Avec la participation exceptionnelle de **ROMAIN DUMAS** et **DENIS GIRAUDET**
organiseurs et rédacteurs de votre Roadbook, présents à vos côtés

*Embarquez pour un voyage à travers les routes emblématiques qui ont façonné la légende
du Tour de Corse, où chaque virage raconte une histoire de passion, de performance et d'adrénaline.
Préparez-vous à vivre des moments inoubliables au cœur de la beauté envoûtante de la Corse.*

- Rallyes de régularité et découvertes des plus belles routes de Corse du Sud, sur les traces des pilotes et des voitures de légende
- Visite du site préhistorique de Filitosa, l'un des plus énigmatiques sites culturels de Méditerranée

- Remise des prix avec notre partenaire CHOPARD lors du déjeuner d'au revoir au Domaine de Murtoli, un lieu d'exception en symbiose avec la nature au cœur de la vallée de l'Ortolo

Programme détaillé :



RENSEIGNEMENTS ET RÉSERVATIONS : Tél. 04 72 40 50 46 • lyon@croisieurope.com • www.voyages-lecteurs.fr/sa

SPORT

126

COULISSE F1

Les grands prix
d'Arabie saoudite,
de Miami
& d'Emilie-Romagne

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

DPPi

140

FERRARI EN BONNE VOIE POUR LES 24 HEURES DU MANS ?

Si l'équipe Ferrari a œuvré pour élever son niveau de jeu en Hypercar, elle ne s'attendait pas à entamer sa saison d'Endurance par un triplé. Maintenant qu'ils se mettent à gagner ailleurs qu'au Mans, les Rouges sont d'autant plus favorisés, aux yeux de beaucoup, pour les 24 Heures de cette année, bien qu'ils s'en défendent. *Sport Auto* fait le point.



Laurent Villaran

116

STUDIO

BMW M Hybrid V8 (WEC, 2023-2025)



Ferrari F1 Média

122

REPORTAGE F1 Pilotage : le défi des pilotes qui changent d'écurie



DPPi

136

ENQUÊTE F1

Alpine toujours dans la tourmente





STUDIO BMW M Hybrid V8 (WEC, Hypercar, 2023-2025)

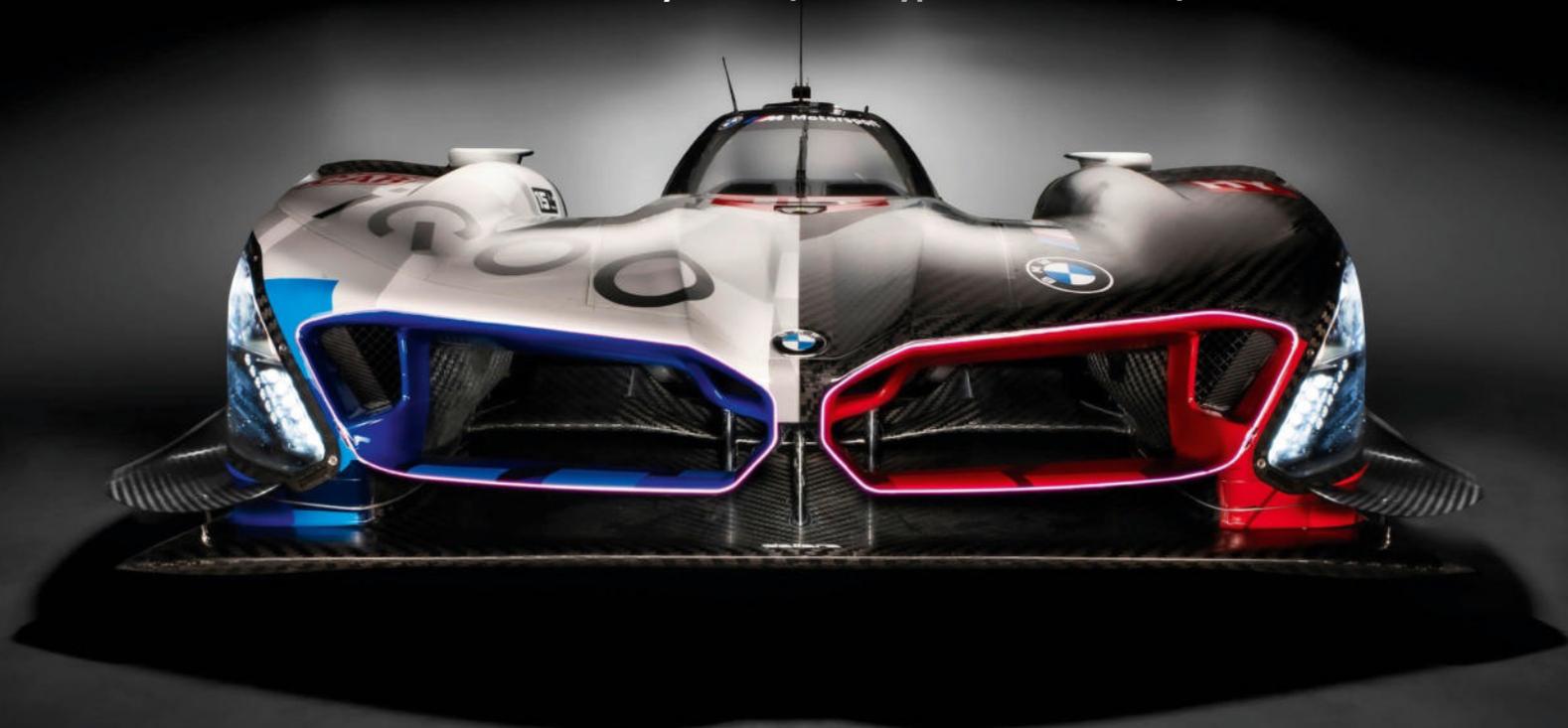
MONTÉE EN PUISSANCE

Après une première saison en WEC un peu laborieuse, BMW fait partie des équipes en verve cette saison. Dotée d'une identité visuelle très marquée, la M Hybrid V8 visera le podium lors des prochaines 24 Heures du Mans.

Par Alain Pernet **Photos** Laurent Villaron



Pour Kevin Magnussen, le passage d'un cockpit de F1 à celui de la M Hybrid V8 a bouleversé quelques habitudes au niveau de son environnement de travail !



“La M Hybrid V8 est très bien dans les sections à grande vitesse, mais nous avons un petit déficit de traction dans les secteurs à basse vitesse.”

Robin Frijns, pilote

La politique sportive de BMW n'est pas toujours facile à suivre. La marque bavaroise était par exemple revenue en championnat du monde d'Endurance en 2018-2019 avec la M8 GTE pour quitter la scène après une unique saison ! En matière de cohérence, on a connu plus convaincant... Quoiqu'il en soit, après s'être retiré de la Formule E, BMW a décidé de mettre le cap sur l'Endurance avec un vrai projet de moyen terme basé sur une double

participation : en GT avec la M3, et en Hypercar avec une voiture de type LMDh. La décision définitive a été prise le 10 juin 2021 et la marque allemande s'est alors tournée vers Dallara (l'un des quatre fabricants homologués) pour la construction du châssis LMDh. Giampaolo Dallara avait déjà eu une occasion de collaborer avec BMW en 1977 lorsqu'il avait été consulté pour la conception de la M1. La coopération entre les deux entités a été d'autant plus fluide que Maurizio Leschiutta, chef de projet initial de la M Hybrid V8, est italien (il a quitté BMW en novembre dernier pour devenir responsable compétition de Lamborghini).

D'entrée de jeu, l'équipe chargée de ce projet a eu pour objectif de rendre cette Hypercar très identifiable : « *La mission la plus délicate, le défi le plus ardu pour l'équipe de design a été que ce prototype soit nettement reconnaissable comme une voiture de BMW M Motorsport* », explique Franciscus van Meel, le président de BMW M Motorsport. Sur ce point, Michael Scully, le directeur global du design de BMW, et son équipe ont clairement atteint l'objectif. A l'image de la Peugeot 9X8, les gènes de la M Hybrid V8 sont visibles au premier coup d'œil avec sa grosse calandre soulignée par une signature lumineuse faite de LED. Concernant la motorisation, là encore, les gènes de la marque sont bien présents. Pour des raisons de gain de temps, de coûts et de durabilité, il a été choisi de ne pas concevoir un moteur en partant d'une feuille blanche, mais de développer un groupe propulseur hybride à partir d'une base déjà existante, comme détaille Ulrich Schulz, le chef motoriste de BMW M Motorsport : « *Nous*

avons considéré le 4 cylindres turbo P48 de la M4 de DTM ainsi que le 8 cylindres turbo P48 de la M8 GTE, mais le risque de problèmes liés à l'endurance du premier et au poids du second a joué contre ces options. »

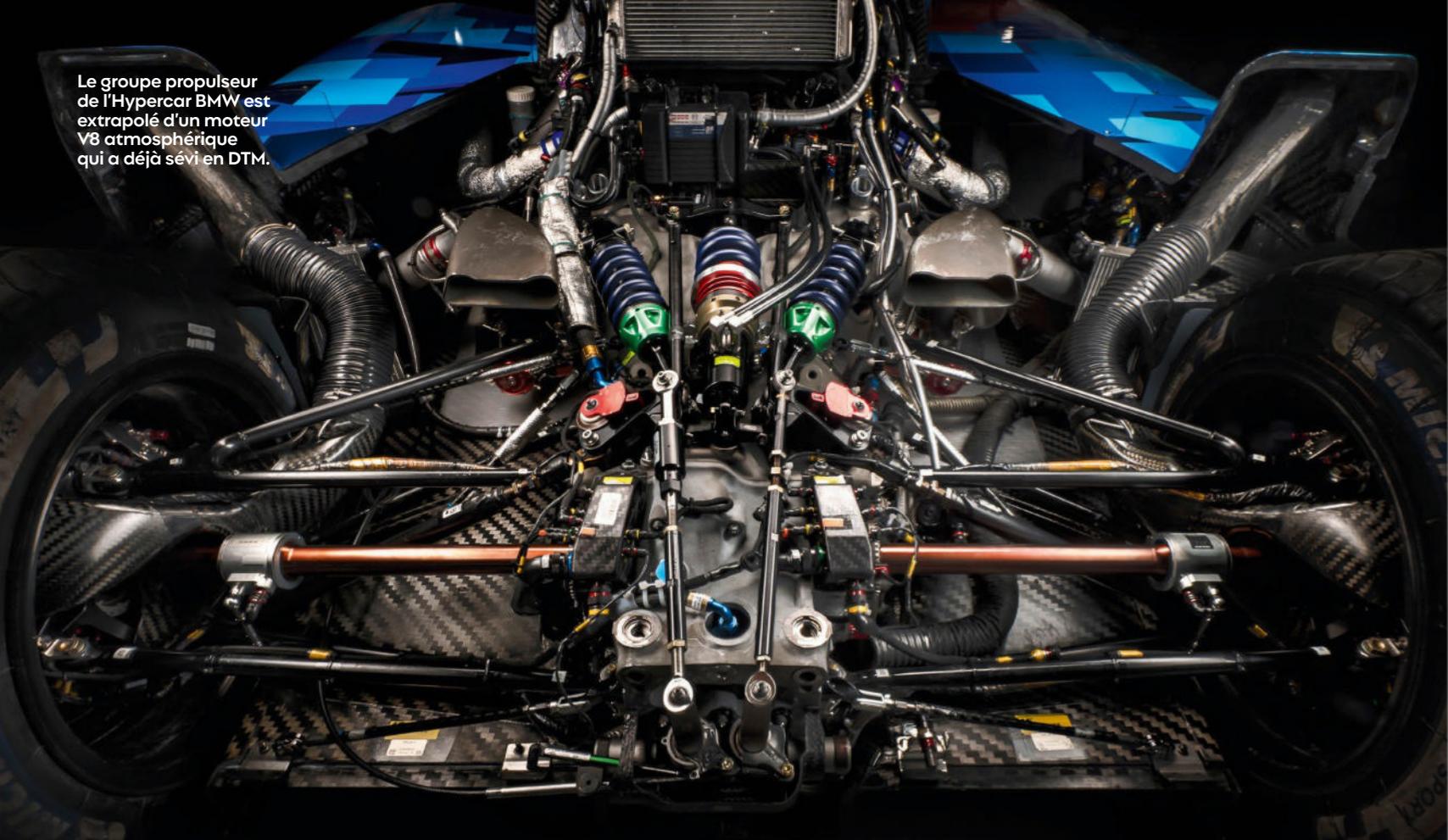
C'est finalement le moteur P66 de la M4 de DTM des saisons 2017 et 2018 qui a été sélectionné. Il s'agit d'un V8 atmo de 4 litres qui utilise des stocks d'acier et d'aluminium constitués à l'époque où BMW était en F1 au début des années 2000. Il présente, entre autres, l'avantage d'être porteur. « *Convertir ce V8 atmo en moteur à double turbo puis le transformer en groupe propulseur hybride a été un processus assez complexe* », reconnaît le motoriste allemand. Comme pour toutes les LMDh, ce moteur a été associé à un système hybride standard composé d'un moteur électrique développé par Bosch et d'une batterie conçue par Williams Advanced Engineering.

Débuts difficiles

Les premiers essais de la M Hybrid V8 ont lieu le 25 juillet 2022. Afin d'avancer par étapes, BMW a préféré se contenter de n'engager son nouveau fer de lance que sur un unique front dans un premier temps. C'est donc dans le cadre du championnat américain IMSA que la LMDh a débuté en course à l'occasion des 24 Heures de Daytona 2023. Cette saison initiatrice menée au sein de l'équipe américaine Rahal Letterman Lanigan Racing (RLL) a été assez difficile. Parallèlement, Andreas Roos (un ancien d'Audi Sport qui a pris la succession de Mike Krack à la tête de BMW Motorsport) a choisi de confier le programme mondial – de 2024 – à l'excellente équipe WRT, qui venait d'être lâchée par Audi lorsque la marque aux anneaux a sacrifié son futur retour en Endurance sur l'autel de la F1.

Même si les règlements techniques WEC et IMSA sont similaires, les contextes de course sont assez différents et la manière d'exploiter une auto dans un championnat ou dans l'autre est assez distincte elle aussi. De ce fait, WRT n'a que partiellement pu s'appuyer sur les acquis de RLL pour élaborer son assaut en WEC en 2024. Une préparation par ailleurs assez perturbée par la météo, comme le rappelle ●●●

Le groupe propulseur de l'Hypercar BMW est extrapolé d'un moteur V8 atmosphérique qui a déjà sévi en DTM.



TECHNIQUE

Moteur : **V8 à 90°, hybride, biturbo (BMW P66/3)** Cylindrée : **3 999 cm³** Position : **centrale arrière, dans l'axe longitudinal ; moteur porteur**
Alésage x course : **93 x 73,6 mm** Alimentation : **injection directe haute pression (350 bar)** Distribution : **double arbre à cames, 4 soupapes par cylindre**
Couple : **66 mkg** Lubrification : **par carter sec** Système hybride : **ERS Bosch standard 170 kW (231 ch)**
Gestion électronique : **Magneti Marelli** Puissance maxi cumulée : **640 ch à 8 200 tr/mn**
Transmission : **propulsion** Boîte de vitesses : **Xtrac longitudinale à 7 rapports semi-automatiques (+ marche arrière)**
avec commande pneumatique par palettes au volant Châssis : **monocoque en fibre de carbone**
Suspensions : **triangles superposés et pousoirs avec amortisseurs réglables, barres de torsion à l'avant et ressort hélicoïdal à l'arrière ; troisième élément à l'avant et à l'arrière pour contrôler la hauteur de caisse**
Freins AV & AR : **disques en carbone ventilés et étriers en alliage léger** Roues AV/AR : **en aluminium forgé (18 x 12,5/18 x 14)**
Pneus AV & AR : **Michelin (29/71-18 & 34/71-18)** L - l - h : **4 991 - 1 994 - 1 200 mm** Empattement : **3 150 mm** Poids minimum : **1 030 kg**

le pilote Robin Frijns : « Lors de notre programme de test, nous avons souvent été gênés par la pluie. Nous sommes donc arrivés au Qatar, pour notre première course, très bien préparés pour la pluie, sauf que, évidemment, il n'y en a pas eu ! Compte tenu de ces essais pluvieux, nous n'avons pas vraiment pu explorer autant que nous le souhaitions le fonctionnement de la voiture, ce qu'elle nécessite. Donc, tout au long de l'année dernière, nous avons dû apprendre à tâtons lors des week-ends de course. Une voiture testait un type de réglages et la deuxième en essayait d'autres. L'an passé a clairement été pour nous une période d'apprentissage. Nous continuons d'ailleurs à apprendre. »

Le pilote néerlandais nous dresse le profil de la M Hybrid V8 : « Elle est très bien dans les sections à grande vitesse, mais nous avons un petit déficit de traction dans les secteurs à basse vitesse ou exigeant beaucoup de traction. Mais nous avons progressé sur ce sujet. En fin de saison dernière, à Bahreïn, nous étions plutôt bien sur ce point. » En 2024, la BMW souffrait aussi d'un autre souci récurrent, comme l'analyse le pilote Dries Vanthoor : « L'an passé, nous avions des problèmes liés aux freins. Ils freinaient bien mais ils influençaient la pression des pneus de manière inconstante : parfois en la faisant monter, parfois en la faisant descendre.

En conséquence, nous ne pouvions jamais être agressifs en matière de pression de pneus, au risque de tomber sous la pression minimale autorisée et de prendre une pénalité. C'est particulièrement gênant dans le contexte du WEC où la préchauffe des pneus est interdite. »

Pour remédier à cette faille, BMW n'a pas hésité à changer de fournisseur (Carbone Industrie a été remplacé par Brembo). « Les ingénieurs ont utilisé un joker pour modifier le système de freinage, poursuit Vanthoor, et cela a beaucoup amélioré la situation. C'est un autre monde par rapport à l'an dernier. » Robin Frijns confirme : « La saison précédente, nous étions vraiment en souffrance en pneus froids, au début des relais, et nous avons fait un énorme bond en avant cette année. Globalement, j'ai le sentiment que nous sommes parmi les bons s'agissant de dégradation de pneus. »

Viser le podium avec une voiture améliorée

Les 6 Heures de Spa, disputées en mai, ont apporté une illustration intéressante de ces nouvelles aptitudes de la M Hybrid V8. Le numéro 15 est quasi la seule Hypercar à être partie en pneus tendres et à avoir pu les maintenir en bon état pour en tirer profit. Ainsi chaussé, Kevin Magnussen a réalisé un spectaculaire festival en

“Convertir ce V8 atmo en moteur à double turbo puis le transformer en groupe propulseur hybride a été un processus assez complexe.”

Ulrich Schulz, chef motoriste



début de course, notamment lorsqu'il a effectué un dépassement en roulant dans l'herbe en pleine ligne droite de Kemmel ! Transfuge direct de la Formule 1, le Danois est encore en phase de découverte : *« C'est une voiture qui n'est pas si facile que ça à conduire. Par rapport à ce que j'ai l'habitude de piloter, elle est un peu plus lourde, a un peu moins d'aéro... Je dirais que c'est une auto qui se situe entre une GT et une LMP1. La manière de la mener est assez spécifique, en fait. Le fait de ne pas pouvoir préchauffer les pneus est nouveau pour moi, par exemple. Il y a beaucoup de choses à apprendre par cœur, des procédures à retenir et les effets qu'elles ont sur l'équilibre de la voiture. C'est une auto très en avance dans le domaine électronique. »*

Les ingénieurs allemands ne chôment pas dans ce domaine. *« Je crois que c'est le point sur lequel nous avons le plus progressé depuis le début du programme, confie Dries Vanthoor. La gestion de l'antipatinage et des différentiels est bien meilleure qu'auparavant. A chaque course, nous nous améliorons sur ce point. Au début, je pense que cela nous est arrivé de nous faire piéger. »* Tout ce travail mis bout à bout a permis d'effectuer des avancées tout à fait palpables depuis l'an passé. En 2024 déjà, BMW s'était offert son premier podium de WEC à Fuji, lors de l'avant-dernière manche.

Depuis le début de la saison, les M Hybrid V8 sont toujours bien placées, que ce soit sur la grille de départ (première ligne au Qatar) ou course. Tant au Qatar qu'à Imola, la BMW était la première voiture à terminer derrière les Ferrari, ce qui s'est traduit en Italie par une très jolie deuxième place.

Pour Le Mans, BMW ne devrait pas avoir de mal à faire mieux que l'an dernier, tant son retour en Sarthe dans la catégorie reine avait été calamiteux. Comme le rappelle Kevin Magnussen, qui fréquente la pit lane du Mans depuis son enfance (son père y a couru 23 fois) : *« Au Mans, il faut savoir se tenir à l'écart des problèmes... »* C'est exactement ce que n'avaient pas réussi à faire les deux équipages. Partie bêtement en tête-à-queue après seulement dix-huit minutes de course, la n° 15 a été étrillée par la Ferrari n° 83, une revenante dans le Top 10 après six heures d'efforts. La n° 20 a perdu toute chance de bien figurer après un tête-à-queue qui a nécessité une longue intervention au stand. Bilan : aucune des deux autos n'a pu disputer l'intégralité de la course. De telles figures libres seront interdites cette année : les M Hybrid V8 font clairement partie des voitures ayant un coup à jouer dans la Sarthe... ●

TU T'ADAPTES OU TU LA QUITTES !

Les monoplaces modernes de Formule 1 sont d'une complexité extrême. Le retour de l'effet de sol en 2022 en a fait des machines encore plus difficiles à comprendre et à maîtriser. **Un phénomène qui rend le transfert d'une équipe à une autre délicat pour les débutants comme pour les pilotes les plus expérimentés.**

Par Lionel Froissart



Un multi-champion du monde comme Lewis Hamilton (page de gauche) chez Ferrari ou un presque débutant tel Liam Lawson (ci-contre à droite), écarté de l'équipe Red Bull après deux grands prix, peuvent être confrontés aux mêmes difficultés d'adaptation au pilotage de leur nouvelle monoplace.



U ne fois les monoplaces débarrassées de leurs sponsors et de leur livrée habituels, et présentées dans un blanc immaculé, seul un œil averti est capable de distinguer une Ferrari d'une Haas ou une Red Bull d'une Williams. Pourtant, malgré un règlement technique de plus en plus restrictif, les difficultés d'adaptation de certains pilotes à leur nouvelle monture démontrent à quel point rien n'est plus différent

qu'une monoplace par rapport à une autre. Ce constat est illustré par les problèmes d'adaptation rencontrés par tous les pilotes qui ont changé d'équipe pendant l'intersaison.

Lawson : la voiture de "l'autre"

Ainsi, il est facile de comprendre les difficultés du Néo-Zélandais Liam Lawson, encore considéré comme un débutant avec seulement onze grands prix à son actif au moment d'attaquer la saison 2025, répartis sur les saisons 2023 et 2024 sur des monoplaces différentes (l'AlphaTauri puis la Racing Bulls). A l'occasion de ces deux intérim, Helmut Marko et Christian Horner, les deux décideurs de l'équipe phare, ont cru déceler chez Lawson la vitesse et la force mentale pour relever le défi de piloter une Red Bull au côté de Max Verstappen, avec pour mission de rapporter des points au championnat des constructeurs. Un domaine dans lequel avait failli Sergio Pérez au cours de la saison précédente. Mais la désillusion fut totale car Lawson s'est heurté à une monoplace dont il n'a pas eu le temps de dompter la sauvagerie. Une RB21 que Red Bull a conçue et surtout réglée pour convenir au numéro 1 de l'équipe, comme toutes les monoplaces de Milton Keynes. Horner l'a reconnu avec quelques explications à la clé : « Max est très précis dans ses attentes. Il s'agit généralement d'un train avant performant et d'une entrée en virage très vive. Bien sûr, cela déstabilise l'arrière à l'entrée des virages, c'est là que Max excelle, qu'il peut vivre sur le fil du rasoir en matière d'adhérence. Pour tout autre pilote, ça sape considérablement sa confiance. »

Le problème, c'est que cette spécificité de la Red Bull ne peut pas s'effacer par de simples réglages, d'autant que seul Verstappen s'en accommode. En manque de temps de pilotage au volant de la RB21, Liam Lawson s'est retrouvé confronté à d'insolubles difficultés qui lui ont coûté plusieurs dixièmes de seconde au tour et des incursions

hors piste, de quoi grignoter l'immense confiance qu'il affichait. En réalité, chez Red Bull, le Néo-Zélandais a retrouvé certaines caractéristiques de la Racing Bulls, mais très amplifiées. « Ces F1 sont toutes les deux assez difficiles. Pas très amusantes à piloter. Elles s'appréhendent différemment, certes, mais elles partagent aussi de nombreuses similitudes. Elles utilisent beaucoup de plateformes semblables, donc oui, les problèmes sont les mêmes par endroits, mais leur pilotage est très différent. Evidemment, avec un package aérodynamique complètement autre, la manière d'en tirer le meilleur parti est très dissemblable aussi. » L'explication assez confuse de Liam Lawson en dit long sur son embarras à analyser la véritable nature de la Red Bull. « Donc, c'était nouveau pour moi. Cette voiture est en fait assez singulière à piloter, plus que ce que les gens pourraient



Outre d'évidentes difficultés de communication avec son ingénieur de piste Riccardo Adami, Lewis Hamilton a toutes les peines du monde à se familiariser avec le comportement de sa Ferrari SF-25 et surtout à se sentir à l'aise à son volant, notamment dans les zones de freinage.

**"IL Y A
DES CHOSES À
RÉGLER QUI FONT
PEUT-ÊTRE
PARTIE DE L'ADN
DE WILLIAMS."**

Carlos Sainz

imaginer. » Voyant que Lawson n'allait pas s'en sortir, les responsables de Red Bull ont préféré mettre un terme à l'expérience et renvoyer le débutant dans l'équipe B chez Racing Bulls après seulement deux courses.

Le Néo-Zélandais y a retrouvé Laurent Mekies, le directeur de l'équipe de Faenza, beaucoup plus bienveillant et moins pressant, cherchant surtout à restaurer le moral du revenant : « *Il a perdu sa confiance lors de ces deux courses très difficiles, et ce qui nous importe, c'est qu'il se sente suffisamment à l'aise dans la voiture pour pousser. C'est ce sur quoi nous nous concentrons.* » Mekies reconnaît toutefois qu'il ne s'attendait pas à voir Liam Lawson à ce point en perdition chez Red Bull, tandis que Max Verstappen se battait à l'avant du peloton. « *Je pense que nous avons tous été surpris par le fait qu'il ait eu autant de difficultés. Pour dire la vérité, je ne sais pas à quoi cela est dû.* »

Son remplaçant chez Red Bull, Yuki Tsunoda, s'est en revanche montré tout de suite plus à l'aise. « *C'est la première fois que je conduis la voiture d'une équipe différente. J'essaie juste de comprendre comment elle fonctionne, comment elle est performante. Je pense que je n'en comprends même pas la moitié* », avouait le pilote japonais après deux courses au volant de la Red Bull. Mais un constat le rendait optimiste pour la suite : « *Jusqu'à présent, le style de conduite, la courbe de freinage et la manière de relâcher les freins, tout est assez proche (du style de Verstappen, NDLR).* » Yuki Tsunoda se disant toutefois admiratif de ce que son nouveau coéquipier est capable d'extraire de cette Red Bull tellement pointue.

Hamilton : faites redémarrer votre cerveau...

Concernant Lewis Hamilton, son souci d'adaptation à la Ferrari a marqué les esprits, car on parle là d'un septuple champion du monde, plus de cent fois vainqueur d'un grand prix. C'est que le cerveau et le corps du Britannique sont imprégnés des sensations des douze saisons passées au volant d'une Mercedes, Lewis Hamilton n'ayant même connu que le moteur Mercedes depuis ses débuts en F1 en 2007. Par exemple, l'Anglais s'est dit confronté à des difficultés avec le frein moteur de la Ferrari, mais aussi, et surtout, a été très gêné par un mauvais feeling au freinage, pourtant l'un de ses points forts. En outre, chez Mercedes, Lewis Hamilton s'était familiarisé avec le système de freinage fourni par la société française Carbone Industrie. En passant chez Ferrari, il a découvert les particularités du système Brembo sans pouvoir retrouver, en ce début de saison, sa confiance redoutable dans ce domaine. Entre le frein moteur qui ne lui convient pas et les informations que lui transmet la pédale de frein, il est certain qu'Hamilton est loin de son plein potentiel dans ce secteur crucial du pilotage.

Certains observateurs, comme Luca Baldisserrri, l'ancien ingénieur de piste de Michael Schumacher, jugent que le champion anglais se cherche des excuses pour justifier son déficit de performance au volant de la Ferrari SF-25. Le nouveau pilote Ferrari reconnaît toutefois que c'est à lui de s'adapter à une multitude de paramètres qu'il découvre et qui



En provenance de chez Ferrari, Carlos Sainz a découvert chez Williams une monoplace radicalement différente à laquelle il doit encore s'adapter, tout en essayant d'appliquer des méthodes utilisées à la Scuderia. Une approche que son coéquipier Alex Albon approuve, lui aussi en phase de compréhension de la FW47.

sont appréhendés de manière différente chez Ferrari qu'ils ne l'étaient chez Mercedes. « *Sans trop entrer dans les détails, c'est surtout (mon) style de pilotage que je dois faire évoluer. Chaque pilote a le sien propre, le mien a fonctionné pendant des années et il faut parfois l'adapter. Mais cette fois, il faut un plus grand changement. Je sais que réussir à faire cela sera un défi. Charles (Leclerc, NDLR) pilote (pour Ferrari, NDLR) depuis longtemps et son style fonctionne avec la voiture. Il aime faire glisser l'arrière, il aime du survirage, et c'est très impressionnant à voir. Me concernant, c'est juste que je ne suis pas à l'aise avec la voiture pour le moment.* »

En Arabie saoudite, lorsqu'il a été demandé à Lewis Hamilton ce qu'il lui faudrait pour se montrer plus à l'aise au volant, celui-ci a répondu : « *Ce qu'il me faudrait pour bien piloter la Ferrari dès le prochain grand prix ? Une transplantation de cerveau !* » C'était une image, mais l'Anglais voulait parler d'une possibilité de « rebooter » son cerveau en le vidant de toutes les habitudes accumulées lors de ses années Mercedes. Reste que malgré toute l'expérience de Charles Leclerc avec Ferrari qu'évoque Hamilton, le début de saison a démontré que la monoplace italienne 2025 est loin d'être la meilleure du plateau. Et là, c'est aux ingénieurs de Maranello de régler les problèmes.

Sainz : pragmatisme

Carlos Sainz, celui qu'Hamilton a remplacé chez Ferrari, a trouvé refuge chez Williams et connaît lui aussi un début de saison difficile et une période d'adaptation douloureuse. Malgré les énormes progrès



Yuki Tsunoda reconnaît, et ses résultats en demi-teinte en attestent, qu'il a encore beaucoup de choses à comprendre de la rétive RB21.

Le Japonais s'est toutefois très vite senti à l'aise à son volant, constatant que sa façon de piloter n'est pas si éloignée de celle de Max Verstappen.

de la FW47, l'Espagnol met sur le compte des faiblesses de conception de sa voiture ses soucis du début de saison. « Je ne peux pas entrer dans les détails de nos problèmes d'équilibre et de technicité, mais cela apparaît un peu plus dans les virages à moyenne et basse vitesse, cela fait partie d'une caractéristique de la voiture, a développé Carlos Sainz devant les journalistes. J'essaie d'améliorer ma conduite, mes réglages et ma compréhension. Il y a beaucoup de travail à la base, entre tous nos ingénieurs, pour tenter de comprendre tout cela. La voiture est plus compétitive, elle s'est considérablement perfectionnée par rapport à l'année dernière. Je pense que c'est une plateforme beaucoup plus robuste, mais il y a des choses à régler qui font peut-être partie de l'ADN de Williams. »

Ainsi, l'Espagnol se dédouane en partie, ce que semblent accrédi-ter ses résultats très proches de ceux d'Alex Albon. Le Thaïlandais a d'ailleurs reconnu qu'il avait lui aussi dû ajuster son pilotage et se félicite de l'apport technique exigeant et constructif de son coéquipier. « Ses habitudes prises chez Ferrari ne sont pas nécessairement mauvaises, et il s'agit d'essayer de voir si nous pouvons les utiliser dans notre voiture. » Carlos Sainz a justement été recruté pour sa vitesse de pointe bien sûr, mais également pour son expérience acquise dans des top teams (McLaren et Ferrari), ainsi que son implication et son approche pragmatique dans le développement d'une voiture. « C'est quelque chose que je trouve toujours divertissant, qui me motive... » Et qui peut faire « accepter » la frustration de l'inévitable période d'adaptation.

Ocon : un cadeau de Noël

Mais il nous faut rappeler qu'à toute règle il y a une exception. Elle concerne ici Esteban Ocon, qui a tourné le dos à ses années Renault et Alpine pour aller courir chez les Américains de Haas. Ainsi, Esteban Ocon se réjouit de découvrir le fonctionnement d'un nouveau moteur : « C'est une façon très différente d'utiliser tous les systèmes, mais il y a un tas de points positifs avec le moteur Ferrari. » Et le Normand s'est très vite senti à l'aise dans son nouveau baquet après divers ajustements. « Il y a plein de choses auxquelles vous devez vous adapter, et si cette adaptation ne vient pas, vous devez changer les choses. Par exemple, nous avons décidé que j'aurais un tout nouveau volant avec deux palettes d'embrayage.

Ce sont des choses qui prennent normalement beaucoup de temps à modifier, mais à Noël, c'était réglé. »

Au passage, l'ex-pilote Alpine n'a pas manqué de tacler son ancienne équipe. De fait, après un premier grand prix en Australie catastrophique et inquiétant, Haas est parvenu à « débloquer le potentiel de sa monoplace » dès le Grand Prix de Chine, avec une perspective de développement encourageante : « Je n'ai jamais vu une équipe proposer une solution en moins de deux semaines, en réaction à ce qui se passait. C'est extrêmement satisfaisant de travailler avec un groupe aussi réactif. » Comme quoi, changer de maison peut également réserver de bonnes surprises. ●



Esteban Ocon a découvert chez Haas un nouveau châssis, mais aussi le moteur Ferrari dont il dit le plus grand bien. Tout comme le Normand loue la réactivité de l'équipe américaine qui multiplie les efforts pour faciliter l'adaptation de son nouveau pilote.

F1 75

FORMULE 1

Dans les coulisses des grands prix



GP d'Arabie saoudite

CIRCUIT DE LA CORNICHE
18 - 20 AVRIL 2025



GP de Miami

AUTODROME
INTERNATIONAL DE MIAMI
2 - 4 MAI 2025



GP d'Émilie-Romagne

AUTODROME ENZO
& DINO FERRARI
16 - 18 MAI 2025



Kimi Antonelli s'avance comme la nouvelle coqueluche du paddock. Ici accompagné de son père Marco, le jeune Italien séduit par sa gentillesse, sa simplicité, sa fraîcheur et surtout en laissant entrevoir le talent d'un futur champion.

Par nos envoyés spéciaux Lionel Froissart & Joe Saward



01

Fernando Alonso attend avec impatience la prochaine saison et une monoplace sur laquelle Adrian Newey, l'ingénieur en chef de l'équipe Aston Martin, aura planché plusieurs mois. Concentré sur 2026, Newey ne donnera que quelques avis sur les développements du modèle 2025.



02

Aston Martin F1 Media

La chanteuse américaine Jennifer Lopez, en concert en marge du Grand Prix d'Arabie saoudite, a fait un détour par le stand Ferrari pour y saluer son ami Lewis Hamilton. Les mécaniciens de la Scuderia envisagent d'adopter cette tenue aérodynamique pour accélérer les changements de roues.

GP d'Arabie saoudite

CIRCUIT DE LA CORNICHE

18 - 20 AVRIL 2025

JEUDI 17 AVRIL

01 Newey ignore 2025 Il se concentre sur 2026

Les Aston Martin AMR 25 se traînent dans la deuxième partie du peloton, au point où Fernando Alonso pense (à ce moment de la saison) que marquer des points sera difficile en 2025. L'Espagnol, qui a tendance à toujours noircir le tableau, n'a pas pour autant troublé Adrian Newey qui n'a pas l'intention de se pencher sur les problèmes d'une monoplace qu'il n'a pas conçue. L'ingénieur anglais réfléchit essentiellement à 2026 et n'hésite pas à disputer une course de voitures historiques le même jour qu'un grand prix. Le directeur de l'équipe de Silverstone, Andy Cowell, a tenu à rejeter les critiques apparues dans la presse anglaise sur le manque d'implication du très cher payé Newey : « 100 % du temps de conception d'Adrian est consacré à 2026, en grande partie sur les outils que nous utilisons plutôt que sur les aspects de performance directe de la voiture de 2025. Mais il est important qu'Adrian comprenne les outils dont nous disposons, la fidélité de ces outils et la précision avec laquelle ils prédisent ce qui va se passer sur le circuit. »

Gasly se voit champion Et Alpine rêve de Verstappen

Le 1^{er} avril est loin et il faut sans doute prendre au sérieux les déclarations de Pierre Gasly. Ses récentes performances, surtout en qualifications, ont rendu le Normand euphorique. Compte tenu du déficit que constitue l'unité de puissance Renault (jusqu'à 3,5 dixièmes sur certains circuits), le Français affirme qu'il dispose d'un super-châssis et laisse entendre qu'avec un moteur Mercedes, il jouerait avec les cadors du début de grille. « J'ai dit que je pouvais être champion du monde l'année prochaine. Donc oui, je crois qu'Alpine a les atouts pour se battre en tête de grille. A partir de là, vous en tirez les conclusions que vous voulez ! » a déclaré Gasly à la presse. Lorsqu'il lui a été demandé si l'équipe Alpine pouvait devenir attrayante pour Max Verstappen, Pierre Gasly s'est contenté de sourire, mais plusieurs observateurs n'ont pas autant de précautions à prendre et pensent que la future équipe Alpine-Mercedes aurait tort de ne pas se positionner.

VENDEDI 18 AVRIL

Tous contre Ben Sulayem Les pilotes le montrent

On ne compte plus les « vents » que se prend le président de la Fédération internationale de l'automobile (FIA) de la part des pilotes. Hamilton, Verstappen et même le très policé Piastri n'ont pas manqué de montrer qu'ils n'ont pas l'intention d'avoir trop de proximité avec Mohammed Ben

Une donnée fait déjà le buzz : si Max Verstappen ne termine pas la saison dans les trois premiers, il pourra activer sa clause de sortie et quitter Red Bull. Pour aller où... ?

Sulayem. Plutôt que les chaleureux « hugs » que cherche le président, ils expédient de vagues poignées de mains. C'est que Ben Sulayem n'est pas vraiment à l'écoute de ces acteurs de la F1. Ça, c'est pour la partie visible. Dans la coulisse, c'est encore pire avec des démissions ou renvois à la pelle de plusieurs cadres. Le dernier en date ayant été celui de son vice-président Robert Reid. Mais l'Ecossois ne s'est pas contenté de partir sur la pointe des pieds. Il a claqué la porte en lâchant un long réquisitoire contre la présidence de Ben Sulayem, jugée autocratique. Dans la foulée, David Richards, l'ancien copilote de rallye et président de l'équipe Prodrive, actuel président de Motorsport UK (instance nationale gérant le sport automobile britannique) a, lui, dénoncé la politique du président de la FIA dans une lettre ouverte accusatrice. Richards pourrait être un candidat à la succession de Ben Sulayem (sans grandes chances de succès toutefois, n'ayant pas la puissance financière de l'actuel président).

SAMEDI 19 AVRIL

02 Jennifer Lopez en visite La rose rouge de Ferrari

La chanteuse américaine Jennifer Lopez a fait sensation lors d'une apparition dans le

stand Ferrari dans une tenue digne de la Panthère rose et que l'on pouvait supposer être choisie pour la scène. Avant les qualifications, quelques heures avant de se produire à l'occasion du concert traditionnel, désormais organisé en marge des grands prix, Jennifer Lopez a tenu à rendre visite à son ami Lewis Hamilton. Sa présence n'a toutefois pas été suffisante pour électriser le champion britannique qui a échoué à la 7^e place sur la grille de départ.

Rafale de rumeurs Verstappen à la maison ?

Max Verstappen est bien le principal centre d'intérêt de ce début de saison. Sa Red Bull n'est plus aussi dominante et cela pourrait influencer sa décision de rester ou pas au sein de l'écurie autrichienne. Il est désormais acquis qu'une place au-delà du podium final permettrait au clan néerlandais d'activer une clause de sortie. Toutes les hypothèses sont émises et Max est envoyé dans la plupart des équipes qui pourraient s'offrir ses services : Aston Martin, Mercedes... Dans le paddock de Djeddah, une autre idée a germé. Et si Verstappen, jeune papa, consacrait la saison 2026 à cocooner sur son canapé ? Une année sabbatique pour voir quelle équipe s'en sort le mieux avec la nouvelle réglementation. ●●●



DPP1



F1 Media

01 Pour l'instant, Zak Brown a le sourire. Ses monoplaces sont dominatrices, au moins en course, et ses pilotes, en lutte pour le titre, ont jusque-là eu la bonne idée de ne pas s'accrocher en course. Mais le patron de McLaren est persuadé qu'un tel "incident" est presque inévitable à l'avenir.

02 Le chantier du futur Grand Prix de Madrid a été lancé avec un certain retard. Pourtant, les organisateurs espagnols assurent que tout sera prêt à temps pour accueillir les F1 en 2026. Carlos Sainz, en tant que Madrilène et ambassadeur de l'épreuve, est très impliqué dans ce projet.

Red Bull n'en finit pas de quitter Honda. Il est question de prolonger le contrat client moteur et que l'unité "maison" soit retardée.

DIMANCHE 20 AVRIL

01 Zak Brown optimiste Il attend le crash

Zak Brown, P.-D.G. de McLaren F1, estime qu'un contact entre Lando Norris et Oscar Piastri au cours de la saison 2025 est « inévitable ». Jusqu'à présent, Norris et Piastri sont restés à l'écart l'un de l'autre en piste. Mais pour combien de temps ? Zak Brown a son idée sur la question : « Je pense que c'est une question de quand, plutôt que de si. » Et de se montrer philosophe : « J'ai donc hâte, en quelque sorte, que ça arrive une bonne fois, parce que ça va faire la une de tous les médias pendant des jours. Et ensuite on classera ça. Je pense que c'est inévitable. »

Si Honda restait... Du rab chez Red Bull ?

Même si Christian Horner et Helmut Marko ne cessent de clamer que les choses avancent comme prévu dans l'élaboration de la future motorisation qui propulsera la Red Bull, dans la coulisse l'optimisme est plus tempéré. Les décideurs de l'équipe autrichienne tenteraient de mettre en place une solution intermédiaire. Celle-ci consisterait à faire de l'équipe sœur Racing Bulls une sorte de laboratoire pour le Red Bull Powertrain. Et Red Bull négocierait avec Honda un contrat d'équipe cliente en payant ses unités de puissance.

Une motorisation que Red Bull partagerait alors avec Aston Martin. Cela pourrait s'avérer une bonne opération sportive et financière pour le constructeur japonais, dans le cas où la future Aston Martin « Newey » serait aussi décevante que le modèle 2025.

Réduire la puissance 2026 Une farce, selon Toto

Les discussions et réunions s'enchaînent au sujet de la réglementation des moteurs à partir de 2026. Les interrogations techniques sont multiples et seule la piste rendra son verdict. La principale incertitude concerne la répartition de la puissance, à égalité 50/50 entre l'électricité et le moteur thermique, ce qui semble critique sur la durée d'une course. Une proposition a été lancée, qui consisterait à abandonner ce point de règlement. Cela irait à l'encontre de l'idée vertueuse de rendre les moteurs hybrides toujours plus « écologiques ». La suggestion a été inscrite à l'ordre du jour du Conseil mondial à venir. Toto Wolff, au nom de Mercedes, rejette fermement cette éventualité : « Lire l'ordre du jour de la Commission F1 est presque aussi hilarant que lire certains commentaires que je vois sur Twitter sur la politique américaine. » Ce qui n'exclut pas une sourde colère : « Je veux vraiment me protéger et ne pas faire de commentaires, mais

c'est une farce. » Audi, qui prépare aussi sa propre unité de puissance, a fait savoir qu'il n'était pas question de modifier une réglementation – sinon à la marge – qui a été établie depuis plusieurs mois.

Max et le freinage Un chiffre qui parle

Max Verstappen a été très critiqué pour sa défense musclée au premier freinage de ce grand prix d'Arabie saoudite, ce qui lui a valu d'écopper d'une pénalité. Plusieurs anciens pilotes se sont rangés à la décision des commissaires sportifs de la FIA. Jolyon Palmer et David Coulthard ont fait un constat simple : « Quand on regarde les données, on voit que Max est encore plus rapide sur le virage 1, avec 100 kg d'essence, pas de prise de vibreur et des pneus medium, qu'il ne l'était sur son tour de qualification la veille, avec des pneus tendres, alors qu'il était sur le point de décrocher la pole position. » Ce qui veut dire que Verstappen n'avait aucune chance de prendre ce virage sur une trajectoire normale et sans doute pas l'intention. Selon d'autres observateurs, 5 secondes, ce n'est pas cher payé.

MERCREDI 23 AVRIL

Tsunoda en essais Un travail de comparaison

Profitant d'une mini-pause après un épuisant triplé de grands prix et avant de s'envoler pour la Floride, Yuki Tsunoda a été sollicité pour passer une journée entière dans le simulateur de Milton Keynes afin de réaliser un test de l'intouchable RB19, la monoplace de Red Bull en 2023, sur la piste de Silverstone. L'idée est de comparer les relevés

téléométriques pour tenter de mieux comprendre ce qui ne va pas sur la RB21. Le Japonais, n'ayant jamais eu l'occasion d'essayer la RB2019 en conditions réelles, espère ainsi se faire une idée sur la différence de comportement des deux machines : « Si je peux donner mon avis sur la RB19, sur le facteur clé qui a fait le succès de cette voiture, et sur quelque chose que nous n'avons pas dans la RB21, j'espère que je pourrai le découvrir. »

VENREDI 25 AVRIL

02 Madrid rassure sur son grand prix Le chantier est lancé

Alors que des inquiétudes commencent à se faire jour sur la tenue du futur Grand Prix de Madrid, les principaux acteurs de ce projet (nommé « Madring ») ont tenu à parler d'une seule voix pour présenter la mise en chantier. Carlos Sainz était présent, en tant qu'ambassadeur du grand prix. Le début des travaux du circuit, long d'un peu plus de 5 kilomètres et comportant 22 virages, non loin de l'aéroport international, a été acté. Eiffage, une société française, a remporté l'appel d'offres pour construire certaines des infrastructures.

SAMEDI 26 AVRIL

En visite au Paul Ricard Charles Leclerc acclamé mais soucieux

Le Grand Prix de France historique fait le plein avec près de 80 000 spectateurs recensés et les classiques embouteillages sur les routes d'accès vers le circuit Paul Ricard. La présence annoncée de Charles Leclerc et d'Alain Prost



03

Il est né le divin enfant. Le couple formé par Max Verstappen et Kelly Piquet a annoncé la naissance de leur fille Lily à la veille des premiers essais du Grand Prix de Miami. Avec de tels gènes, Lily devrait battre quelques records de la F1 d'ici un quart de siècle.

n'y est pas pour rien. Mais c'est le jeune pilote Ferrari qui l'emporte à l'applaudimètre. Cette journée en compagnie d'anciennes gloires des circuits et de superbes monoplaces historiques fait oublier au Monégasque le triste début de saison de la Scuderia Ferrari. Interrogé sur les espoirs des courses à venir, Leclerc n'est pas très optimiste. La monoplace SF-25 a un vrai problème d'exploitation des pneumatiques en qualifications et ce souci semble insoluble dans un avenir proche.

une photo aussitôt diffusée sur ses réseaux sociaux, Max Verstappen filait vers l'aéroport de Nice. Les journalistes néerlandais n'avaient pas tardé à remarquer que le jet privé de Max était toujours sur le tarmac, ce qui laissait supposer que « l'heureux événement » était proche. Une fois en vol, c'est sur le célèbre site « FlighRadar24 » que les intéressés ont suivi la progression du Falcon 8X du champion du monde et jeune papa. Avec le décalage horaire favorable, c'est vers 20 heures que le champion du monde s'est posé en Floride.

GP de Miami

AUTODROME INTERNATIONAL DE MIAMI
2 - 4 MAI 2025

JEUDI 1^{ER} MAI

03 **Max, papa mobile Absent pour la bonne cause**

Le clan Verstappen était resté discret sur la date probable de la naissance de l'enfant qu'attendait Kelly Piquet, la compagne de Max Verstappen. C'est finalement à la veille des premiers essais du Grand Prix de Miami que la petite Lily est née. Dans la matinée de cette journée consacrée aux rendez-vous avec la presse – ce qu'adore Max –, l'équipe Red Bull avait annoncé que le Néerlandais serait absent sans donner plus de précisions. C'était donc pour la bonne cause. Le temps de faire un bisou à la maman, à la nouvelle venue Lily, puis de poser pour

VENDREDI 2 MAI

Recruter Verstappen Mercedes y pense moins

Un proche de Mercedes nous affirme que le recrutement de Verstappen par l'écurie allemande n'est plus un sujet, au moins ces derniers temps. Tout simplement parce que le Néerlandais n'est pas libre avant 2028 et que sa clause libératoire suppose qu'il ne soit pas sur le podium final du championnat. Actuellement troisième au classement des pilotes, le Néerlandais n'est pas du genre à lâcher l'affaire pour gagner sa liberté en décrochant volontairement du trio de tête.

SAMEDI 3 MAI

Sergio Pérez absent Son agent travaille pour lui

Alors que les organisateurs du Grand Prix de Mexico ont annoncé deux jours plus tôt la prolongation de leur contrat avec la FOM (la société commerciale de la F1) jusqu'en 2028, le retour de Sergio Pérez dans le peloton semble de plus en plus crédible. Le Mexicain était

UN MOIS EN PISTE...

Rien n'a changé au classement des constructeurs après les grands prix d'Arabie saoudite, de Miami et d'Émilie-Romagne. L'écurie Red Bull se maintient sur le podium provisoire grâce au seul Verstappen.



1. McLaren

La concurrence grignote peu à peu la supériorité des monoplaces de Woking en rythme de course. Prudente dans son développement, McLaren essaye de ne pas briser la fragile supériorité de sa monoplace.

2. Mercedes

L'équipe de Toto Wolff montre de belles choses en qualifs, laissant deviner un potentiel prometteur, mais a encore du mal à concrétiser sur la durée de la course. Reste à déterminer... et éradiquer les problèmes qui ralentissent les Mercedes le dimanche.



3. Red Bull

Sans rendre Verstappen et ses ingénieurs euphoriques, le développement apporté à Miami et Imola semble porter ses fruits et rend la monoplace de Milton Keynes plus constante en rythme de course. Avec Verstappen, elle se rapproche des McLaren.

4. Ferrari

L'équipe de Maranello a décidé de repousser à Barcelone son important développement, le temps de modifier la suspension arrière de la SF-25, en espérant la rendre enfin efficace dans l'exercice des qualifications. La suite de la saison en dépend.



5. Williams

Course après course, Williams s'affirme comme la 4^e force du plateau, ce que seules des circonstances défavorables empêchent de traduire au classement. A ce rythme, elle pourrait représenter un vrai danger pour Ferrari.

6. Haas

Au sein de l'équipe américaine, Esteban Ocon souffre face aux performances du débutant Bearman, de plus en plus convaincant les jours de course. Justement, l'exploitation le jour de la course reste un handicap chez Haas.



7. Aston Martin

L'équipe de Silverstone ne comprend pas pourquoi sa monoplace manque tantôt de performance et tantôt se montre soudainement efficace. A Imola, grâce à un nouveau package, ses pilotes se sont bien qualifiés, avant de régresser en course.

8. Racing Bulls

A la manière d'un vieux briscard – qu'il n'est pas – Isack Hadjar assure l'essentiel chez Racing Bulls. Toujours un peu juste dans l'exploitation du potentiel de sa monoplace, l'équipe de Faenza doit tous ses points à la pugnacité du jeune Français.



9. Alpine

Passons sur le management chaotique de l'équipe « française » pour déplorer que l'incroyable potentiel entrevu chez Pierre Gasly en qualifications ne se traduise pas par des résultats concrets le dimanche.

10. Sauber Stake

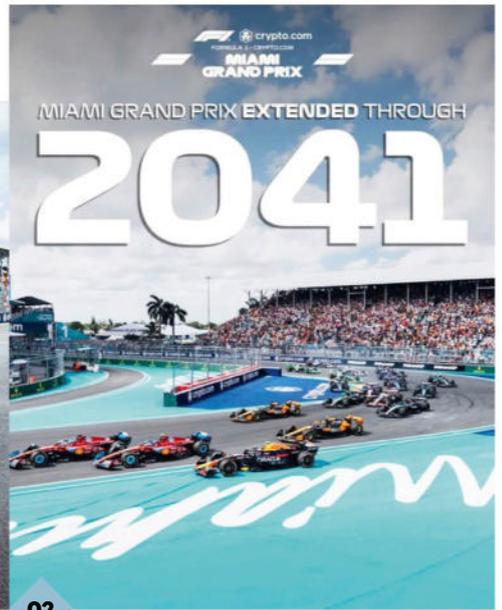
Chez Sauber, comme chez Alpine, les progrès entrevus en qualifications ne sont pas concrétisés le jour de la course. Même si la future équipe Audi est en saison de transition, le zéro pointé en six courses fait désordre.



01



DPPI



02

Le moment fort du Grand Prix de Miami aura été la parade des pilotes. A cette occasion, les vingt fous du volant se sont retrouvés à bord de F1 géantes fabriquées avec des pièces de Lego et animées par un petit moteur électrique. Et ce qui devait arriver arriva, avec une course improvisée et quelques dégâts de carrosserie.

Encore un record pour Miami avec un contrat de super-longue durée signé avec la F1. Le grand prix organisé aux alentours du Hard Rock Stadium devrait s'y tenir jusqu'en 2041. Alonso n'a pas confirmé s'il serait encore en activité.

attendu dans le paddock du circuit, mais plutôt que l'ancien pilote Red Bull, c'est son agent Julian Jakobi que nous avons croisé. Celui qui fut le manager d'Alain Prost puis d'Ayrton Senna était là, entre autres, pour rencontrer quelques responsables de la future équipe Cadillac. Mario Andretti qui, lui, était présent, a confirmé que le cas Pérez était à l'étude : « C'est une option. Tout ce que je peux dire, c'est que les performances des deuxièmes pilotes chez Red Bull montrent que Sergio s'en sortait finalement très bien », a constaté le champion du monde 1978 en fin observateur. Pérez pourrait être associé à Guanyu Zhou, le pilote chinois étant managé par Graeme Lowdon, le directeur d'équipe de Cadillac F1. Ce qui facilite le contact. De plus, Zhou est pilote de réserve de Ferrari, futur motoriste de l'équipe américaine.

Mick Schumacher dans le paddock Il drague du côté de chez Cadillac

Si Mick Schumacher a été aperçu en galante compagnie à Miami, son déplacement aux Etats-Unis n'avait rien de romantique. Lui aussi était dans la place pour rencontrer les pontes de l'équipe Cadillac. Actuel pilote Alpine en Endurance, le jeune Allemand se dit très intéressé par le projet américain.

Zak taquine Christian La guerre de l'eau

La conférence de presse des patrons d'équipe organisée chaque week-end de grand prix est rarement désopilante. Toutefois, depuis quelque temps, les escarmouches entre Zak Brown (McLaren) et Christian Horner

(Red Bull) valent le déplacement. Ce dernier soupçonne toujours l'équipe rivale d'utiliser un moyen non réglementaire pour refroidir ses gommes et ses freins. Horner avait même imaginé la présence d'eau injectée dans les pneus des McLaren. Pirelli et la FIA ont affirmé que cette astuce n'existait pas. A Miami, Brown a répondu à sa manière aux insinuations de tricherie répandues par son homologue de Red Bull, en buvant ostensiblement dans une bouteille sur laquelle était marqué : « Eau pour les pneus ».

DIMANCHE 4 MAI

01 La parade du siècle Des jouets sacrifiés

Prêtez des jouets équipés de quatre roues et d'un volant à vingt pilotes de F1 et vous aurez la certitude de les récupérer en piteux état. Les organisateurs et la firme danoise Lego Group ont eu l'excellente et originale idée de faire fabriquer dix monoplaces (biplaces) aux couleurs des dix équipes du plateau, et dotées d'un petit moteur électrique d'une autonomie suffisante pour couvrir six kilomètres à vitesse réduite (20 km/h). Chacune de ces monoplaces exclusives, exposées dans l'enceinte du circuit, a nécessité 22 000 heures de conception et réalisation, et plus de 400 000 pièces collées. Ces engins ont connu une notoriété aussi spectaculaire qu'éphémère. Confiées aux vingt pilotes pour la parade d'avant-course, elles sont devenues des machines de course après quelques mètres parcourus sagement, jusqu'aux premières attaques des pilotes les plus indisciplinés. Mais tout ça a

Coup sur coup, Jack Doohan perd son baquet de pilote Alpine et Oliver Oakes, le directeur de l'écurie, annonce sa démission.

offert au public et aux télévisions la parade la plus mémorable et la plus réjouissante de l'ère moderne.

02 Miami s'installe Jusqu'en 2041

Jamais l'organisateur d'un grand prix n'avait signé un contrat aussi long avec la F1. Miami a battu le record de Bahreïn en prolongeant sa présence au calendrier jusqu'en 2041... si le monde et la F1 existent toujours d'ici là. Parmi les possibles évolutions, l'organisateur pourrait demander à la F1 de pérenniser la course Sprint qui a séduit le public. Le grand prix du dimanche pourrait également devenir une course en nocturne dans un avenir proche. Et pourquoi ne pas imaginer une modification du tracé afin de faire passer le circuit au cœur du stade, ce qui permettrait d'ajouter 65 000 places confortables et payantes ?

Doohan et Oakes Détente d'après-course

Moins d'une heure après l'arrivée, nous voyons le clan Doohan, Mick père et Jack fils, en discussion avec Oliver Oakes, le directeur de l'équipe Alpine. L'heure est à la franche rigolade, malgré une nouvelle déception pour le pilote australien. Interrogés sur les rumeurs annonçant le retour de Junior dans la coulisse à son poste de réserviste dès Imola, les deux hommes ne veulent pas commenter.

MARDI 6 MAI

Alpine se distingue Doohan en retrait, Oakes se retire

C'était attendu : la mise à l'écart de Jack Doohan après un difficile début de saison est confirmée par l'équipe Alpine. L'Australien est recasé à son poste de réserviste pour laisser la place à l'Argentin Franco Colapinto... pour cinq courses d'évaluation ! En revanche, le directeur sportif de l'équipe Oliver Oakes crée la sensation en annonçant qu'il quitte son poste avec effet immédiat (lire p. 136).

GP d'Émilie-Romagne

AUTODROME ENZO & DINO FERRARI

16 - 18 MAI 2025

MERCREDI 14 MAI

Des pâtes Mais des Barilla !

Barilla, le sponsor majeur le plus récent de la F1, a invité, sur le chemin d'Imola, quelques journalistes à visiter son usine et à rencontrer Paolo Barilla. Il s'agit d'un des trois frères qui dirigent l'entreprise, ●●●

GP d'Arabie saoudite



Djeddah



DPP1

Verstappen reste Max

A lors que le champion du monde avait encore sorti de son chapeau de magicien un tour d'anthologie en qualifications pour venir souffler la pole position à Oscar Piastri (10 millièmes), Verstappen a commis l'un de ses péchés d'orgueil dont il a le secret. Fidèle à sa ligne de conduite de ne jamais rien lâcher lors d'un premier freinage après le départ, il est tombé cette fois sur un os avec cet Australien qui semble fait du même métal que lui. En forçant, l'air de rien, la Red Bull n° 1 à tourner au large, il a poussé

Max Verstappen à la faute. A cet instant, le Néerlandais avait deux options. Soit rendre la place à la McLaren, qui avait pris l'avantage à la corde, soit juger être dans son droit et continuer sa marche en avant après s'être replacé en tête dans le deuxième virage après sa courte escapade en hors-piste. Alors que la direction de course était occupée à envoyer une voiture de sécurité, à la suite de l'accroche Gasly-Tsunoda, il n'était pas demandé à Verstappen de rendre sa place. Quelques tours plus tard, la sanction

tombait : 5" de pénalité à purger lors de son arrêt au stand. Il est facile de juger que ce fut là une erreur de la part de Verstappen. Redonner la position à Piastri, avec la perspective d'une relance dans son sillage, la victoire était encore largement à la portée de la Red Bull, eu égard à son rythme de course. Deux questions resteront sans réponse. Verstappen aurait-il souffert dans l'air sale de la McLaren, sans vraiment pouvoir profiter de son DRS ? Et quel aurait été le véritable rythme de l'Australien ?

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Oscar Piastri	81	McLaren MCL39 (Mercedes)	1 h 21'06"758
2 Max Verstappen	1	Red Bull RB21 (Honda)	à 2"843
3 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 8"104
4 Lando Norris	4	McLaren MCL39 (Mercedes)	à 9"196
5 George Russell	63	Mercedes W16 (Mercedes)	à 27"236
6 Kimi Antonelli	12	Mercedes W16 (Mercedes)	à 34"688
7 Lewis Hamilton	44	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 39"073
8 Alex Albon	23	Williams FW47 (Mercedes)	à 1'04"630
9 Carlos Sainz	55	Williams FW47 (Mercedes)	à 1'06"515
10 Isack Hadjar	6	Racing Bulls VCARB 02 (Honda)	à 1'07"091

“La FIA a fait ce qu’il fallait, c’était tout à fait approprié. C’était le virage d’Oscar. Il faut savoir concéder la défaite. Max ne sait pas le faire, c’est un vrai souci chez lui.”

Zak Brown, patron de McLaren, au sujet de la pénalité de Verstappen

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



FI Media

Gasly fort marri

Pierre Gasly n'avait plus abandonné sur accrochage depuis la Hongrie en 2023, au départ déjà. Cette fois, c'est Yuki Tsunoda qui a été son bourreau en venant toucher une roue arrière de l'Alpine dans le premier virage, la propulsant dans le mur.



FI Media

Piastri autoritaire

Alors que Norris a eu besoin de plusieurs tours pour doubler Hamilton, Piastri, ressorti des stands avec des pneus neufs, ne s'attarde pas et s'offre « le » dépassement du grand prix sur la Ferrari de l'Anglais. A plus de 250 km/h et à l'extérieur dans la poussière !



Ferrari FI Media

Leclerc récompensé

C'est à Charles Leclerc que revient l'honneur de décrocher le premier podium de la Scuderia cette saison (hors course sprint). Il lui a fallu pour cela résister au retour fulgurant de Lando Norris, parti de sa 10^e place après son crash en qualifications.



DPPI



DPPI

01 Selon de fins connaisseurs ayant eu la chance de travailler avec les jeunes espoirs de la F1 à l'époque où ils commençaient leur carrière en Karting, les deux meilleurs du lot sont l'Anglais Ollie Bearman et l'Italien Kimi Antonelli. A Hadjar, Bortoleto et autre Colapinto de faire mentir cette prédiction.

02 Franco Colapinto, remplaçant annoncé de Jack Doohan, n'a pas vraiment réussi ses débuts avec l'équipe Alpine, avec un accident aux essais et une lointaine 16^e place en course. Flavio Briatore a toutefois assuré que le jeune Argentin aura plus de cinq courses pour faire ses preuves.

mais c'est également un ancien pilote, qui a couru en F1 avec Minardi au début des années 90, après avoir gagné Le Mans en 1985 au volant d'une Porsche. Barilla est un géant industriel, dont le chiffre d'affaires annuel dépasse les 5 milliards d'euros, toujours à la recherche d'innovations. Par exemple, ils envisagent de produire des pâtes à la forme des différents circuits de F1, grâce à l'impression 3D. Paolo Barilla était présent en piste durant le week-end, au volant d'une des deux Tyrrell 6 roues, propriété de son ancien coéquipier chez Minardi, Pierluigi Martini, qui pilotait l'autre. Martini a, lui aussi, remporté les 24 Heures du Mans... et est propriétaire d'une maison à l'intérieur du tracé d'Imola.

JEUDI 15 MAI

Ferrari et le tournant de Barcelone Un package global à venir ?

Les tifosi apprennent qu'ils ne doivent pas attendre de miracle pour ce rendez-vous à domicile du côté de la Scuderia. Selon la méthode que Frédéric Vasseur a toujours appliquée, il est question de comprendre quel est le problème avant de proposer une solution. Sur ce principe, il est inutile d'apporter des modifications si elles ne soignent pas un mal identifié. Ce sont donc des Ferrari SF-25 sans évolutions majeures qui sont engagées à Imola. Monaco, une semaine plus tard, n'étant pas le terrain propice pour exploiter des nouveautés, c'est à Barcelone qu'un ensemble de développements devrait apparaître sur la Ferrari. Sans que ce soit officiel, il semblerait que le dessin des

suspensions arrière ait été revu pour permettre une meilleure gestion des pneumatiques, surtout en qualifications, où les pneus doivent offrir le meilleur rendement dès le premier tour.

Briatore critiqué Il entretient le flou

Le moins que l'on puisse dire, c'est que les méthodes expéditives de Flavio Briatore ne sont pas appréciées dans le paddock. La mise à l'écart de Jack Doohan, pourtant annoncée de longue date, a choqué plusieurs de ses collègues, qui jugent que la manière était brutale et peu productive. D'autant que son remplaçant, l'Argentin Franco Colapinto, n'est pas assuré, lui non plus, de terminer la saison. Briatore a toutefois démenti le fait que le nouveau venu n'aurait que cinq courses pour faire ses preuves, et a justifié le retour à la case réserviste de l'Australien : *« J'attendais aussi plus de Jack Doohan ; il a peut-être besoin d'une pause. Franco courra autant que nécessaire. J'ai lu qu'il disputerait cinq courses, mais non, il n'y a pas de limite fixe à ses courses. Il doit être rapide, éviter les accidents et marquer des points. Je ne lui demande que ces trois choses, pas dix. S'il les fait bien, il pilotera pour toujours. »*

VENDREDI 16 MAI

01 Bearman et Antonelli plébiscités Les plus talentueux des débutants

Sur la route d'Imola, nous faisons un détour par la mythique piste de Karting de Jesolo, où est

Les tifosi sont prévenus : il n'y aura pas de miracle pour la course à domicile des Ferrari. Elles vont s'aligner sans modifications, ce qui signifie que leur problème n'est pas identifié.

organisée la coupe des champions historique. C'est l'occasion de rencontrer quelques vieilles gloires de la spécialité, dont Terry Fullerton qui fut le coéquipier et le plus farouche adversaire d'Ayrton Senna – toutes catégories confondues, selon le Brésilien lui-même. Mais nous rencontrons aussi les mécaniciens et responsables d'équipes qui ont vu passer tous les débutants aujourd'hui en F1. Et selon ces observateurs avertis, il ne fait pas de doute que l'Italien Kimi Antonelli et l'Anglais Ollie Bearman sont les plus prometteurs du peloton, alliant vitesse, intelligence de course et personnalité.

SAMEDI 17 MAI

Aston Martin optimiste Les progrès sont là

Enfin, l'équipe Aston Martin commence sa saison à l'occasion de cette septième course ! L'équipe de Silverstone apporte un ambitieux ensemble de développements, sur le plan mécanique et aérodynamique. *« Il s'agit d'un package plancher et carrosserie supérieure »,* précise Andy Cowell, le patron des Verts.

« Une grande partie du travail de développement a été effectuée dans l'ancienne soufflerie » avant d'être mesuré et comparé avec les outils de calcul de la nouvelle soufflerie, qui n'est pas encore opérationnelle à 100 %. Le verdict de la piste, au moins en qualifications, a réconforté Alonso, Stroll et surtout les techniciens d'Aston Martin.

02 Colapinto après Doohan Retour perdant ?

Le retour de Colapinto en F1, au volant de l'Alpine, n'a pas été un énorme succès. Il a eu un gros carton en qualifications et n'a pas pu faire grand-chose en course. C'est plutôt embarrassant pour Alpine, car en fait, il n'a pas fait mieux que ce qu'aurait pu réaliser Jack Doohan. Mais la présence de l'Argentin en F1, si elle se confirmait sur le long terme, pourrait conduire au retour d'un grand prix à Buenos Aires. Beaucoup de travaux sont nécessaires pour mettre à niveau l'ancien circuit, qui n'est plus utilisé en F1 depuis 1998. Mais les Argentins sont enthousiastes ●●●



MIAMI INTERNATIONAL AUTODROME
2-4 MAI 2025

GP de Miami



DPPI

POLE POSITION (samedi)

1'26"204

Max Verstappen
(Red Bull)

MEILLEUR TOUR EN COURSE (dimanche)

1'29"746

Lando Norris
(McLaren)

Merci qui ? Merci Max

Sans l'incroyable soif de vaincre de Max Verstappen, le Grand Prix de Miami aurait probablement ressemblé à une procession des McLaren qui ont confirmé être intouchables en rythme de course. Mais par chance, le Néerlandais s'est glissé dans l'équation en décrochant pour la troisième fois cette saison une pole position de haut vol. Et avoir la Red Bull n° 1 à l'avant de la grille, c'est toujours la promesse d'un envol sous haute tension. En se jetant bien avant le premier freinage devant le musée de la McLaren de Norris, puis en le bloquant à la sortie du premier virage, dans son style caractéristique, Max Verstappen a compliqué la tâche de l'Anglais, dépassé par les Mercedes, une Williams et surtout son coéquipier Oscar Piastri, moins bien qualifié mais bien mieux parti. Pour l'Australien, se défaire de l'encore un peu tendre Antonelli fut un hors-d'œuvre, avant de s'attaquer à un plus gros morceau. Verstappen fut pourtant avalé avec la même voracité, après quand même un premier coup de fourchette dans le vide. Mais la dégustation n'en fut que meilleure, Oscar Piastri ne se laissant pas impressionner par la résistance du toujours coriace Verstappen. Norris, lui, revenu dans le sillage de la McLaren sœur et de la Red Bull de son pote, faillit encore une fois s'y casser les dents. Lorsqu'il parvint enfin à dépasser Verstappen, Piastri était trop loin pour être inquiet, d'autant que la pluie annoncée ne vint jamais, pas plus qu'une safety car ou qu'un drapeau rouge ne furent sortis pour gâcher ce menu digne d'un étoilé.

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



FI Media

Norris et le syndrome Verstappen

Lando Norris a du mal à se faire respecter lorsqu'il s'agit de défier Verstappen lors d'un départ. Encore une fois, le pilote Red Bull, au prix d'un freinage retardé, au point de bloquer une roue, a gâché le début de course du pilote McLaren.



Red Bull Media

Un dépassement d'école

Ayant vu sa première tentative de dépassement repoussée, Piastri a fait en sorte que Verstappen use de son arme favorite : un freinage au-delà du tardif. Il lui a alors suffi de croiser sa trajectoire pour laisser la Red Bull dans son sillage... Un dépassement d'école.



FI Media

Parasites sur Radio Ferrari

A en croire les pilotes Ferrari et leur patron Frédéric Vasseur, l'intensité et la répétition des échanges radio entendus pendant le Grand Prix n'avaient rien d'une brouille. C'était simplement l'interprétation d'une évidente frustration.

TOP 3. CLASSEMENT COURSE SPRINT (samedi)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Lando Norris	4	McLaren MCL39 (Mercedes)	36'37"647
2 Oscar Piastri	81	McLaren MCL39 (Mercedes)	à 0"672
3 Lewis Hamilton	44	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 1"073

TOP 10. CLASSEMENT GP (dimanche)

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Oscar Piastri	81	McLaren MCL39 (Mercedes)	1 h 28'51"587
2 Lando Norris	4	McLaren MCL39 (Mercedes)	à 4"630
3 George Russell	63	Mercedes W16 (Mercedes)	à 37"644
4 Max Verstappen	1	Red Bull RB21 (Honda)	à 39"956
5 Alex Albon	23	Williams FW47 (Mercedes)	à 48"067
6 Kimi Antonelli	12	Mercedes W16 (Mercedes)	à 55"502
7 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 57"036
8 Lewis Hamilton	44	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 1'00"186
9 Carlos Sainz	55	Williams FW47 (Mercedes)	à 1'00"577
10 Yuki Tsunoda	22	Red Bull RB21 (Honda)	à 1'14"434

"J'ai été surpris que Max ait réussi à contenir les McLaren pendant 14 tours. Ce qui a sans doute nui à notre propre course, car on se bat avec acharnement et les pneus surchauffent."

Christian Horner au sujet de la course agressive de Max Verstappen



PSNewsz

01

Max Verstappen, dont les nuits ne semblent pas perturbées par l'arrivée d'un bébé au foyer, est allé s'amuser au volant d'une Ferrari GT sur le vertigineux circuit du Nürburgring. Une apparition qui a enflammé les réseaux sociaux.

et ont déjà envoyé des ingénieurs discuter du projet avec les officiels de la F1 lors du Grand Prix de Miami.

01

**Il est libre Max
Et fait ce qui lui plaît**

Même si ses employeurs n'apprécient pas que Max Verstappen aille prendre des risques au volant de bolides qui ne sont pas des Red Bull de F1, la politique de l'équipe autrichienne est de lâcher la bride à ses pilotes. Et comment interdire à un quadruple champion du monde, ultra-performant les week-ends de grands prix, de se distraire lorsqu'il a du temps libre ? Ainsi, il est allé s'amuser au volant d'une Ferrari GT3 sur la boucle nord du Nürburgring sous le pseudonyme de Franz Hermann. « On ne lui a rien interdit, explique Horner, son patron. Nous avons toujours été un peu plus détendus que d'autres équipes quant à la liberté accordée à nos pilotes. Max trouve ce compromis, cet équilibre. La priorité est la F1, mais c'est formidable qu'il s'intéresse à toutes les formes de sport automobile. »

**DIMANCHE 18 MAI
Imola adoré par les pilotes
Mais déjà condamné**

Malgré les efforts des organisateurs pour rendre un grand prix sur le circuit d'Imola attractif, surtout pour les invités et côté Paddock Club (ils ont lâché l'affaire sur le plan de la circulation et

de l'accès), c'est probablement la dernière fois que le circuit romagnol accueillait des Formule 1. Les pilotes en sont désolés, car tous adorent ce circuit à l'ancienne, très exigeant pour le pilotage.

**Tsunoda rassuré
Il va rester**

Helmut Marko, le consultant Red Bull Motorsport, semble vouloir calmer le jeu des chaises musicales. Alors que la poussière n'était pas encore retombée après l'énorme crash de Yuki Tsunoda en qualifications, sur une faute avouée et donc à moitié pardonnée, certains voyaient déjà Isack Hadjar dans la Red Bull lors d'un prochain grand prix. Le conseiller spécial a tenu à rassurer son pilote japonais, pour ne pas retomber dans un nouveau psychodrame, alors que l'équipe autrichienne a surtout besoin de stabilité. Marko a toutefois concédé que « c'est un énorme revers pour nous. Nous avons maintenant trois courses d'affilée, et Monte-Carlo ne pardonne pas vraiment les erreurs. La situation des pièces de rechange est devenue critique. » Mais Marko et Red Bull semblent avoir tiré les enseignements de l'épisode Lawson, mis sous pression et écarté après deux courses : « Nous devons lui apporter (à Tsunoda) sécurité et soutien. Il n'est pas question de le menacer de perdre son baquet après chaque erreur. Sinon il ne sortira plus rien de bon de lui. » ●

LE POINT

Max reste candidat à sa succession

L'équipe Red Bull ne sera pas championne des constructeurs cette saison. En revanche, Max Verstappen peut encore espérer une cinquième couronne de suite. L'arrivée de la F1 en Europe semble marquer un retour en force de sa monoplace.

Max Verstappen n'a jamais vraiment eu besoin de ses coéquipiers pour remporter ses titres mondiaux. Depuis son premier sacre en 2021 – qu'il méritait, mais qui lui fut offert sur un plateau par la FIA –, le pilote Red Bull se débrouille très bien tout seul. Depuis le début de la saison, et plus que jamais, il ne peut compter que sur sa vista et son incroyable pugnacité pour défendre ses chances et tenter de conserver sa couronne mondiale face aux deux pilotes McLaren qui disposent d'une arme décidément redoutable. Pour Verstappen, conserver son numéro 1 sera difficile mais pas impossible, d'autant que le regain de forme de sa RB21 et le partage des points

entre Piastri et Norris sont deux paramètres favorables au Néerlandais. Quand paraîtront ces lignes, le Grand Prix d'Espagne sera sur le point de rendre son verdict au sujet de la perte – ou pas – de performance des McLaren (et peut-être d'autres monoplaces) avec la mise en application d'une très sévère limitation des ailerons « flexibles », soupçonnés de donner un avantage déterminant à l'équipe de Woking, sans oublier quelques astuces de refroidissement des gommes et freins de ces mêmes McLaren. Autant d'inconnues qui ne devraient plus en être au soir de Barcelone. Alors, on saura si Max Verstappen peut vraiment prétendre conserver sa couronne.

**CLASSEMENTS
DU CHAMPIONNAT
DU MONDE 2025 ***

* Au 20 mai.

TOP 10. ÉCURIES		TOP 10. PILOTES	
Ecurie	Points	Pilote	Points
1 McLaren	279 pts	1 Oscar Piastri	146 pts
2 Mercedes	147 pts	2 Lando Norris	133 pts
3 Red Bull	131 pts	3 Max Verstappen	124 pts
4 Ferrari	114 pts	4 George Russell	99 pts
5 Williams	51 pts	5 Charles Leclerc	61 pts
6 Haas	20 pts	6 Lewis Hamilton	53 pts
7 Aston Martin	14 pts	7 Kimi Antonelli	48 pts
8 Racing Bulls	10 pts	8 Alex Albon	40 pts
9 Alpine	7 pts	9 Esteban Ocon	14 pts
10 Sauber Stake	6 pts	10 Lance Stroll	14 pts

**DANS LES COULISSES
DU MOIS PROCHAIN**



GP d'Emilie-Romagne



Red Bull Media

Max et Red Bull à la relance

I l faut toujours prendre avec circonspection les propos d'un champion du monde se plaignant de sa voiture. Ces gars-là sont très exigeants et la moindre faiblesse de leur monoplace est une occasion en or pour mettre la pression sur leur équipe d'ingénieurs. Voilà quelques courses que Max Verstappen se lamentait du manque de compétitivité de sa RB21, de la difficulté à la maîtriser, de l'avance abyssale des McLaren, d'une insuffisance de corrélation entre les résultats de la soufflerie Red Bull et la réalité

de la piste, etc. Vendredi soir, après la première journée d'essais, Verstappen minimisait l'apport du nouveau package et autres modifications ajoutées à celles de Miami. Pour résumer, il se sentait certes capable de troubler la quiétude des pilotes McLaren en qualifications, mais se disait (presque) résigné pour la course. Pourtant, depuis le début de la saison, au volant d'une Red Bull « qui n'est pas au niveau », le Néerlandais impressionne en qualifications et grignote de gros points en course. Et sur le difficile circuit

d'Imola, la Red Bull modifiée est devenue irrésistible le dimanche aux mains du magicien Verstappen. Après avoir loupé d'un souffle la pole position la veille, il a exécuté un premier freinage de grande classe afin de prendre la tête aux dépens d'Oscar Piastrì, pour une fois un peu tendre. Dès lors, la cause était entendue et la course presque gagnée. Profitant d'une piste libre devant lui et d'un air pur, Verstappen s'est assuré une avance suffisante pour ne jamais se retrouver sous la menace d'une attaque au DRS. Et ainsi gagner pour la 65^e fois.

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB21 (Honda)	1 h 31'33"199
2 Lando Norris	4	McLaren MCL39 (Mercedes)	à 6"109
3 Oscar Piastrì	81	McLaren MCL39 (Mercedes)	à 12"956
4 Lewis Hamilton	44	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 14"356
5 Alex Albon	23	Williams FW47 (Mercedes)	à 17"945
6 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 20"774
7 George Russell	63	Mercedes W16 (Mercedes)	à 22"034
8 Carlos Sainz	55	Williams FW47 (Mercedes)	à 22"898
9 Isack Hadjar	6	Racing Bulls VCARB 02 (Honda)	à 23"586
10 Yuki Tsunoda	22	Red Bull RB21 (Honda)	à 26"446

“On n'a pas pu suivre Max. Il y a eu une belle bataille entre Oscar et moi, c'est toujours tendu mais amusant. C'est une bonne course. Pour l'équipe, deuxième et troisième, c'est bien.”

Lando Norris, se satisfaisant du podium derrière Verstappen

POLE POSITION

1'14"670

Oscar Piastrì
(McLaren)

MEILLEUR TOUR

1'17"988

Max Verstappen
(Red Bull)

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



Red Bull Media

Piastrì endormi

A force d'être d'un calme olympien, Oscar Piastrì peut parfois donner l'impression d'être endormi. Le départ en a été l'illustration, au cours duquel l'Australien s'est fait surprendre par un freinage tardif de Verstappen. Un grand classique.



Red Bull Media

L'aubaine pour Max

Max Verstappen n'avait pas besoin d'un petit coup de pouce du destin ni d'une safety car virtuelle déployée à la mi-course pour dominer ce grand prix. Mais cette courte neutralisation (Ocon en panne) lui a facilité la vie, en lui faisant gagner dix secondes.



Ferrari F1 Media

Hamilton console les tifosi

Parti 12^e, Lewis Hamilton a été l'animateur de la fin de course et a donné l'espoir aux tifosi de monter sur le podium. L'Anglais était bien aidé par des pneus neufs (et une safety car), mais il lui a manqué une paire de tours pour inquiéter Oscar Piastrì, et ses gommages à l'agonie.

A QUI LE TOUR ?

À douze heures d'intervalle, Alpine a annoncé coup sur coup la démission de son directeur sportif, Oliver Oakes, et le remplacement de l'un de ses pilotes.

Que cachent ces mouvements, qui peuvent faire penser à une fébrilité certaine au sein de l'écurie franco-britannique ?

Par Joe Saward



Et un dirigeant de plus qui quitte Alpine : Oliver Oakes aura tenu neuf mois comme Team Manager. Officiellement, cela n'a rien à voir avec son "binôme" imposé, Flavio Briatore. Rien à voir non plus avec les affaires financières qui touchent son propre frère. En revanche, il aurait été approché par Red Bull...





Alpine a gagné quelques points lors des premières courses de l'année. Pourtant, quelques semaines plus tard, avant la partie européenne de la saison, le team franco-britannique stagnait toujours à la neuvième place sur dix au championnat des constructeurs. Certes, l'équipe n'a pas caché que sa priorité était de se préparer à la nouvelle réglementation de 2026. Ce projet de moyen terme semble cependant brutalement remis en question avec

la démission soudaine du Team Manager, Oliver Oakes. Flavio Briatore reprend pour le moment sa fonction de directeur de l'écurie. Mais à 75 ans, et avec une santé fragile, l'Italien n'a pas la même énergie ni la même vigueur qu'Oakes, qui a la moitié de son âge. Avant même son départ, des rumeurs circulaient selon lesquelles Oliver Oakes se serait vu offrir un rôle chez Red Bull, pour aider Helmut Marko, 82 ans, à superviser le programme des jeunes pilotes. Malgré ce qu'Alpine a déclaré dans un communiqué de presse, la collaboration entre Oakes et Briatore n'a guère été confortable. Oakes aurait été bien plus heureux si on l'avait laissé diriger l'équipe seul et, comme tout le monde en F1, il n'a jamais vraiment compris ce que Briatore venait faire chez Alpine. Beaucoup pensent que son travail consiste à trouver un acheteur pour l'écurie et à lever autant d'argent que possible pour Renault.

Lâchés par Renault

La valorisation financière des écuries de F1 a augmenté rapidement ces dernières années, et la décision, prise l'an passé par Renault, d'abandonner sa production de moteurs de F1 était un signe très clair que l'engagement du groupe envers la Formule 1 était en train de vaciller. Ce ne serait pas une surprise, si l'on considère que l'ensemble du programme Alpine semble irréaliste à l'heure actuelle. Le projet d'accroître la production d'Alpine de 4 500 voitures par an actuellement à environ 150 000 d'ici 2030, avec une nouvelle gamme de modèles entièrement électriques, n'a jamais paru très crédible.

Luca de Meo, le directeur général de Renault Group, soutient que le meilleur moyen d'accroître le profit d'Alpine est la Formule 1 mais que les acheteurs de voitures ne se soucient pas de savoir si les monoplaces Alpine F1 fonctionnent avec des moteurs hybrides Mercedes. Admettons. Le plus gros problème, cependant, est que cinq ans après le début du projet, tout le paysage a changé, en partie à cause de la décision du président américain Donald Trump d'introduire des droits de douane pour les automobiles étrangères aux Etats-Unis. Les chances pour Alpine de trouver des débouchés sur ce marché clé pour une entreprise qui produit des voitures de sport se sont évaporées presque du jour au lendemain. Renault a d'ailleurs annoncé qu'il retarderait le projet de lancement d'Alpine aux Etats-Unis, prévu en 2027. La durée de ce report n'est pas claire. Cela signifie que les objectifs de ventes ne seront pas atteints dans le délai imparti et qu'Alpine aura du mal à rivaliser avec les voitures de sport électriques chinoises, bien moins chères, qui inonderont bientôt le marché. ●●●

OAKES AURAIT ÉTÉ BIEN PLUS HEUREUX SI ON L'AVAIT LAISSÉ DIRIGER L'ÉQUIPE SEUL ET, COMME TOUT LE MONDE EN F1, IL N'A JAMAIS VRAIMENT COMPRIS CE QUE BRIATORE VENAIT FAIRE CHEZ ALPINE.

REEMPLACER JACK DOOHAN N'A PAS BEAUCOUP DE SENS APRÈS SEULEMENT SIX GRANDS PRIX.



ENQUÊTE F1 Alpine dans la tourmente

Par ailleurs, la gestion du dossier Formule 1 par Renault a été problématique. Dès le coup d'envoi du projet Alpine F1, Cyril Abiteboul est parti. Le directeur exécutif, Marcin Budkowski, était nominalement en charge. Mais c'est l'omniprésent Laurent Rossi, P.-D.G. d'Alpine, qui semblait prendre les décisions. Budkowski s'est retiré au bout d'un an pour laisser la place à Otmar Szafnauer. Rossi s'en est allé à la mi-2023 et Szafnauer a quitté l'entreprise peu après. De Meo nomme alors Bruno Famin pour un an, avant de désigner Briatore, d'interrompre le projet de moteur et d'engager Oakes. Et neuf mois plus tard, Oakes est parti ! On a d'abord pu penser que c'était en réaction à la décision de remplacer Jack Doohan par Franco Colapinto au volant de l'une des deux monoplaces. Mais il est vite apparu qu'il y avait d'autres raisons au départ du Team Manager, qui n'avaient rien à voir avec Alpine.

Oakes : "Je n'ai pas pris la fuite à Dubaï"

Le frère d'Oliver Oakes, William, est directeur de l'écurie Hitech, active en F3 et en F2 notamment. Il a été arrêté au siège de l'entreprise le 2 mai. Selon la police britannique, il était en possession d'une « grande quantité d'argent liquide » qui, d'après des témoins oculaires, était transportée dans des attachés-cases. Le jeune Oakes a comparu devant le tribunal de Northampton le samedi 3 mai et a été placé en détention provisoire pour « transfert de biens criminels ». Il s'agit d'une infraction couverte par la loi de 2002 sur les produits du crime (Proceeds of Crime Act), qui concerne le blanchiment d'argent. Pour établir la culpabilité, le service des poursuites de la couronne doit prouver que ces fonds proviennent d'une activité criminelle. Les chefs d'accusation suggèrent qu'il s'agit d'une enquête plus vaste, mais aucun autre détail n'a été révélé. *Sport Auto* a contacté Oliver Oakes, qui a déclaré qu'il n'avait pas fui à Dubaï, comme cela avait été largement rapporté. Oakes a indiqué qu'il n'était pas en mesure de donner des détails sur ce qui se passe, mais qu'il s'expliquerait à la première occasion. Il a déclaré que son frère était « dans le pétrin », mais a ajouté : « C'est en train de s'arranger. »



Un pari sur l'avenir, sur lequel ont peut-être pesé les moyens des sponsors sud-américains de Franco Colapinto, ainsi que la popularité du jeune Argentin dans son pays. Pas d'états d'âme pour Flavio Briatore qui, en tant que manager, gère la carrière de Colapinto mais aussi celle de Jack Doohan. Revêtant sa casquette de membre du staff Alpine, il avait annoncé la couleur avant la saison : si Doohan ne faisait pas d'étincelles très vite, il risquait d'être renvoyé à sa place de réserviste. Un plan mis en pratique d'autant plus promptement que Flavio est désormais le directeur de l'écurie.

Si Oakes lui-même avait été impliqué, il aurait probablement été arrêté lui aussi. L'idée que s'enfuir à Dubaï le protégerait ne tient pas puisqu'il existe un traité d'extradition entre le Royaume-Uni et les Emirats arabes unis. Affaire à suivre, et il apparaît donc que cette démission précipitée n'a pas de relation avec un éventuel conflit de management à l'intérieur de l'écurie.

Quant à l'autre annonce d'Alpine, la décision de remplacer Jack Doohan ne semble pas avoir beaucoup de sens. Les jeunes pilotes ont besoin d'autant de temps que possible pour se trouver à l'aise et il se peut que Franco Colapinto, qui va le relayer, éprouve au volant autant de difficultés que Doohan. Alpine affirme que Colapinto sera dans la voiture jusqu'à « une nouvelle évaluation », avant le Grand Prix de Grande-Bretagne en juillet et que Doohan restera le « pilote de réserve de premier choix ». D'autres considèrent qu'entre simplement en jeu l'argent que Colapinto est susceptible de faire venir sur son nom, grâce à sa popularité en Argentine, et que Doohan est maintenu pour éviter des poursuites judiciaires de sa part. D'ailleurs, Oliver Oakes pensait que le meilleur jeune pilote d'Alpine n'était ni Colapinto ni Doohan, mais plutôt l'Estonien Paul Aron, lui aussi pilote de réserve... ●

NOUVEAU

COLLECTIONNEZ & PROTÉGEZ votre magazine préféré !

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

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

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



OFFRE SPECIALE

Le lot de 2 coffrets

26€50 au lieu de 31,80€

Soit -15% de réduction

Visuels non contractuels

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



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

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

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

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

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

Nom* _____

Prénom* _____

Adresse* _____

CP* _____ Ville* _____

Email _____

Tél. (mobile de préf.) _____ (en cas de problème de livraison)

Date de naissance _____ (pour vous souhaiter votre anniversaire)

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

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

Disponible sur **KIOSQUE mag.com**

Vous souhaitez régler par carte bancaire ?
Rendez-vous sur www.kiosquemag.com, c'est rapide, simple et 100% sécurisé !

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



A. PIER GUIDI 
J. CALADO 
A. GIOVINAZZI 

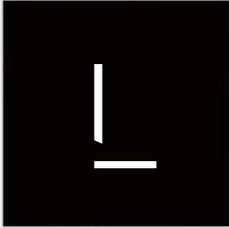


TORNADE ROUGE

Victorieuse des deux précédentes éditions des 24 Heures du Mans, l'équipe officielle Ferrari peinait jusque-là à s'imposer dans les autres manches du WEC.

Problème résolu : la Scuderia a remporté les trois premières courses de la saison avec un triplé et un doublé en prime ! Les 24 Heures du Mans (14-15 juin) sont-elles pour autant jouées d'avance ? Pas si sûr...

Par Alain Pernot
Photos Laurent Villaron



Le verdict de ce début de saison est sans appel : trois courses ont été disputées et ont toutes été remportées par Ferrari. Mieux : le constructeur italien s'est offert le luxe de signer le triplé au Qatar et le doublé à Spa ! Difficile de faire plus cinglant comme démonstration... Pourtant, jusqu'à cette année, les 499P n'avaient pas l'habitude d'être à la fête sur les courses courtes du championnat. Seule la n° 83 jaune engagée à titre privé par AF Corse

avait réussi à s'imposer, à Austin l'an dernier, dans la course de 6 heures intitulée « Lone Star Le Mans ». Pour le reste, Ferrari avait dû subir la loi de Toyota (champion des constructeurs) ou de Porsche (champion des pilotes avec Kévin Estre, Laurens Vanthoor et André Lotterer).

Un revirement intrigant

Compte tenu de cette situation, la montée en puissance des Rouges sur ce début de saison n'a pas manqué d'intriguer la concurrence et les médias, surpris d'un tel revirement dans un contexte technique figé. Responsable Endurance et Corse Clienti de Ferrari, Antonello Coletta nous a confié son analyse à l'occasion des 6 Heures de Spa : « Nous avons travaillé beaucoup pendant l'hiver. C'était le premier hiver un peu tranquille que nous avons eu. En effet, en 2023, nous étions à fond dans la préparation de notre première saison, et c'était vraiment très serré ! Pour 2024, nous avons pris la décision de faire la troisième voiture, et cela

nous a bien occupés de mettre ce programme en place. Du coup, cet hiver, nous avons eu enfin légèrement plus de temps pour passer en revue tous les détails qui n'ont pas bien fonctionné jusque-là, et je crois que nous avons fait du bon travail. »

Sans même attendre la question suivante, Antonello Coletta enchaîne : « En revanche, je suis honnête : je n'ai pas l'impression que tous les autres concurrents se soient donnés à 100 %. Quand je vois les résultats des qualifications de Spa, par exemple, j'ai la sensation que certains cachent leur réel niveau. Ce n'est pas normal d'avoir plus ou moins 2" d'écart entre nous et Toyota... Donc, je pense que nous avons fait un bon travail. Nous donnons 100 % de notre potentiel et nous sommes très contents des progrès de l'équipe, à tout point de vue. Je considère cette année comme la saison de la maturité. »



**"JE SUIS HONNÊTE :
JE N'AI PAS L'IMPRESSIION QUE TOUS LES AUTRES
CONCURRENTS SE SOIENT DONNÉS À 100 %."**

Antonello Coletta, Ferrari





Après ses succès du Qatar et d'Imola, Ferrari a confirmé à Spa sur une piste au profil très différent. La n° 51 (Pier Guidi, Calado, Giovinazzi) y a signé son deuxième succès de la saison.



D'ailleurs, l'équipe italienne a revu ses ambitions à la hausse : « Bien sûr, nous souhaitons remporter à nouveau les 24 Heures du Mans, mais notre objectif est de gagner les deux, Le Mans et le championnat du monde. Nous n'avons pas eu beaucoup de chance en 2023. Et en 2024, nous étions très compétitifs, mais nous avons perdu l'occasion d'obtenir le titre probablement à cause des erreurs que nous avons faites. Cela dit, nous étions encore en lice pour le titre lors de la finale à Bahrein. Donc, il est clair que notre objectif est le championnat. »

Cette montée en puissance ne saurait en tout cas s'expliquer par une nouveauté technique apparue durant l'hiver sur la 499P : « Jusqu'à maintenant, nous n'avons employé qu'un joker, à Interlagos après Le Mans, l'an dernier. Nous n'en avons pas utilisé depuis et nous n'en avons pas programmé pour le reste de cette saison. En revanche, nous avons beaucoup travaillé sur la gestion des pneus. Nous avons raffiné nos méthodes d'approche des courses. Je pense que c'est là que nous avons fait la différence. Nous avons passé en revue tous les détails dans la manière de gérer la voiture qui peuvent avoir un impact sur le résultat, histoire de gagner quelques centièmes ou dixièmes par-ci par-là. C'est tout ce que nous avons fait. C'est un travail que nous n'avons pas vraiment le temps de réaliser auparavant. Nous nous sommes notamment affairés sur les pit-stops et avons fait un grand nombre d'entraînements pendant l'hiver, changé quelques personnes et modifié quelque peu les méthodes. Nous avons progressé, mais tu n'as jamais vraiment fini de perfectionner l'organisation. Nous avons encore à gagner sur ce point. »

Un succès dominateur

Si l'équipe Ferrari a œuvré pour élever son niveau de jeu, elle ne s'attendait toutefois pas à entamer la saison par un triplé : « Franchement, notre succès au Qatar a été une grande surprise pour nous, confesse le patron du département Endurance. En effet, l'an dernier, nous y avons fait un mauvais résultat. Nous y sommes d'ailleurs retournés cet hiver pour des tests et avons consacré beaucoup de temps à essayer d'améliorer le comportement de la voiture sur ce type de piste. Nous avons compris beaucoup de choses à côté desquelles nous étions passés. Cela dit, en course, ce n'est jamais aussi simple que cela en

a l'air. Honnêtement, il ne faut pas oublier que les Cadillac étaient dans le match avec nous avant qu'elles ne se percutent. De même, BMW et Toyota n'étaient vraiment pas loin à l'arrivée. »

A Imola, la n° 50 était assurément la plus rapide en piste, mais après quelques erreurs du chaud-bouillant Antonio Fuoco, c'est finalement la voiture sœur qui a eu le dernier mot à domicile. « A Imola, nous avons bien marché l'an passé car l'auto fonctionne bien sur les vibreurs. En revanche, si nous avons eu la n° 51 sur la première marche, la mieux placée des autres Ferrari n'a terminé que quatrième, et nous avons failli perdre la course lors du dernier safety car. Cela n'a pas été si facile... » analyse Antonello Coletta.

Selon Michael Christensen, pilote Porsche, « chez Ferrari, ils ont plus de grip et peuvent prendre plus de vitesse dans les virages. C'était très visible à Imola, qui est une piste assez lente et qui exige beaucoup de grip mécanique. Ils sont manifestement les seuls à savoir comment en générer autant ». Champion du monde en titre, Kévin Estre souligne un autre atout de la 499P : « Ils sont mieux que nous sur les freins en entrée. Ils arrivent à combiner sur les freins mieux que nous, sans bloquer les roues, et leur dégradation de pneus est bien meilleure que la nôtre. A Imola, ils parvenaient à faire tenir le soft sur un ou deux relais ou même à faire des triples relais à gauche. » Quant à Sébastien Bourdais, il reste ébahi par leur faculté à soutenir un même rythme sur la durée d'un relais : « Sur les moyennes de chrono, à un moment lors des essais, la n° 83 n'a perdu qu'une demi-seconde entre le premier et le dernier tour de son relais. Ça sort du graphe par rapport aux autres ! Ils ne dégradent pas du tout leurs pneus. La Ferrari est sur une autre planète. »

Pour l'ultime course disputée en amont des 24 Heures du Mans, à Spa, Ferrari abordait le week-end avec une sérénité certaine : « Nous avons toujours bien roulé à Spa », rappelait Antonello Coletta avant l'épreuve. Il est vrai que la saison passée, les Rouges étaient bien partis pour s'imposer, mais le crash de la Cadillac et la décision de la direction de relancer la course – longtemps interrompue – avaient contrarié la domination des 499P pour faire tomber la victoire dans l'escarcelle de l'équipe JOTA (qui alignait alors une Porsche privée). ●●●

“LA DÉGRADATION DE PNEUS DES FERRARI EST BIEN MEILLEURE QUE LA NÔTRE.”

Kévin Estre, Porsche



WEC La domination de Ferrari

Cette année, sur le toboggan des Ardennes, les Ferrari ont supplanté les qualifications en signant un insolent triplé. La première concurrente (la Peugeot 94, en l'occurrence) était reléguée à 6 dixièmes de la pole, la première Porsche – classée 12^e – à 1^{er}9 et la première Toyota (classée 15^e) à 2^{er}3. Cherchez l'erreur...

En course, pourtant, les Ferrari n'ont pas eu la partie aussi facile que prévu. L'équipage de l'Alpine n° 36 a clairement mené la vie dure aux Rouges. Dès le début de course, Frédéric Makowiecki s'est montré extrêmement incisif, au point de pointer à la deuxième place au bout de la première demi-heure ! Pendant longtemps, l'Alpine a mis la pression sur les Ferrari, comme un petit caillou tranchant dans une chaussure. Malheureusement, une crevaison lente a forcé Mick Schumacher à un arrêt non programmé. Malgré ce contretemps, l'A424 est revenue dans le match en fin d'épreuve, enchaînant un deuxième podium consécutif. Commentaire de Bruno Famin, directeur Motorsport d'Alpine : « *Quand on commence par être déçu par une troisième place, c'est plutôt bon signe...* » Sans cet imprévu, l'Alpine aurait probablement pu jouer la gagne et pousser Ferrari dans ses retranchements, ce que personne n'a vraiment fait depuis le début de saison.

Une BoP moins favorable

Cette domination sans partage est-elle le fruit d'une BoP trop favorable à Ferrari ? Est-elle, au contraire, le résultat d'une stratégie de camouflage des autres constructeurs qui n'ont que les 24 Heures du Mans en tête ? Un peu des deux ? Le directeur technique d'une marque ayant déjà remporté les 24 Heures du Mans nous apporte un éclairage intéressant : « *Il y a dans le calcul de la BoP une certaine inertie. En gros, il faut environ trois courses pour qu'elle se recale en cas de changement de tendance. Toyota et Porsche ont été très costauds sur les dernières courses de la saison passée et paient un peu ce niveau de performance, alors que, à l'inverse, Ferrari – qui avait fait plutôt une mauvaise fin de saison – est moins pénalisé. A partir du Mans ou d'Interlagos, la tendance devrait donc changer...* »

Autrement dit, Ferrari sera rattrapé par une BoP moins favorable. Une phrase lâchée par Antonello Coletta le samedi à Spa prend dès lors tout son sens : « *Il faut rester les pieds sur terre et continuer à travailler. A partir du Mans, je pense qu'on va avoir un championnat différent...* » Si la forme des Ferrari sur la piste mancelle n'est plus à démontrer (deux victoires en deux participations !), leur adaptation aux épreuves suivantes n'est pas garantie : « *Interlagos et Fuji sont deux circuits sur lesquels nous avons eu des difficultés l'an dernier. Nous n'avons pas eu la possibilité d'y faire des essais, mais ce que nous avons compris au Qatar pourrait nous y être bénéfique...* »

Il est probable que le rapport de force soit différent au Mans et sur la seconde partie de la saison, mais en attendant, tout ce qui est pris n'est plus à prendre ! ●

"IL FAUT RESTER LES PIEDS SUR TERRE ET CONTINUER À TRAVAILLER."

Antonello Coletta, Ferrari



DPPI

DPPI

Depuis le début de saison, l'équipe Ferrari a réalisé un carton plein avec trois pole positions et trois victoires. La 499P a mené 3 270 km sur les 3 814 couverts, soit 85 % de la distance parcourue.



DPPI



Jamais deux sans trois ?

Alors que Ferrari tentera de rafler une 3^e victoire consécutive aux 24 Heures, la concurrence n'a pas abandonné tout espoir de contrer l'équipe italienne.

Au bonheur des spectateurs

■ Pas moins de 62 voitures seront au départ : 21 Hypercar (équipées en Michelin), 24 LMGT3 et 17 LMP2 (chaussées de Goodyear). Parallèlement à l'action en piste, les spectateurs pourront apprécier deux nouvelles fan zones (une au Terre Rouge et une au Karting). Pour encore mieux suivre la course du bord de piste, désormais, les voitures sont toutes équipées de panneaux lumineux latéraux indiquant leur position en temps réel.

Toyota en mode commando

■ L'an passé, le constructeur japonais ne s'est incliné que pour 14 petites secondes. Alors que la plupart de ses adversaires aligneront au moins trois voitures, Toyota persiste à n'en engager que deux. Pour le 40^e anniversaire de sa première participation aux 24 Heures, Toyota recourra à une auto avec une livrée rappelant la GT One de 1999.

Alpine attendu au tournant

■ L'an dernier, Alpine avait déçu avec un double abandon avant le cap des 6 heures. Un gros travail a été fait et un joker utilisé pour améliorer la fiabilité du moteur. L'A424 a enchaîné deux podiums à Imola et Spa et espère créer la surprise à domicile.

BMW et Cadillac en embuscade

■ Après une première saison plutôt laborieuse, BMW est en net progrès, comme l'illustre sa 2^e place à Imola. Les Cadillac sont elles aussi en forme, même si elles n'ont pas encore concrétisé. Quant aux Peugeot, elles ont montré un potentiel intéressant à Spa.

Le retour de Mercedes

■ Apparue l'an dernier, la catégorie LMGT3 s'est vite fait sa place en proposant un plateau très varié composé de 9 marques. Après la double défection de Lamborghini (en GT et en Hypercar), Mercedes

effectue son retour au Mans pour la première fois depuis l'édition 1999. La marque à l'étoile vient se confronter à Porsche (tenant du titre), Ferrari, Aston Martin, BMW, McLaren, Lexus, Ford et Corvette.

Nouveau format de qualifs

■ A l'image de la Formule 1, les places sur la grille de départ seront attribuées en plusieurs étapes selon un mode éliminatoire. Après les qualifications du mercredi, les 15 plus rapides de chaque catégorie seront convoiés le jeudi à la séance d'Hyperpole 1, à l'issue de laquelle seuls les 10 premiers pourront participer en Hyperpole 2.

Les LMP2 en action

■ Toujours présentes en ELMS et en Asian Le Mans Series, les LMP2 ont dû quitter la scène du WEC pour faire place aux nombreuses Hypercar. Cette catégorie complète le plateau des 24 Heures du Mans et offrira sûrement, comme les années précédentes, une bataille très relevée.

Le programme !

Les festivités commenceront en plein centre-ville avec les vérifications techniques et administratives pour s'achever le dimanche 15 juin, à 16 h.

■ Vendredi 6 juin

9 h 30 - 17 h 20 : pesage (place de la République)

■ Samedi 7 juin

8 h 30 - 12 h 40 : pesage (place de la République) puis roulage en centre-ville de 19 voitures engagées sur un parcours de 2,1 km

■ Dimanche 8 juin

10 h - 13 h et 15 h 30 - 18 h 30 : journée de test

■ Mardi 10 juin

14 h - 15 h : séance de dédicaces (pit lane)
14 h - 18 h : visite des stands
15 h 15 - 16 h 30 : pit-stop challenge

■ Mercredi 11 juin

14 h - 17 h : essais libres 1
19 h - 20 h : essais qualificatifs
22 h - 0 h : essais libres 2

■ Jeudi 12 juin

15 h - 18 h : essais libres 3
20 h - 20 h 30 : Hyperpole 1 (LMP2 et LMGT3)
20 h 35 - 20 h 55 : Hyperpole 2 (LMP2 et LMGT3)
21 h 05 - 21 h 25 : Hyperpole 1 (Hypercar)
21 h 40 - 21 h 55 : Hyperpole 2 (Hypercar)
22 h - 23 h : essais libres 3

■ Vendredi 13 juin

15 h - 20 h : piste ouverte au public
16 h - 19 h : parade des pilotes en ville

■ Samedi 14 juin

12 h - 12 h 15 : warm-up
16 h : départ

■ Dimanche 15 juin

16 h : arrivée

Ici, la prégrille des 24 Heures du Mans 2024.



ÉDITEUR
ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)
40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex

Directeur de la publication **Gautier Normand**
Actionnaires **Président Reworld Media France**
(RCS Nanterre 477 494 371)
& **Axel Springer France** (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil **01.41.33.50.00**
www.sportauto.fr
E-mail **sportauto@reworldmedia.com**

RÉDACTION
Rédacteur en chef **Jean-Eric Raoul**
Directeur artistique **Thomas Hilly**
Rédacteur en chef adjoint **Laurent Chevalier**
Chef de rubrique Essais **Sylvain Vétaux**
Secrétaire général de rédaction **Denis Riflade**
Secrétariat de rédaction **Vediteam**
Rédactrice photo **Soraya Bollini**
Responsable des prises de vue **Philippe Tissier**
Photos **Greg & Laurent Villaron**
Convoyage **Sylvain Cambier** (responsable)
Assistante **Karine Roumestand** (01.41.33.55.94)

DIRECTION ÉDITION
Directeur exécutif **Stéphane Haitaïan**
Editeur **Tommaso Albinati**

PUBLICITÉ
Directrice générale **Elodie Brétaudeau Fonteilles**
Directeur pôle automobile **Franck Graisset**
Directrice adjointe pôle automobile **Anne Buré-Emmel**
(01.41.33.29.21)
Directrice de la publicité **Manon Merlet**
Planning **Angélique Consoli** (01.41.33.53.52),
Stéphanie Guillard (01.41.33.53.50)
Trafic **Laurie Benevent** (01.45.19.58.68), **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 **mai 2025**
Prix de vente **6,95 €**
Date de parution **30 mai 2025**
N° ISSN **0151-6353**
N° CPPAP **1029 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.



Stars 80

Par **Laurent Chevalier**

Tout augmente, ma bonne dame. Et les voitures ne sont pas les dernières à ce petit jeu d'escalade, modèles de sport en tête. Sans même compter notre satané malus, la barre des 150 000 € n'est plus qu'une simple formalité et l'on se demande où cela va bien pouvoir s'arrêter. Les restomods s'engouffrent dans la brèche avec des tarifs à faire tousser un joaillier de la place Vendôme. Dernier exemple en date, avec l'Ur-Quattro du préparateur ABT (*lire p. 24*), dont le prix n'a pas été officiellement communiqué, mais dont notre propre estimation tourne aux alentours de 350 000 à 400 000 €. Colossale ! Mais la question de leur présence éventuelle dans une collection idéale mérite quand même d'être posée, au rythme où la technologie galopante s'invite dans les voitures de sport actuelles au point de les affadir et de les rendre parfois interchangeable. Je n'ai aucune idée du degré d'aboutissement de cette Ur-Quattro ABT, ni des



Quel contrôle technique ?

Par **Sylvain Vétaux**

J'avais, par le passé, déjà commis des billets d'humeur vantant les mérites de la production automobile américaine et d'autres (qui me valurent des e-mails peu aimables) s'alarmant sur la propension des dirigeants états-uniens à gouverner... intelligemment. Aujourd'hui, j'évoque les « 24 Hours of Lemons » (tacots, épaves chez l'Oncle Sam). Derrière le jeu de mots se cache un championnat de 18 dates à travers tout le pays, sur des tracés de renom (Sonoma, Road Atlanta, etc.) et qui voit s'affronter des autos dont le contrôle technique... n'est forcément plus à jour. Et pour cause : le budget est limité à 500 \$ pour la voiture. Une somme qui exclut les éléments de sécurité que sont les arceaux, le harnais, les pneus, les freins. Toute préparation mécanique ou esthétique est acceptée, à condition de respecter le budget. Dès lors, s'affrontent sur la piste des MX-5 dépanneuses, des Camaro roulant sur le toit, d'antiques



UN COUP D'ŒIL DANS LE RÉTRO SUFFIT À NOUS FAIRE REPRENDRE CONSCIENCE DE CE QU'EST LE VRAI PLAISIR AUTOMOBILE, LOIN DES ÉCRANS TACTILES ET DE LA GUERRE DU 0 À 100 KM/H.

sensations qu'elle distille puisque nous ne l'avons jamais essayée. Ce que je constate, en revanche, c'est qu'une majorité de supersportives modernes frôlent désormais les 2 tonnes et ont perdu en caractère, en âme et en émotions. Bref, en plaisir pur. Et qu'à force de faire la course à la puissance ou la guerre du dixième au 0 à 100 km/h, certains constructeurs passent à côté de l'essentiel : les sensations pures, simples et véritables. Sans écrans tactiles ni modes de conduite à tout va. Un coup d'œil dans le rétro suffit à nous en faire (re)prendre conscience.



PLUS L'AUTO EST EN ÉTAT DE PUTRÉFACTION, ROUILLÉE ET ROULE EN CRABE ET PLUS ELLE A DE CHANCES D'ÊTRE COURONNÉE DU PRIX "INDEX OF EFFLUENCY".

Nissan déguisées en licorne, des Mini Moke Caterpillar, des Passat John Deere, des Lincoln Continental couvertes de fausse fourrure. Bref, les engins les plus idiots et burlesques de la planète jouent des ailes, plus ou moins dignement, pour se voir octroyer le trophée « Index of Effluency » (littéralement : index d'effluve !), un prix arbitrairement donné par les commissaires qui jugent de l'honorabilité de la performance en fonction de la putréfaction de la voiture. Pour résumer : plus l'auto est rouillée et roule en crabe et plus elle a de chances d'être couronnée si elle termine en haut du classement.



FERRARI 812 SUPERFAST - 07/20 - 2.530 KM - 345.000 €



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



AUDI RS4 AVANT 2.9 L TFSI
QUATTRO
Année : 11/24
Kilométrage : 150 km
130.000 €



BMW M2 PERFORMANCE
PISTE BVM 6
Année : 09/23
Kilométrage : 911 km
95.000 €



MASERATI MC20 CIEL
Année : 10/23
Kilométrage : 30 km
345 000 €



PORSCHE 992 GT3 TOURING
BVM 6 (Sièges Baquets)
Année : 04/22
Kilométrage : 4 000 km
225.000 €



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

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



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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



ANGE BARDE
G E N È V E