Sport Auto N° 762 Juillet 2025

SEPM TOP ventes

Sport auto

N° 762 Juillet 2025

24 H DU MANS

Avec Ferrari, la revanche de Kubica

NOUVEAUTÉ

Peugeot 208 GTi

Trois lettres magiques... Et après ?

BMW Speedtop Concept

Osez l'élégance !

NOUVEAUTÉ

BMW M2 CS

6 en ligne, 530 ch, propulsion... On a hâte !

Porsche 963 RSP

Au volant de la Porsche de route la plus invraisemblable

SUPERTEST

Audi RS 6 GT

Face au chrono, c'est du lourd !

BEL : 7,60€ - ESP : 7,60€
GR : 7,80€ - DOM S : 7,60€
ITA : 7,60€ - LUX : 7,60€
PORT CONT : 7,60€
CAN : 11,50$CAN
MAR : 82DH - TOM S : 950CFP
CH : 10FS - TUN : 18DTU

L 15764 - 762 S - F: 6,95 € - RD

Sport Auto N° 762 Juillet 2025

BMW M2 CS - PORSCHE 963 RSP - PAGANI HUAYRA R EVO ROADSTER - MASERATI GRANCABRIO TROFEO - AUDI RS 6 AVANT GT - FORMULE 1 : GP DE MONACO, D'ESPAGNE & DU CANADA - 24 HEURES DU MANS

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-Elysées

IWC
SCHAFFHAUSEN

SOMMAIRE

N° 762 Juillet 2025

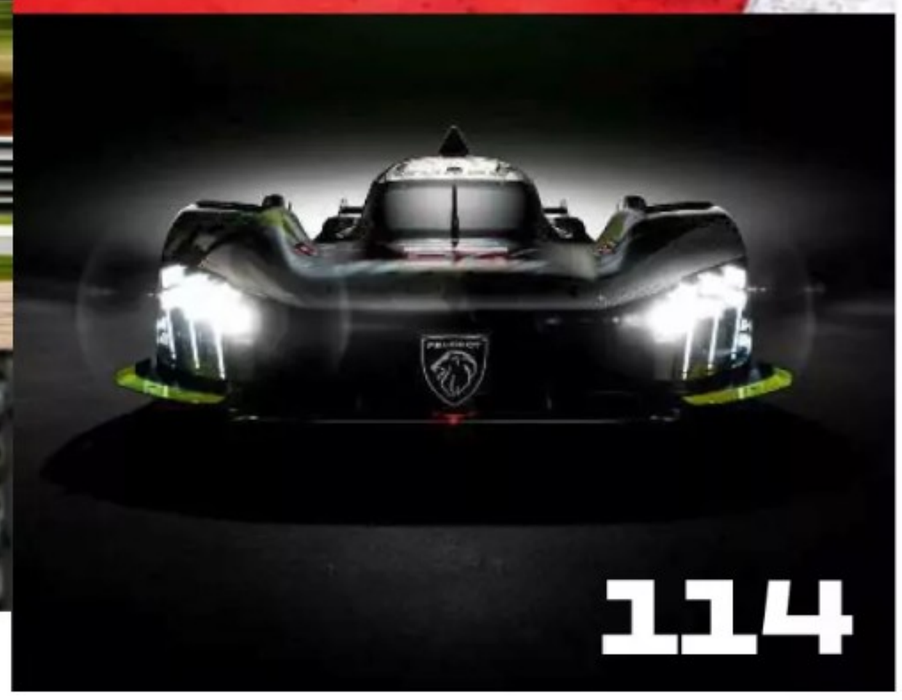
Richard Pardon/Porsche

Laurent Villaron

Greg

BMW Media

Laurent Villaron



Laurent Villaron

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

Encart Edigroup jeté entre les pages 82 et 83 sur la diffusion Belgique et Suisse. Une partie de la diffusion est vendue avec Sport Auto Classiques.

ACTUS

5 ÉDITO
6 SPORTIVE DU MOIS
BMW M2 CS
10 ACTUS
Peugeot e-208 GTi, BMW Speedtop Concept, Aston Martin Valkyrie LM, McLaren 750S Le Mans
15 CLUB SPORT AUTO
Les dates à retenir
16 DOSSIER HORLOGERIE
Le tour des cadrans
20 HISTOIRES D'AUTOS
Marc Ouayoun, directeur général de Peter Auto

GAZ

24 GRAND FORMAT
Maserati GranCabrio Trofeo
34 ESSAI
Pagani Huayra R Evo Roadster
42 ESSAI
Porsche 963 RSP
50 ESSAI
Mini Cooper JCW Cabriolet
54 SUPERTEST
Audi RS 6 Avant GT
62 À LA LOUPE
Les amortisseurs de l'Audi RS 6 GT
64 REPORTAGE
La naissance d'un pneu Michelin

EN VRAI

70 C'EST LA MIENNE !
BMW M240i
72 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois, vos photos
74 ACHETER UNE OCCASION
Mercedes AMG GT (type I)
78 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
82 PETITES ANNONCES

SPORT

114 STUDIO
Peugeot 9X8 (Hypercar)
120 REPORTAGE F1
Kimi Antonelli, la trouvaille de Mercedes
124 COULISSES F1
Les grands prix de Monaco, d'Espagne & du Canada
134 ENQUÊTE F1
L'ascension d'Oscar Piastri
138 24 HEURES DU MANS
La course avec les duos (et trios) père-fils engagés
146 BLOG
Le blog des essayeurs

N° 762 Juillet 2025

L'art de brouiller les pistes

Ce n'est pas d'hier que Le Mans inspire des voitures « de route ». D'abord, il faut remettre l'église au milieu du village : les 24 Heures du Mans, à l'origine, se destinaient précisément à tester la fiabilité sur longue distance de voitures routières. Même si, très rapidement, elles ont été spécialement affûtées, puis développées, pour affronter l'épreuve sarthoise. Et jusqu'au début des années 60, beaucoup d'autos inscrites arrivaient au Mans par la route. La frontière entre machine de course et voiture de (très) grand tourisme y a donc longtemps été poreuse. On se souvient qu'Enzo Ferrari avait tenté de faire homologuer en GT prétendument voyageuse sa 250 LM, pur proto développé pour Le Mans.
Cela n'a pas marché. Ce qui n'empêchait pas quelques passionnés, le Français Pierre Bardinon était du lot, de réellement enchaîner des kilomètres avec femme et (petit) chien à bord, au volant de cette machine pas vraiment faite pour.
On a connu, à l'ère des GT1, des versions routières d'homologation à peu près infréquentables sur route. Mercedes ou Porsche en ont commercialisé quelques exemplaires. Moins audacieux (ou plus honnête), Toyota s'était abstenu de faire croire que sa GT One serait utilisable dans la circulation et l'avait gardée pour son musée. A l'inverse, Le Mans a connu quelques épisodes où des « routières » ont pris l'avantage en piste sur les protos.
On pense à la victoire de la Porsche 935 K en 1979 ou, bien sûr, à celle de la McLaren F1 GTR en 1995. Dans les deux cas, la pluie avait abondamment perturbé la hiérarchie des performances.
Aussi inattendue soit-elle, la Porsche 963 RSP s'inscrit donc dans une forme de tradition où les frontières entre piste et route se brouillent. Sur son parcours, elle pourrait croiser l'Aston Valkyrie LM qui a fait le chemin dans l'autre sens… avec quelques détours. Dans son cas, tout part de la plus ultime des supercars routières, transformée en Hypercar pour courir en Endurance, dont Aston Martin vient de dériver une version « grand public » mais toujours cantonnée au circuit. On s'y perd d'autant plus que la LM s'annonce bien moins performante que la « Pro », le dérivé piste non homologué en compétition. A quoi ça sert alors ? Absolument à rien ! Sinon à une forme de transgression jouissive, en s'imaginant devenu extraterrestre égaré en pleine ville ou, à l'inverse, en pilote de course au volant d'une voiture « usine » à laquelle rien ne nous destine. Ces improbables mélanges de genres sont avant tout des moteurs surpuissants pour notre imaginaire. ●

SUR CE TERRAIN OÙ LES FRONTIÈRES ENTRE COURSE ET ROUTE SE BROUILLENT, LA PORSCHE 963 RSP POURRAIT CROISER L'ASTON VALKYRIE, QUI A FAIT LE CHEMIN DANS L'AUTRE SENS…

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

AKILLIS

JOAILLERIE PARIS

COLLECTION CAPTURE ME - À DÉCOUVRIR SUR AKILLIS.COM

BMW M2 CS

Bienvenue au Club !

On se souvient de la M3 CSL de 2003 avec des trémolos dans la voix. Et si la M2 Club Sport nous promettait de revivre ça ?

Par Laurent Chevalier

Le programme s'articule autour d'une hausse de 50 ch et d'une baisse de l'ordre de 30 kg sur la balance, par rapport à la M2 d'origine. Le poids reste élevé, puisque BMW revendique un total de 1 700 kg.

La M3 CSL de 2003 est probablement l'une des BMW qui nous ont le plus marqués depuis le début de ce siècle. Autant de bons souvenirs qui rejaillissent. Sa malle arrière en queue de canard, son pare-chocs cyclope dont la prise d'air conduisait vers une monumentale boîte à air en carbone aux bruits d'admission profonds comme un puits sans fond, tout un poème. On espérait autant de légèreté de la part de la M4 CSL en 2023, mais le progrès est passé par là. Enfin, surtout le poids : 200 kg de plus, en vingt ans. D'où la question qui consiste à se demander si la nouvelle M2 CS, au gabarit plus contenu, ne serait pas la réincarnation moderne de la M3 CSL ? Cela reste un format XL, puisque l'aiguille de la balance indiquerait 1 700 kg quand même, selon Munich. Sans parler du fait que la M2 CS utilise une double suralimentation, tandis que la M3 CSL respirait sans la moindre assistance. Cela ne l'empêche pas d'avoir une résonance particulière dans l'histoire de la marque. *« La M2 CS s'inscrit dans une lignée prestigieuse commencée avec l'emblématique BMW 2002 turbo »*, est-il précisé.

Turbines à hélice

De turbos, la M2 CS en a deux, monoscroll, c'est-à-dire à simple turbine. Chacun alimentant trois cylindres de ce 3 litres, via un calage variable des soupapes Valvetronic et des arbres à cames double Vanos ainsi qu'une injection pressurisée à 350 bar. Avec un vilebrequin forgé pour l'alléger et diminuer son inertie mais aussi pour avoir une meilleure résistance à la torsion et mieux supporter les hauts régimes.
La puissance en profite pour faire un bond de 50 ch, soit 530 à 6 250 tr/mn au lieu de 480, au même régime, pour la M2 classique. Le couple fait un sursaut à 66,2 mkg entre 2 750 tr/mn et 5 730 tr/mn. Le régime maxi, quant à lui, atteint 7 200 tr/mn.
La cerise sur le gâteau concerne la transmission aux roues arrière exclusivement. Quant à la boîte de vitesses, on aurait aimé qu'elle soit manuelle, tant qu'à faire, mais elle reste automatique à huit rapports de série. Ne soyons pas plus royalistes que le roi et concentrons-nous sur l'essentiel : c'est une vraie propulsion. Pas extrême pour autant, puisque tous les principaux éléments de confort subsistent et que la baisse de poids se résume à 30 kg par ●●●

À L'HEURE DES BMW PLUS OU MOINS ÉLECTRIFIÉES, LA M2 CS PROUVE QUE LA PASSION PERSISTE. **PROPULSION ET QUEUE DE CANARD, LE BONHEUR EST À LA CLÉ !**

Le 6 cylindres biturbo 3 litres est accouplé à une boîte automatique à huit rapports. Ses silentblocs plus rigides promettent de faire davantage vibrer la carlingue.

Les baquets carbone, livrés de série, font économiser 10,8 kg sur l'ensemble.

rapport au modèle d'origine, grâce à l'emploi d'éléments extérieurs et intérieurs en plastique renforcé de fibre de carbone, ainsi que de jantes forgées en alliage léger.
L'autre particularité concerne les silentblocs moteur plus rigides, qui promettent de moins filtrer les vibrations à chaque pression sur la pédale de droite. On ne va certainement pas s'en plaindre. Ni de la hausse de performances, toujours bonne à prendre. Ainsi, la M2 CS annonce un 0 à 100 km/h en 3"8 au lieu de 4"0 sur la précédente M2 à boîte auto. Le pack Expérience M de série, quant à lui, porte la vitesse maxi à 302 km/h. Joli !
La bande-son fait également l'objet de toutes les attentions. Munich n'hésite pas à évoquer une mélodie « *exaltante* », générée par le système d'échappement à clapets électriques. Par ailleurs, une option est prévue pour les mélomanes. Il s'agit d'un système de silencieux M Performance avec des embouts d'échappement en carbone et en titane, composé d'un mélange de matériaux de haute qualité. Ses tuyaux avant sont en acier inoxydable léger, et le silencieux arrière est entièrement en titane. L'ensemble est 30 % plus léger (environ 8 kg) que l'échappement de série. L'évacuation optimisée des gaz d'échappement améliore la sonorité du 6 cylindres biturbo et s'adapte à la configuration sélectionnée. « *En modes Sport et Sport+, le moteur prend des accents de voiture de course incomparables* », nous dit-on.
Les réglages de châssis sont évidemment revus en conséquence. Cela s'articule autour d'un abaissement de la hauteur de caisse de 8 mm par rapport à l'origine, avec des ressorts, des amortisseurs et un contrôle des mouvements adaptés aux conditions extrêmes. Sans parler des réglages du système DSC et du mode M Dynamic ajustés à la conduite dynamique sur piste. De même que le châssis M adaptatif, la direction électromécanique à démultiplication variable et le différentiel M Sport. Enfin, le freinage composite livré de série peut être surclassé en carbone-céramique, plus léger de 14 kg, contre 9 000 €. En revanche, les jantes forgées en alliage léger à double rayon et finition Gold Bronze mate font partie de l'équipement de série.
La production est limitée dans le temps (pendant un an) mais pas en nombre d'exemplaires. Le tarif débute à 119 900 €, hors options. Il faut malheureusement y ajouter 70 000 € de malus. ●

★ NOTRE AVIS

Dans un tsunami de BMW électriques, l'arrivée de la M2 CS est une véritable bénédiction. D'autant que le discours qui l'accompagne est très clairement axé sur les sensations. En clair, on a vraiment hâte de retrouver ce 6 cylindres en ligne sous le capot d'une propulsion !

★ EN BREF

Moteur : **6 en ligne, biturbo, 24 S**
Cylindrée : **2 993 cm³**
Puissance maxi : **530 ch à 6 250 tr/mn**
Couple maxi : **66,2 mkg à 2 750 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 8 rapports auto**
Antipatinage/contrôle de stabilité : **de série/déconnectable**
Autobloquant : **électronique, différentiel actif**
Poids annoncé : **1 700 kg**
Rapport poids/puissance : **3,2 kg/ch**
L - l - h : **4 587 - 1 887 - 1 395 mm**
Empattement : **2 747 mm**
Pneus AV & AR : **275/35 R 19 & 285/30 R 20**
Prix de base : **119 900 €**
Prix du modèle présenté : **189 900 €**
(hors options, avec malus)
V. max. : **302 km/h** 0 à 100 km/h : **3"8**
0 à 200 km/h : **11"7**

GS27
DEPUIS 1968

LIGNE DE SOINS POUR VÉHICULES

AUTO, MOTO & VÉLO

LAVAGE ET DÉPERLANCE
EN 1 SEULE ÉTAPE

> HAUT POUVOIR DÉGRAISSANT
> DÉPOSE UN FILM HYDROPHOBE
> JUSQU'À 12 LAVAGES

Fabrication française Depuis 1968

Retrouvez tous nos produits Auto, Moto et Vélo
sur www.GS27.com et en magasins spécialisés

Peugeot E-208 GTi

Comme on se retrouve !

La renaissance de la 208 GTi est le premier geste fort d'Alain Favey, le nouveau patron de Peugeot. **On applaudit l'idée. Mais on s'interroge sur l'attrait réel de cette version électrique.**

Avec des jantes pareilles, difficile de la confondre avec une version de base. « GTi », c'est écrit en gros dessus, à croire que chez Peugeot, on a eu peur de ne pas en avoir fait assez pour la différencier du reste de la gamme. L'aileron arrière, bien intégré au hayon, manifeste pourtant sa singularité. Tout comme le diffuseur arrière ou le liseré rouge des tours d'aile. Mais en effet, c'est à peu près tout. On s'étonne au passage que l'inscription « GTi » ne se retrouve pas sur les custodes, sa place naturelle depuis la 205.
A l'intérieur, la moquette rouge assume le clin d'œil historique. On profite aussi d'une jolie sellerie bimatière, de liserés écarlates un peu partout et d'un affichage numérique à base de compteurs circulaires qui se veut ludique et sportif. Il faut juste se faire à l'idée que l'on surveille désormais la température de la batterie et son voltage plutôt que la pression d'huile.
Car oui, la nouvelle 208 GTi est électrique. Du pur point de vue des performances, c'est un net progrès : forte de 280 ch (la plus puissante des 205 GTi en délivrait 130), transmis aux seules roues avant, elle promet un 0 à 100 km/h en 5''7. Voilà qui se compare favorablement à sa concurrente naturelle, l'Alpine A290 la plus huppée, développant 220 ch pour 6''7 dans le même exercice.
Evidemment, on regrettera l'absence de son. Mais pour revenir au mythe fondateur de l'espèce – la turbulente 205 GTi –, le bonheur ne venait pas tant de la mécanique que d'un châssis savoureux de vivacité et… d'espièglerie, si vous ne lui parliez pas poliment. Ce savoir-faire Peugeot s'est un peu perdu ces derniers temps, même si la 208 de base n'est pas la plus paresseuse de sa famille. Les hommes du Lion auront-ils, pour cette e-GTi, retrouvé le grimoire où les meilleurs sorciers de la mise au point châssis avaient compilé leurs secrets ?
C'est tout le mal qu'on leur souhaite. Une caisse abaissée et des voies avant et arrière élargies devraient y contribuer. Si c'est le cas, si la vivacité, la joie de vivre et ce légendaire toucher de route sont bien au rendez-vous, on pourra oublier qu'il s'agit d'une électrique pour se concentrer sur le bonheur d'enchaîner vivement les courbes.
Avec cependant un gros bémol, identique à celui de l'Alpine A290 : vous devrez vous amuser « local ». Avec 350 km d'autonomie annoncés en WLTP, vous roulerez dans la réalité bien moins de deux heures sur autoroute avant de devoir recharger. Cela douche les envies d'évasion. Avant même le type de motorisation, c'est la première source de frustration de cette sympathique petite machine. ●

Par Jean-Eric Raoul

Les stylistes n'en ont pas trop rajouté sur la nouvelle GTi, et c'est très bien comme ça. Avec sa garde au sol abaissée, ses voies élargies, ses grandes roues qui débordent, son caractère s'affirmera naturellement.

La moquette rouge évoque la grande époque, la sellerie est soignée et les compteurs ronds, sur les écrans, font plaisir à voir… même s'ils parlent de température et de charge de batterie.

EN BREF

Moteur : **électrique, 280 ch, 35,2 mkg**
Transmission : **roues AV, 1 rapport**
Rapport poids/puissance : **5,7 kg/ch**
Batterie : **54 kWh (brut)** Autonomie WLTP : **350 km**
Pneus AV & AR : **215/40 R 18 (Michelin Pilot Sport Cup 2)**
V. max. : **180 km/h** 0 à 100 km/h : **5"7**
Prix : **env. 45 000 € (estimation)**

BMW Speedtop

Elle a tout du concept car mais elle sera pourtant bel et bien commercialisée, en édition très limitée. La BMW Speedtop, dévoilée à l'occasion du concours d'Elégance de la villa d'Este, sur les rives du lac de Côme, est la version fermée de la Skytop, un cabriolet qui avait fait sensation l'année dernière, au même endroit.
Elle en reprend les traits fins et le joli capot nervuré. On est loin du visage disgracieux des Série 7, aux naseaux hypertrophiés.
Le Speedtop retrouve bien le double haricot (illuminé ici), mais sur un plan horizontal.
Le toit, se concluant en un becquet bien intégré, se drape d'un dégradé allant du marron (Floating Sunstone Maroon) à l'argent (Floating Sundown Silver).
Les optiques fines ajoutent un peu de caractère à ce break de chasse élégant, dont les jantes aux 14 branches font équipe avec des Michelin Pilot Sport 4 S.
Car le Speedtop n'est pas que beau, il est aussi sportif. Sous le capot, le V8 4,4 litres de la M8 (625 ch), dépourvu d'hybridation.
L'habitacle est d'ailleurs calqué sur celui de la voiture donneuse, mais avec des peausseries spécifiques. En dépit de sa grande taille, le coupé ne peut accueillir que deux personnes, le second rang étant occupé par une bagagerie sur mesure fabriquée par l'italien Schedoni. ●

Par Sylvain Vétaux

EN BREF

Moteur : **V8 biturbo, 625 ch**
Transmission : **intégrale, 8 rapports auto** 0 à 100 km/h : **env. 3"2**
Prix : **env. 500 000 € (estimation, 70 ex.)**

RALF TECH

SPACE MILLENIUM

Testée en apesanteur zero G

Boitier en Titane Extrudé Grade 1
T35 Aéronautique

Mouvement « electric »
12 ans de réserve de marche

Lunette professionnelle
avec insert en céramique matte

Cadran type nid d'abeilles
avec indexes SuperLuminova®

Bracelets souples interchangeables CNES

Édition limitée à 100 pièces

WWW.RALFTECH.COM

Fabriqué en France

cnes
CENTRE NATIONAL
D'ÉTUDES SPATIALES

Par **Sylvain Vétaux**

Aston Martin Valkyrie LM

Juin, c'était le mois de l'Endurance, logique qu'on vous en abreuve. Si vous n'êtes pas rassasié par notre essai de la 963 RSP *(page 42)* et par nos pages sport sur les 24 Heures du Mans, peut-être serez-vous comblé par la Valkyrie LM. A l'inverse de la Porsche, cette version n'est pas homologuée pour la route, le constructeur anglais proposant à dix très bons clients de se procurer l'auto alignée en catégorie Hypercar. Quel est l'intérêt d'élargir une offre composée déjà d'une Valkyrie « normale » et d'une AMR Pro ? L'exclusivité, probablement, car sur le plan technique, si la LM est une copie conforme de la voiture de course, la puissance de son V12 atmo Cosworth est de facto très bridée. Il faut se contenter de 707 ch, l'AMR Pro en revendiquant 1 014 et la normale, hybridée, 1 155. Il y a des retouches mineures, comme la capacité d'être gavé en SP98, un contrôle du couple affiné pour faciliter la prise en main ou des pneus Pirelli spécifiques. Le bolide reste une propulsion avec une transmission séquentielle à 7 vitesses. La suspension à double triangulation et à poussoirs est conservée, tout comme l'ajustage de l'antiroulis, les harnais 6 points FIA 8853 et l'extincteur. Aston Martin promet qu'il s'agit là de l'unique opportunité de conduire *« la seule voiture de course dérivée d'un modèle de route, disputant les championnats WEC et IMSA »*.
Les dix acheteurs se verront réserver un programme sur mesure : préparation physique, séances sur simulateur, prise en charge et entretien de leur auto, conseils de pilotes pros, analyse des données, etc. Aucun tarif n'est communiqué mais les premiers roulages de la Valkyrie LM sont prévus au deuxième trimestre 2026. ●

EN BREF

Moteur : **V12 atmo, 48 S, environ 707 ch**
Transmission : **roues AR, 7 rapports séquentiels**
Poids : **environ 1 030 kg** Prix : **NC (10 exemplaires)**

McLaren 750S Le Mans

Il y a trente ans, McLaren s'imposait au Mans avec l'inoubliable F1. Pour fêter l'événement, le constructeur anglais commercialise une série limitée (50 ex.) de la 750S affublée du kit HDK de chez MSO. MSO, on connaît (McLaren Special Operations) : c'est le département personnalisation de Woking. Mais HDK, qu'est-ce ? Il s'agit du sigle de « High Downforce Kit », une panoplie esthétique augmentant l'appui et donc les performances sur piste. La lame avant plus proéminente et l'aileron arrière redessiné accentueraient la charge aérodynamique de 10 %. Le coupé, disponible en gris ou en orange, se coiffe également d'une prise d'air en carbone et de jantes 5 branches, clones de celles équipant la F1 au V12 BMW. McLaren n'est pas allé jusqu'à ressortir des étagères ce moteur hystérique et conserve le M840T, un V8 biturbo développant toujours ses 750 ch. L'habitacle se pare de quelques touches « Le Mans » (appuie-tête, tapis de sol, plaque commémorative) et laisse le choix entre deux types de baquet, tous deux accompagnés de leur harnais 6 points. En option, l'un des cinquante clients pourra adopter un badge rappelant, dans le compartiment à bagages, que McLaren s'adjugea, en 1995, la triple couronne (24 Heures du Mans, 500 Miles d'Indianapolis et Grand Prix de Monaco). Aucun tarif n'est annoncé. ●

Vous reprendrez bien un peu d'aligot ?

Notre premier semestre s'est achevé en apothéose en Lozère, avec le désormais culte "In Aligot we Trust". **Mais la saison est loin d'être terminée : un track day et notre traditionnel périple "Nach Stuttgart" vous attendent à la rentrée.**

Ce rallye en Lozère était riche de participants au top, d'ambiance joyeusement gourmande, et de routes... délicieusement sinueuses.
Les faits notoires : les restaurants de Cyril Attrazic dont le double étoilé (miam), la montée de Pikes Peak (si, si !) ou les gorges du Tarn et les plateaux de l'Aubrac. Mais nous avons aussi profité des fins d'après-midi à la pistoche, des entraînements de « frein à main », du pèlerinage vers Saint-Jacques-de-Compostelle (rigolade...), des sourires des équipes de Cyril Attrazic au retour de baptêmes routiers le samedi à bord de nos Ferrari 488 Pista, 296 GTS, 812 GTS, Porsche GT4 RS, McLaren MP4-12C Spyder, et... d'un ban bourguignon d'anthologie à 2 heures du matin (Olivier Cyrot à la manœuvre).
Que du bonheur !
Et comme on ne change pas une recette qui régale, tous ces bons moments seront reconduits en 2026, à savoir :
The Italian Job version XXL (8-12 mars) ;
Bons Baisers d'Italie (début avril) ;
In Cantal we Trust (29 avril-2 mai) ;
I Love Verdon (date à confirmer) ;
et **In Aligot we Trust** (6-9 mai).

Pour pouvoir en profiter avant qu'il ne soit trop tard, connectez-vous sur **https://sportauto.club/calendar.**
Pour 2025, il nous reste encore au programme, notamment, dimanche 14 septembre, un **track day à Lurcy-Lévis**, ouvert dans une ambiance familiale aux gentlewomen et gentlemen drivers, avec des sessions « jeunes conducteurs » et « Pénélope au volant ». Cette piste, située à 3 heures de Dijon, Lyon ou Paris, permet de se concocter une escapade en Sologne et de visiter le musée Matra, avant de faire joujou sur le joli tracé de 4,2 km avec sa ligne droite de 1,5 km, pour de belles V. max. Tarif Club : 190 € pour un pilote avec sa voiture et 180 € par invité (les invités peuvent piloter).
Enfin, nous embarquerons pour une **ultime virée en direction de Stuttgart** du 15 au 18 octobre, avec ses routes de spéciales vosgiennes, la jolie ville de Turckheim, l'Autobahn et ses sections sans limite de vitesse, les musées Porsche, Mercedes, le Motorworld, et le musée Schlumpf. Rappelons que chacune des visites du Nach Stuttgart est organisée en mode « exclusif » grâce à *Sport Auto*.
Tarif Club : 1 580 € pour le pilote avec sa voiture et 760 € pour le ou la copilote.

Par Jerôme Kuehn

Heures profondes

Symbole d'aventure et de précision, la montre de plongée est un instrument étanche (minimum 100 mètres selon la norme ISO 6425), doté d'un boîtier robuste, d'une lunette tournante unidirectionnelle, d'aiguilles et d'index phosphorescents pour une lisibilité optimale dans les fonds marins. Appréciée autant des plongeurs professionnels que des amateurs de sports extrêmes, elle allie performances techniques et design fonctionnel.

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

Breitling

La nouvelle collection Superocean Heritage de Breitling s'étoffe de nombreuses déclinaisons au design plus épuré et aux teintes résolument vintage. D'un diamètre de 44 mm, cette Superocean Heritage B31 Automatic en acier annonce la couleur avec son cadran vert à l'effet soleillé, coordonné à un bracelet en caoutchouc. Couronne et fond vissés, aiguilles et index luminescents, lunette unidirectionnelle et étanchéité à 200 mètres : la montre est parée pour surfer sur la vague estivale.

6 100 euros – www.breitling.com

G-Shock

Taillée pour l'aventure sur terre comme en mer, la MRG-BF1000RG-3ADR Frogman s'inspire de la plus grande grenouille du monde, la Conraua goliath. Avec ses 49,7 mm de diamètre, l'instrument en titane est équipé d'un fond de boîtier vissé, qui lui assure une étanchéité à 200 mètres et une grande résistance aux chocs. Pour une lisibilité optimale, les aiguilles et les index sont recouverts de Néobrite, un revêtement phosphorescent ultra-brillant et visible longtemps.

4 900 euros – www.gshock.casio.com

Omega

La fonction Worldtimer d'Omega arrive dans la collection Seamaster Planet Ocean avec un modèle en céramique noire de 45,5 mm de diamètre. Protégé par un verre saphir bombé, le cadran en DLC noir au motif nid-d'abeilles arbore au centre une carte topographique du pôle Nord, gravée au laser sur une plaque en titane grade 5, entourée d'un affichage 24 heures jour/nuit. En vernis turquoise, l'anneau extérieur est ponctué des noms de villes correspondant aux différents fuseaux horaires pointés par une aiguille flèche légèrement dégradée turquoise. Etanche jusqu'à 600 mètres, cet instrument est animé par un calibre automatique avec échappement co-axial, certifié Master Chronometer par l'Institut fédéral de métrologie (METAS). Résistant aux champs magnétiques allant jusqu'à 15 000 Gauss, il est doté d'un spiral en silicium amagnétique.

6 900 euros – www.omegawatches.com

Ralf Tech

The Beast Electric Amphibian s'impose par son boîtier en acier 316L de 47,7 mm, ainsi que par son étanchéité allant jusqu'à 3 300 mètres. Utilisée par les plongeurs professionnels, cette édition est pourvue d'une lunette unidirectionnelle munie d'un insert en céramique noir mat, inrayable et résistante aux chocs. Elle embarque un mouvement Electric Micro Hybrid, qui garantit une autonomie d'environ douze ans.

2 900 euros – www.ralftech.com

Tudor

Conçue pour les plongées en saturation, la Pelagos Ultra de 43 mm possède un boîtier en titane grade 2, étanche jusqu'à 1 000 mètres. Tous les attributs techniques d'une montre de plongée sont réunis : lunette tournante unidirectionnelle, couronne et fond vissés, luminescence des aiguilles et des index. Notons également la présence d'une valve à hélium sur la carrure, d'un bracelet breveté à ajustage rapide de la longueur avec extension de plongée.

5 960 euros – www.tudorwatch.com

Dîner en terrasse

Accessoire de style, la montre ne se contente plus d'indiquer l'heure : elle affirme une personnalité, sublime une tenue, et reflète les tendances du moment. Avec les beaux jours, les modèles estivaux misent sur l'élégance, les matériaux raffinés et des lignes épurées. Sélection des pièces les plus stylées à arborer cet été.

Frédérique Constant

Limitée à seulement 150 exemplaires, la nouvelle Classic Tourbillon Manufacture arbore un boîtier en acier de 39 mm à la finition poli miroir. Coordonné à un bracelet en cuir d'alligator, le cadran vert palmier soleillé s'ouvre à 6 heures sur un tourbillon, doté d'un échappement et d'une ancre en silicium amagnétiques. Visible à travers un fond transparent, le calibre automatique dévoile ses nombreuses décorations : anglage, perlage, cerclage...

14 995 euros – www.frederiqueconstant.com

Tissot

Petite révolution dans l'univers des montres solaires, la Tissot PRC 100 Solar de 39 mm en acier s'illustre par son cadran argenté, protégé par un verre saphir qui capte la lumière naturelle ou artificielle grâce à des cellules photovoltaïques alvéolaires. Agissant comme de minuscules panneaux solaires, elles convertissent la lumière en énergie, dont l'excédent est stocké dans un accumulateur rechargeable, permettant une autonomie d'environ 14 mois.

495 euros – www.tissotwatches.com

IWC

Dessiné par le génial Gérald Genta dans les années 1970, le modèle Ingenieur de la manufacture de Schaffhausen est aujourd'hui une série légendaire. La collection s'enrichit de nombreuses déclinaisons, dont cette référence en or rouge. Elle se distingue par son bracelet intégré au boîtier de 40 mm de diamètre, rehaussé d'une lunette, satinée à l'arête extérieure polie, fixée par cinq vis apparentes. Survolé d'aiguilles dorées, le cadran noir mérite également l'attention, avec son décor orné du motif « Grille », composé de petits carrés et de lignes fines, apportant relief et profondeur. Côté mécanique, un calibre automatique de belle facture est visible à travers le fond en saphir. Doté d'une réserve de marche confortable de 120 heures, le mouvement est muni d'une masse oscillante dorée et décorée de côtes de Genève circulaires.

50 600 euros – www.iwc.com

Cartier

Minuterie chemin de fer, chiffres romains, brancards parallèles aux angles arrondis, aiguilles glaive en acier bleui, couronne perlée sertie et signature secrète : tous les codes identitaires de la Tank Louis Cartier sont présents sur cette version grand modèle. Animée par un mouvement automatique de manufacture, la montre arbore un cadran flinqué argenté qui s'harmonise parfaitement avec l'or jaune de la boîte et le gris anthracite du bracelet en cuir d'alligator. Un must have !

Prix sur demande – www.cartier.com

Grand Seiko

Cher à la maison japonaise Grand Seiko, le Paulownia baptisé « arbre impérial » a inspiré cette référence SBGW323 réalisée en acier poli selon la technique Zaratsu. La couleur violette caractéristique de ses fleurs s'invite sur le cadran dont la texture imite le relief du mont Iwate. D'un diamètre de 36,5 mm, cette montre élégante bat au rythme d'un mouvement à remontage manuel, offrant environ trois jours de réserve de marche.

6 000 euros – www.grand-seiko.com

Le bleu dans les yeux

Depuis plusieurs années, le bleu s'impose comme une teinte incontournable de l'horlogerie contemporaine. Qu'il soit profond, azuréen, électrique ou satiné, le bleu a toujours le vent en poupe et continue de dominer les nouvelles collections de cette année. Une preuve irréfutable que cette tendance ne faiblit pas et s'installe durablement dans le paysage horloger.

Zenith

La maison qui souffle cette année ses 160 bougies, dévoile pour l'occasion la nouvelle Defy Skyline Chronograph réalisée en céramique bleue, couleur exclusive et historique de la manufacture. Associé à la teinte du boîtier facetté de 42 mm, le cadran est gravé d'un motif géométrique inspiré de l'étoile à cinq branches, signature de Zenith. Cette pièce anniversaire est entraînée par le célèbre mouvement automatique El Primero, précis au dixième de seconde.

24 800 euros – www.zenith-watches.com

Bell & Ross

La collection BR-05 suit la tendance des petits diamètres en dévoilant la BR-05 Ice Blue Steel en 36 mm. Avec son boîtier caractéristique « rond dans un carré » , la montre en acier poli-satiné abrite un cadran bleu glacier à la finition soleillée, survolé d'aiguilles, pourvu de chiffres arabes et d'index recouverts de Super-Luminova® X1 à l'émission verte. Etanche à 100 mètres, cette édition est animée par un calibre automatique offrant environ 54 heures de réserve de marche.

4 500 euros – www.bellross.com

Hublot

Forte de son expérience dans la maîtrise des différents matériaux, la manufacture Hublot multiplie les couleurs dans sa gamme de céramique high-tech. Nouvelle teinte intégrée à la collection, le bleu pétrole sublime désormais le boîtier de 42 mm de diamètre de cette Big Bang Unico Petrol Blue Ceramic. Stylé et robuste, l'instrument se met à nu avec un cadran entièrement ajouré, qui laisse apparaître sa platine et ses ponts en ruthénium anthracite. Offrant environ 72 heures de réserve de marche, le calibre à remontage automatique est équipé d'un échappement à ancre en silicium amagnétique ainsi que d'une masse oscillante en tungstène satiné. Etanche à 100 mètres, ce chronographe doté de la fonction flyback est livré sur un bracelet en caoutchouc ligné, lui aussi bleu pétrole, pourvu du système breveté « One Click » permettant d'en changer rapidement.

25 000 euros – www.hublot.com

Rolex

La maison à la couronne a fait parler d'elle cette année, avec l'arrivée de la nouvelle collection : Land-Dweller. Pour la première fois, elle introduit un mouvement automatique à haute fréquence (5Hz), oscillant à 36 000 alternances par heure. Certifié Chronomètre superlatif, ce calibre de haute volée, qui autorise 66 heures de réserve de marche, anime cette version en platine de 40 mm de diamètre. Autre distinction : elle présente un cadran bleu soleillé au motif nid-d'abeilles.

64 200 euros – www.rolex.com

Fossil

Changement de style avec le chronographe Neutra de la marque Fossil. Résolument vintage, la montre en acier de 44 mm de diamètre est servie sur un bracelet marron aux surpiqûres ton sur ton, muni d'une boucle ardillon. Protégé par un verre minéral bombé, le cadran bleu ciel soleillé est ponctué de trois compteurs ton sur ton et d'une date discrète située à 4 h 30. Etanche à 50 mètres, cette édition est animée par un mouvement à quartz japonais très précis.

169 euros – www.fossil.com

Un été sportif

La saison estivale rime souvent avec activités en plein air, défis sportifs et style décontracté. Les montres deviennent alors d'indispensables accessoires, étanches, robustes et racés, qui accompagnent chaque propriétaire dans sa quête de performance. Qu'il s'agisse de tennis, de sport automobile ou nautique, de cyclisme ou de course à pied, elles allient précision, design et technicité pour suivre le rythme cadencé d'un été musclé.

TAG Heuer

Limitée à 971 pièces en hommage au film Le Mans (1971) avec Steve McQueen, la montre TAG Heuer Monaco Chronograph x Gulf reprend le design du modèle originel, avec la couronne à gauche. De 39 mm de côté, le boîtier en titane sablé possède un cadran grainé argenté, agrémenté des lignes tricolores – bleues, blanches et orange – de Gulf. A l'époque, la marque figurait sur les combinaisons des pilotes, notamment sur celle de Jo Siffert.

9 400 euros – www.tagheuer.com

Victorinox

Inspirée de la robustesse et de la fiabilité des célèbres couteaux suisses, la nouvelle Swiss Army Chronograph mesure le temps avec précision. Rehaussé d'une lunette pourvue d'une échelle tachymétrique, le boîtier de 42 mm en acier brossé loge un cadran noir mat aux compteurs de chrono ton sur ton. Etanche à 100 mètres, il embarque un mouvement à quartz suisse, qui se distingue par sa forte résistance aux champs magnétiques.

695 euros - www.victorinox.com

Richard Mille

La RM 27-05 Tourbillon Volant Rafael Nadal est la montre de tous les superlatifs. Conçue par Richard Mille en collaboration avec Rafael Nadal, à l'instar des précédentes références que le tennisman portait quand il jouait, cette montre est une merveille de technologie et une véritable prouesse d'ingéniérie. L'une de ses particularités : 11,5 grammes seulement ! En quête perpétuelle de gain de poids, le boîtier est réalisé dans un nouveau composant appelé le Carbone TPT® B.4. Comparé au Carbone TPT®, il est 4 % plus dense, la fibre plus rigide de 15 % et la résine plus résistante de 30 %, ce qui permet d'alléger l'ensemble sans perte de rigidité. Un atout indéniable pour cette pièce, limitée à 80 exemplaires, qui abrite un calibre automatique équipé d'un tourbillon et d'un barillet volants, capable de résister à des accélérations de plus de 14 000 g.

Prix sur demande – www.richardmille.com

B.R.M Chronographes

Traité comme les carrosseries des voitures de sport, le cadran de la V6-44-SA ColorDrive voit rouge. Polissage minutieux, formulation pigmentaire au cordeau, application de la peinture au jet haute précision : les finitions remarquables créent, à la surface du cadran écarlate, une multitude de micro-paillettes qui se révèlent au moindre mouvement de poignet. L'ADN des courses automobiles coule dans les veines de cette édition de 44 mm en titane, associée à un bracelet perforé, très racing.

5 900 euros – www.brm-chronographes.com

Festina

Empreinte de l'univers du cyclisme, la montre Chrono Bike de 45,5 mm de diamètre en a sous la pédale avec son mouvement à quartz. Résistant aux chocs, aux rayures et à la corrosion, l'acier 316L habille ce chronographe pourvu d'un cadran vert soleillé. Agrémenté de trois compteurs et d'une date discrète à 6 heures, il est doté d'aiguilles et d'index luminescents, qui lui assurent une lisibilité optimale en toutes circonstances, même lors des courses les plus disputées.

225 euros – www.festina.com

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

Marc Ouayoun
Directeur général de Peter Auto

CHANGEMENT DE DIRECTION

Après avoir dirigé Porsche France – un rêve de gosse – et Audi France, Marc Ouayoun a pris la suite de Patrick Peter à la tête de Peter Auto. **Il met désormais sa passion du développement au service des courses historiques. Sous son impulsion, Le Mans Classic (du 3 au 6 juillet) va devenir annuel !**

"Lors du brevet des collèges, j'ai écrit une rédaction expliquant mon envie de travailler dans l'automobile. J'ai encore les brouillons !"

Quel est votre premier souvenir automobile ?
Je ne suis pas issu d'une famille qui était très « bagnole ». Mon père était plutôt amateur de musique classique ! Néanmoins, quand j'étais enfant, j'avais toujours une miniature Majorette avec moi. Je rêvais beaucoup avec mes petites voitures… Mon premier vrai souvenir très structurant de l'automobile, c'est lorsque mon père m'a rapporté un jour le hors-série de *L'Auto-Journal* « Toutes les voitures du monde » avec une Ferrari Testarossa en couverture. Même si je suis très attaché à Porsche, cette voiture m'a beaucoup marqué car j'ai trouvé qu'elle représentait une réelle rupture. J'ai été absolument monomaniaque de l'automobile dès mes 12-13 ans. J'ai des souvenirs très persistants du Paris-Dakar, du Monte-Carlo, des 24 Heures du Mans… J'étais complètement émerveillé par la Porsche 956, par exemple. J'allais souvent au Mondial de l'auto. Un jour, j'étais devant le stand Porsche à rêver face à la 911 3,2 litres, la 3,3 litres Turbo et la 959, et l'un des patrons de Sonauto m'a invité à entrer sur le stand pour faire le tour des voitures. Il m'a donné un tas de docs et m'a dit : *« Si tu es réellement passionné, je te souhaite vraiment d'avoir une Porsche un jour ou de travailler pour Porsche. »* J'étais en lévitation ! Porsche m'a tellement fait rêver… Cette marque incarne pour moi la sportivité, l'esprit de compétition, la recherche de l'efficience. Nous sommes restés en contact. Je l'ai d'ailleurs revu il n'y a pas très longtemps.

Je me suis laissé dire que Porsche n'est pas le seul constructeur qui vous passionne…
C'est vrai. Je suis aussi fasciné par Citroën. J'ai beaucoup lu sur l'histoire des marques automobiles lorsque j'ai commencé à travailler. Et j'ai trouvé que celle de Citroën était extraordinaire avec un foisonnement créatif incroyable. Au-delà de l'innovation sur le produit avec des autos comme la 2CV ou la DS, c'est une marque qui a inventé quasi tout ce qu'on fait encore aujourd'hui : le marketing expérientiel, la pub événementielle avec les croisières, le storytelling, les financements, les assurances, les contrats d'entretien, les méthodes de vente…

A partir de quel moment avez-vous eu envie de faire carrière dans l'automobile ?
Très vite, en fait. D'ailleurs, lors du brevet des collèges, j'ai écrit une rédaction à ce sujet. J'ai encore les brouillons ! A ce propos, pour décrocher mon premier job dans l'automobile, j'ai rencontré le directeur général de Mercedes et je lui ai lu quelques lignes. Ça l'a fait marrer… Ça commençait ainsi : *« Etant passionné par l'automobile, je désirerais bien entendu faire ma carrière dans cette branche car il est formidable de pouvoir exécuter un travail lié à une passion. J'aimerais donc être dans une équipe qui crée les futurs modèles et qui amorce l'arrivée de techniques nouvelles. J'attends beaucoup de choses de ce travail. Tout d'abord, je désire avoir des responsabilités, j'aime avoir des problèmes à résoudre, des difficultés à surmonter… »* Au début, j'hésitais entre le commerce et l'ingénierie. Le pilotage m'a traversé l'esprit, bien sûr, mais franchement, vu mon gabarit, ce n'était clairement pas ma destinée… J'ai fait une école de commerce. J'ai évidemment envoyé mon CV chez Porsche, mais, au milieu des années 90, la marque était en grande difficulté. Alors j'ai commencé chez Mercedes.

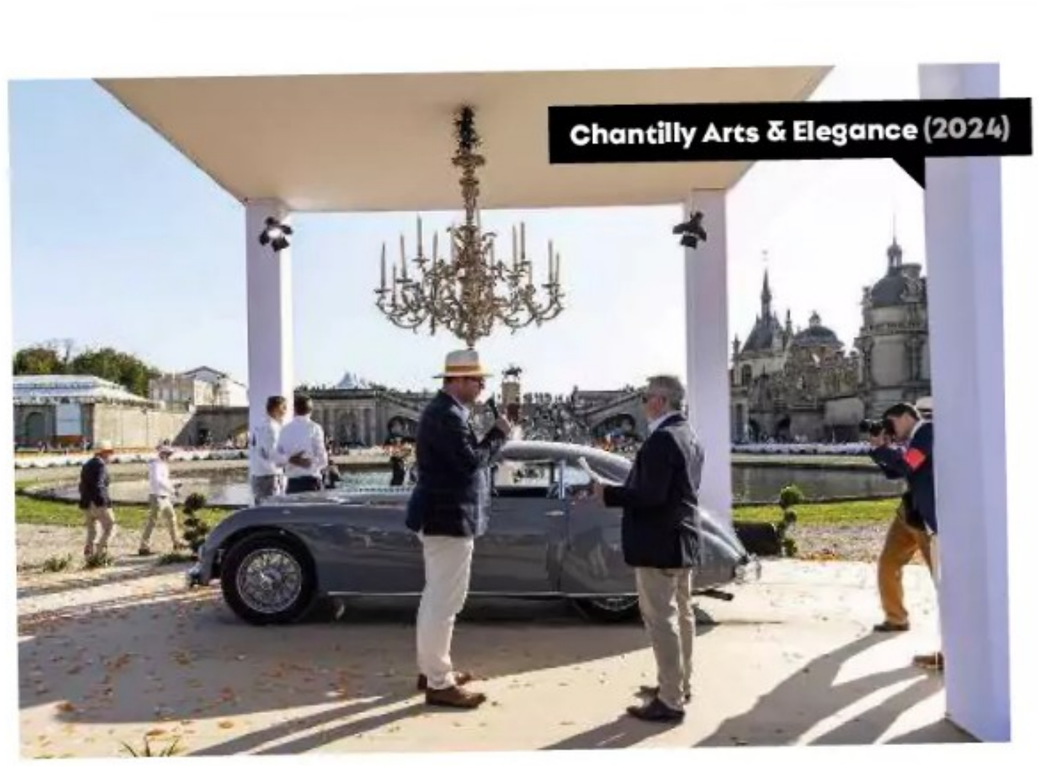
Vous aves fini par rejoindre Porsche…
Oui, après une dizaine d'années chez Mercedes et Smart, j'ai reçu un coup de fil d'un chasseur de têtes pour intégrer Porsche fin 2005. Ils recherchaient un directeur des ventes France et je n'avais jamais eu de poste équivalent, mais je me suis préparé à fond. J'ai même apporté des plans d'action avant d'être embauché ! Je me souviendrai toute ma vie du premier soir où je suis rentré chez moi dans ma Porsche de fonction, un Cayman S Bleu Cobalt. Je me suis dit : *« Est-ce que tu rêves ou est-ce que c'est la réalité ? »*

Après cinq ans comme directeur des ventes et du réseau, vous êtes nommé directeur de Porsche France en 2011. Un aboutissement ?
Oui, mais ce n'était absolument pas prémédité. Le patron de Porsche France à l'époque était Felix Bräutigam, un Allemand brillant qui est resté pile trois ans. Un jour, il m'a appelé et m'a dit : *« Je pars dans deux jours. »* Je ne l'avais pas du tout anticipé. Il m'a proposé d'assurer l'intérim et de participer à la recherche d'un candidat. C'est ce que j'ai fait pendant six mois en me défonçant et, en fait, ils m'ont nommé directeur général de Porsche France. Une aventure incroyable parce que c'est une très, très belle période pour Porsche avec le lancement de produits fabuleux : les différentes versions de la 997, puis la 991, la Panamera, la Macan, etc.

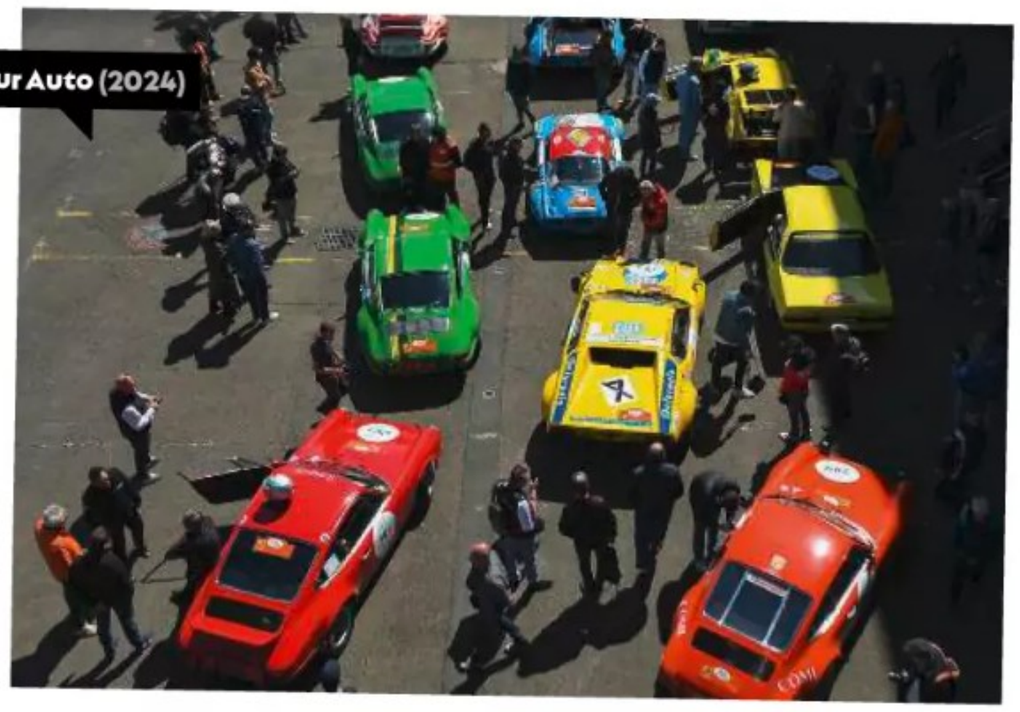
C'est aussi l'époque où Porsche est revenu à l'Endurance avec la 919…
Oui, j'ai vécu ce retour au cœur du dispositif. J'ai assisté aux trois victoires de la 919 de 2015 à 2017. J'ai également proposé à ce moment-là à Porsche la création au Mans du Porsche Experience Center. Il y en avait déjà un en Angleterre et un en Allemagne. En discutant avec l'ACO, l'option d'en installer un au Mans, en bord de piste, s'est fait jour. Au départ, chez Porsche, ils n'étaient pas très partants et puis ils ont dit O.K. Nous pouvions dès lors proposer à tous les clients de venir pour une journée d'immersion avant ou pour la livraison, avec un peu de circuit, un déjeuner gastronomique, etc. C'est aussi un support pour faire du cross-selling ou du upselling, comme on dirait à l'heure actuelle en bon marketing franglais.

En 2017, vous êtes nommé à la tête de Porsche Canada. Cette expérience vous a-t-elle permis de découvrir une autre vision de l'automobile ?
La culture nord-américaine est vraiment très différente. Déjà, toutes les références changent parce que le pays est immense. La première concession à l'ouest de Toronto est à vingt heures de route ! Les Canadiens sont très attachants, très positifs. Il y a un esprit anglo-saxon très fort. Le rapport à l'automobile est complètement différent. Vu les distances et le climat, l'automobile a un rôle très important. Au Canada, il y a la voiture de tous les jours et il y a celle d'été. C'est pour ça que Porsche vendait beaucoup relativement à la population.

Après cette expérience, retour en France, mais pas chez Porsche…
Ayant déjà été patron de Porsche France, il n'était pas question d'y revenir. La direction d'Audi s'est libérée à ce moment-là. Ça a été une expérience très différente dans une période compliquée pour ●●●



Marc Ouayoun a pris ses fonctions chez Peter Auto l'an dernier et a déjà participé à plusieurs événements comme celui de Chantilly.



MPS Agency/PsnewZ

Du Tour Auto au Mans Classic en passant par tous les événements de Peter Auto, Marc Ouayoun a de quoi satisfaire sa passion des belles autos.

la marque mais j'ai beaucoup aimé. J'y serais encore aujourd'hui si je n'avais pas été invité à réfléchir à l'époque avec l'opportunité de prendre la suite de Patrick Peters chez Peter Auto.

Cette étape figurait-elle dans votre plan de carrière ?

Non. Je ne m'attendais absolument pas à une telle opportunité ! Mais j'ai toujours considéré qu'il ne faut surtout pas rester bloqué dans un cadre. Je suis très fan de voitures anciennes mais entre la passion et le boulot, c'est très différent. Et je n'ai jamais bossé vraiment dans la compétition non plus mais, in fine, je me suis dit que ce qui importe dans le travail, c'est d'avoir un train d'avance et c'est ce qui m'a toujours motivé. Ensuite, l'automobile moderne est quand même plus difficile aujourd'hui avec toutes les contraintes assez destructrices qu'on a vues arriver. Moi, je préfère développer plutôt que de réduire la voilure. Je trouve que le challenge de Peter Auto est intéressant avec des événements uniques tels que le Tour Auto, Chantilly ou Le Mans Classic, des rendez-vous véritablement irremplaçables qui correspondent finalement aux attentes de tous ceux qui aiment l'automobile et qui veulent continuer de prendre du plaisir et ne peuvent plus le faire sur la route.

Prendre la suite de Patrick Peter au sein de la société portant son nom, est-ce un challenge en soi ?

Ça a été un vrai questionnement, bien sûr. J'ai énormément de respect pour tout ce qui a été fait. Il y a toujours le défi de garder l'A.D.N. en place et de continuer de l'enrichir. L'époque implique de constamment se remettre en cause, de se renouveler sans perdre son âme. C'est tout l'enjeu de la 911 pour Porsche, par exemple. Je pense qu'il faut rester dans le mouvement. Patrick Peter a beaucoup innové. Donc aujourd'hui, l'idée est clairement de bien respecter tout ce qu'il a construit mais de continuer de développer.

Quels sont les développements qui sont dans vos cartons ?

On travaille bien sûr sur tout ce qui est rallye pour améliorer le Tour Auto, et aussi pour créer – pourquoi pas – un nouveau grand rallye européen. Notre A.D.N., ce sont vraiment les rallyes historiques et tout ce qui est relatif à l'Endurance et au Tourisme historiques. Concernant la monoplace, je ne dis pas qu'on ne va pas s'y intéresser un jour, mais la priorité est portée autour du Mans Classic. Il y a de plus en plus de voitures qui roulent, des voitures plus récentes qui attirent des clients plus jeunes. Peter Auto a créé la série Endurance Racing Legends, qui fait rouler des autos entre les années 90 et 2010. C'est un énorme succès. Le groupe C des années 80 est en train de monter aussi. Donc notre projet est de rendre Le Mans Classic annuel avec deux événements différents prévus un an sur deux. Il va y avoir un Le Mans Classic Héritage, qui va regrouper l'âge d'or de l'Endurance entre 1923 et le milieu des années 70. On va mettre plus encore l'accent sur les décors, sur l'esprit d'époque, sur le côté vintage. Il y aura un plateau de moins pour offrir plus de roulage. Il y aura donc

"Notre projet est de rendre Le Mans Classic annuel avec deux événements différents prévus un an sur deux."

cinq plateaux qui vont s'arrêter au milieu des années 70, et non plus en 1982. Et une année sur deux, on va avoir un événement plus moderne qui va s'appeler « Le Mans Classic Legends » et qui va démarrer en 1976 et aller jusqu'en 2015. Il y aura un plateau exceptionnel avec des GT, des LMP1, des LMP2, des LMGTE. On va revoir des Peugeot 908, des Audi R8R, des R10, voire des R18 non hybrides. En parallèle des plateaux, il y aura un côté plus festif comprenant des concerts incroyables dès cette année avec Kavinsky et Cerrone. Le but est de faire vivre une expérience réellement unique sur le circuit du Mans. Il a fallu vraiment travailler avec l'ACO et les autorités pour obtenir l'ouverture du grand circuit des 24 Heures.

Avez-vous d'autres projets ?

Nous allons optimiser nos séries actuelles qui n'ont pas vraiment de nom aujourd'hui. A partir de 2026, le championnat va s'appeler « Classic Le Mans Series » et on donnera une priorité aux pilotes de cette série pour Le Mans Classic. En fait, nous travaillons main dans la main avec l'ACO et ASO, qui sont désormais actionnaires à 50 % de Peter Auto. Avec ASO – organisateur du Tour de France cycliste –, nous renforçons nos événements sur route, sur le plan des parcours, des partenaires, des relations avec les villes étapes, etc. Le Tour Auto n'est pas qu'une course automobile, c'est aussi une vitrine de la France. Avec l'ACO, nous développons tout ce qui concerne l'Endurance. Par ailleurs, nous allons relancer une association entre Peter Auto et Stéphane Ratel Organisation afin de créer les GT3 Revival Series, un superbe championnat de GT3 historiques avec des autos entre 2006 et 2015. Après, Peter Auto travaille sur plein d'autres choses sans pour autant se disperser.

Comment vous positionnez-vous par rapport aux concurrents qui engagent des répliques de leurs propres voitures ?

Il est évident que la valeur des voitures les plus emblématiques a beaucoup monté. Et donc il y a de plus en plus de concurrents qui font rouler des répliques, c'est vrai. C'est difficile d'aller contre mais il y a des choses à faire. Déjà, nous leur appliquons des pénalités. Ensuite, il y a différents types de répliques : il y a des continuations, de vraies répliques, un pour un, etc. De toute façon, il n'y a plus une voiture des années 60 aujourd'hui qui roule avec un châssis d'origine. Toutes les autos qui ont couru à l'époque ont eu plusieurs vies, et même une voiture d'origine n'a parfois plus grand-chose d'origine. Donc tout ça, c'est notre travail de bien faire le tri. L'esprit doit rester celui de l'époque et nous faisons la chasse aux préparations trop éloignées de ce que l'on souhaite avoir et je n'ai aucun problème à exclure une auto. Toutefois, plutôt que de sanctionner, j'aimerais mettre en avant les voitures originales. On songe à créer un label, par exemple, pour celles qui ont un véritable pedigree, qui sont d'origine, peut-être dans un plateau spécial avec moins de notions de compétition. On réfléchit. Ça fait partie des sujets importants.

Les courses historiques sont-elles compatibles avec une démarche de développement durable ?

Oui. Nous travaillons d'ores et déjà avec Aramco sur un carburant synthétique décarboné à peu près à 70 %. Il fonctionne très bien. Aujourd'hui, il est obligatoire sur deux plateaux mais on va progressivement l'imposer sur les plateaux 2, 3 et 4 du Mans Classic. C'est légèrement plus compliqué sur les voitures plus récentes. On doit encore faire un peu plus de tests, mais je n'ai aucun doute sur le fait qu'on y parviendra. Maintenant, il faut quand même rappeler que nos voitures sont extrêmement durables ! Une Jaguar de 1962, par exemple, a eu plusieurs vies. Elle est entretenue, révisée régulièrement : moteur, suspensions, carrosserie… Ces autos font travailler des centaines d'entreprises en Europe avec un job de qualité, une grande expertise non délocalisable. Ce sont des voitures qui ont vocation à vivre soixante, soixante-dix, quatre-vingts ans… ●

GAZ!

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

Porsche Media

42 Porsche 963 RSP

L'exemplaire unique de la Porsche 963 RSP, qui rend hommage à la 917 K, a fait une apparition au Mans. L'occasion était trop belle d'en prendre le volant...

146 **LE BLOG DES ESSAYEURS**
La page non censurée où nos essayeurs ont carte blanche pour partager ce que leur inspire l'exception automobile.

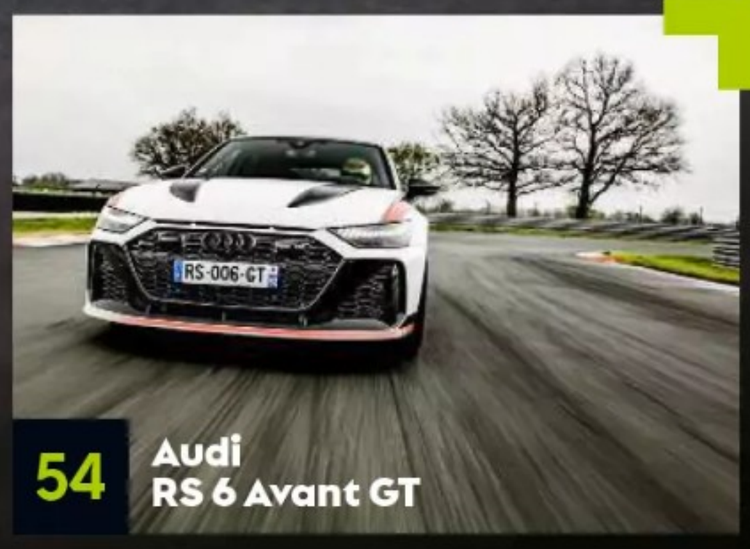
ET AUSSI...
Mini **Cooper JCW Cabriolet**
Michelin **La naissance d'un pneu**

24 **Maserati GranCabrio Trofeo**

Laurent Villaron

34 **Pagani Huayra R Evo Roadster**

Greg



54 **Audi RS 6 Avant GT**

Laurent Villaron

Piano forte

Trofeo ou pas, la GranCabrio incite à la dolce vita. Rythmée par un V6 rentré dans les rangs et infiniment moins tonitruant que le V8 d'antan. **Voyons ce qu'elle donne dans le cadre d'un voyage au long cours.**

Par **Laurent Chevalier**
Photos **Laurent Villaron**

Une GT en version cabriolet... Autant dire qu'il est impossible de résister aux longues virées ! Cette fois, nous mettons le cap sur la Charente-Maritime, par les chemins de traverse, jusqu'à l'île Madame en passant par l'île de Ré.

AU VOLANT, CE QUI INTERPELLE, C'EST LA DISCRÉTION DU MOTEUR. FINI LE VIVALDI DES MOTEURS FERRARI. **MÊME LORSQU'IL PREND SES TOURS, LE BRUIT DU V6 RESTE SOURD.**

LA TROFEO N'EST PAS UN POUSSE-AU-CRIME. PAS AUTANT QU'UNE 911 TURBO OU UNE FERRARI ROMA QUI AURONT PLUS VITE FAIT DE PRENDRE VOTRE PERMIS ET D'EN FAIRE DES CONFETTIS.

Les jantes de 20 pouces sont aussi belles qu'elles sont exposées lors des manœuvres à basse vitesse. Mieux vaut garder un compas dans l'œil en permanence pour ne pas rager de les avoir frottées contre un trottoir.

La scène s'est répétée une dizaine de fois au cours de notre périple. Tous âges et tous profils confondus : *« Waouuuh, elle est ma-gni-fique. Ces Italiens… ils savent dessiner les voitures ! »* En l'occurrence, le designer à qui l'on doit ce coup de crayon s'appelle Klaus Busse, chef du style de Maserati depuis 2015 et Allemand de son état. Mais pas le temps d'entrer dans ce genre de détail, l'heure tourne. Direction l'île de Ré et sa région, pour une croisière au long cours. L'idée de ce road trip est de redécouvrir la Maserati GranCabrio Trofeo après un galop d'essai qui nous avait laissés sur notre faim *(lire* Sport Auto *nº 752)*, nostalgiques que nous sommes du V8 atmosphérique, de son caractère impétueux et de sa sonorité inimitable. Sur le plan du style en tout cas, il n'y a pas de regret à avoir. La gueule de squale fait mouche et la configuration de notre modèle d'essai en rajoute une couche : bleu Modena et capote grenat, notre GranCabrio se pose là. Aucun risque de la confondre avec les BMW M8 cabriolet ou Mercedes SL de chez AMG. L'habitacle 2 + 2 est de la même veine, avec des cuirs rehaussés de surpiqûres, chic et sans fioritures. En revanche, l'ambiance moins baroque que dans le passé est devenue non pas interchangeable, mais disons presque classique. Le caractère moteur et le châssis ont, eux aussi, beaucoup changé…

Maîtrise

Il y a prescription, donc je peux en parler : pour avoir expérimenté une série de tonneaux à 130 km/h sur une autoroute au volant d'une Maserati Coupé 4200 GT, je confirme que le comportement routier est moins scabreux que dans le passé. Trois raisons à cela, une mécanique moins (!) bouillante, une transmission intégrale qui veille au grain et un empattement long comme un jour sans pain. Mais ce qui interpellera le plus les connaisseurs, c'est la discrétion du moteur. Le démarrage met la puce à l'oreille. Hormis l'échappement qui vrombit, le cliquetis et les vibrations ressemblent presque à ceux d'une citadine quand la désactivation d'un banc de cylindres lui coupe la chique. Cela ne l'empêche pas d'avoir du répondant. Une fois ses liquides en température, la Trofeo passe du ronron docile aux grondements prolongés d'un multicylindre volontaire. Sur le plan sonore, le plus spectaculaire reste la déflagration des silencieux qui accompagne les changements de vitesse en mode Corsa. Le bruit est sourd, rauque et feutré, mais manque d'aigus, même à l'approche de la zone rouge. Pas un ténor, c'est clair. Mais le 3 litres abat ses cartes au fil des kilomètres. C'est un moteur rond, disponible, puissant et besogneux. Il manque ●●●

LA GUEULE DE SQUALE FAIT MOUCHE ET LA CONFIGURATION DE CE MODÈLE D'ESSAI EN RAJOUTE UNE COUCHE : **EN BLEU MODENA ET CAPOTE GRENAT, LA GRANCABRIO TROFEO SE POSE LÀ.**

Même si le terme Trofeo évoque une sportivité débridée et si la puissance du V6 est abondante, la conduite de la GranCabrio se plie parfaitement à une utilisation quotidienne.

TECHNIQUE

Moteur : **V6 biturbo, 24 S** Cylindrée : **2 992 cm³**
Puissance maxi : **550 ch à 6 500 tr/mn**
Couple maxi : **66,2 mkg à 3 000 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 8 rapports auto**
Antipatinage/autobloquant : **de série/non**
Poids constructeur : **1 895 kg**
Rapport poids/puissance : **3,4 kg/ch**
L - l - h : **4 966 - 1 957 - 1 365 mm** Empattement : **2 929 mm**
Réservoir : **70 l** Prix de base : **207 050 €**
Prix des options/malus : **19 912/70 000 €**
Prix du modèle essayé : **296 962 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **316 km/h** 0 à 100 km/h : **3''6** 0 à 200 km/h : **12''2**

néanmoins d'éruptions volcaniques. Surtout face à une concurrence qui place la barre très haut dans le domaine, telles la Porsche 911 Turbo, l'Aston Martin Vantage ou encore la Ferrari Roma cabriolet. Sur autoroute, en revanche, ce caractère lissé et le filtrage des suspensions autorisent à parcourir de grandes distances, comme dans un TGV. L'autre bonne nouvelle concerne le permis de conduire, dans la mesure où ce V6 biturbo n'est pas un pousse-au-crime. Disons qu'une 911 Turbo S ou une Ferrari Roma auront bien plus vite fait de vous faire péter les plombs, en clair, de prendre votre permis et d'en faire des confettis. En mettant le cap sur Rochefort, puis La Rochelle, la Maserati avale les kilomètres sur une mer d'huile. Les longues lignes droites laissent un boulevard pour se familiariser avec l'instrumentation. C'est-à-dire l'écran tactile qui regroupe la quasi-totalité des fonctions. On se demande quand même pourquoi les réglages basiques, comme la climatisation, n'ont pas de simples boutons. Cela aurait permis de garder les yeux sur la route en permanence, ce qui ne semble pas idiot. Passons.

Après un premier arrêt à la pompe, il est temps de couper court à la monotonie de l'autoroute. En plongeant dans la bretelle qui mène vers la sortie, la Trofeo démontre une stabilité impériale et un équilibre sans faille. Ses mouvements de caisse sont bien jugulés, sans roulis exagéré ni verrouillage caricatural. On sent le poids, sans jamais avoir l'impression de conduire une enclume. Avec 1 895 kg annoncés sur la balance, Maserati est dans la moyenne haute du segment.

La répartition entre essieux et le centre de gravité relativement bas lui confèrent cependant un bel équilibre. Sur les départementales de Charente-Maritime, la GranCabrio fait même preuve d'une agilité déconcertante. Pas au point d'inquiéter les cadors des G latéraux, mais suffisamment pour inspirer confiance et ne pas craindre de repousser occasionnellement ses freinages. Derrière ses faux airs désinvoltes, cette Maserati peut facilement soutenir une cadence musclée. L'autre différence majeure par rapport aux Maserati d'antan concerne la motricité. Même sur des routes au bitume irrégulier, voire légèrement gravillonné, les remises de gaz se font sans arrière-pensée. Les départementales des environs de Surgères, où des virages se referment parfois en aveugle, ne sont qu'une simple formalité. Il suffit de braquer. La position du moteur est assez reculée pour ne pas alourdir le nez. L'agilité est ●●●

ADIEU LE CARACTÈRE BOUILLANT DU V8 ET LE COMPORTEMENT ÉPIQUE D'ANTAN. **AVEC SES QUATRE ROUES MOTRICES ET SON EMPATTEMENT DE LIMOUSINE, LA TROFEO AVALE LES KILOMÈTRES SUR UNE MER D'HUILE.**

remarquable malgré l'empattement de péniche et tout se fait dans la plus grande fluidité. Pour ne rien gâcher, le filtrage des suspensions est à l'avenant. Un nouvel arrêt à la pompe et un lavage en vue de la séance photos sont l'occasion de dresser un premier bilan. Si l'on regrette le tempérament impétueux de l'ancien V8 ? Evidemment ! La Trofeo a moins de caractère, mais elle n'est pas dénuée d'intérêt pour autant. En réalité, elle est à la croisée des chemins. Elle n'est pas aussi démonstrative qu'une 911 Turbo Cabriolet, pas aussi luxueuse qu'une Bentley Continental GTC ni aussi agile qu'une Ferrari Roma Spider, néanmoins elle présente des qualités de vraie GT. A commencer par une capacité surnaturelle à effacer les kilomètres.

Calme et volupté

La Rochelle disparaît dans les rétroviseurs et le port de Saint-Martin-de-Ré se dresse à travers le pare-brise, en cette fin de journée aux couleurs d'été. La Maserati arpente les ruelles désertes avec le V6 en sourdine, dans une lumière presque tamisée et un calme olympien. Malgré ses 550 ch, la Trofeo se cale volontiers sur un rythme coulé. Pas de vague ni de saute d'humeur à l'accélérateur, le 3 litres repart avec la régularité d'un métronome. Rien à voir avec ces moteurs de course domestiqués qui piaffent d'impatience en guettant le moindre appel du pied pour décamper. La vraie nature de la Trofeo est éminemment docile. Mais n'allez pas croire qu'elle soit soporifique, puisqu'elle vous fait ressentir la route à travers des remontées d'informations infiniment plus présentes qu'au volant d'une Mercedes-AMG SL par exemple. En clair, on ne s'ennuie pas à son volant. Même après quatorze heures de conduite quasi non-stop à la recherche de la lumière parfaite pour clore ce premier jour de prises de vues. Et ne comptez pas sur Laurent Villaron, notre photographe émérite, pour en avoir assez. Ce qui tombe bien, puisque je ne suis pas pressé non plus de quitter le siège baquet. En position ouverte ou fermée, la GranCabrio reste une invitation permanente au voyage. Surtout que l'air iodé ajoute un parfum de vacances avant l'heure. Quant au plaisir de rouler décapoté, on pourrait en écrire un roman. Autant un cabriolet peut être imbuvable devant la terrasse d'un restaurant blindé, autant il n'a pas d'équivalent sur une route déserte, un soir d'été.

La Trofeo repart au trot dès l'aurore du lendemain. Avec une boucle jusqu'à ce décor de bout du monde, devant l'île Madame, au sud du fort Boyard, en face d'Oléron. Le temps semble s'être arrêté devant cette route submersible magnifique mais qui n'inspire pas assez confiance pour y poser les roues de notre carrosse, sous peine de l'imaginer tanqué dans le sable, à la marée montante. Ne tentons pas le diable et profitons de l'ambiance de carte postale qui suffit au bonheur de notre photographe. La Maserati prend la pause puis rebrousse chemin en mettant le cap vers Les Sables-d'Olonne. Le caractère infatigable du V6 se dévoile encore. Et nous de répéter notre rengaine, à savoir le regret d'une mélodie et de vibrations plus suggestives. Mais l'agrément des relances est manifeste. La Trofeo survole ainsi les marais salants, en se dirigeant vers les forêts de pins. Toujours plein ouest, lorsque l'océan Atlantique et son bleu dur se dessinent dans le pare-brise. Une heure plus tard, le long capot arpente le port des Sables devant la foule des beaux jours. Sous les yeux du photographe qui n'en perd pas une miette, la Maserati se plie à tous les exercices. Le seul bémol concerne la fragilité des magnifiques jantes alu de 20 pouces et leur pneu à profil ultra-bas, qui donnent l'impression de déborder du pneu. Mieux vaut avoir le compas dans l'œil pour ne pas les frotter contre le trottoir lors des manœuvres de stationnement un peu serrées. Hormis cela, la prise en main de la Trofeo est d'une extrême facilité. Tout comme sa propension à se fondre dans la circulation sur un filet de gaz.

C'est à ce rythme que nous levons les voiles, en mettant le cap vers Nantes. De Brétignolles-sur-Mer à Sallertaine, le V6 ronronne et dépasse les camping-cars d'un bref rétrogradage. Les relances sont énergiques, le couple est bien présent, mais il manque d'un je-ne-sais-quoi. Disons que cette voiture est tellement belle qu'on aimerait une bande-son et des vibrations à la hauteur de sa plastique irréprochable. Il faut se faire une raison. Cela ne l'empêche pas d'être une auto remarquable. Notamment par sa faculté prodigieuse à aligner les kilomètres sans générer la moindre fatigue, et avec un style inimitable. ●

L'avis de Laurent Chevalier

Au terme de ces kilomètres sans compter, la Trofeo démontre une capacité surnaturelle à voyager. Notamment grâce à l'équilibre du châssis, à une stabilité et à une motricité qui offrent une sécurité active de premier ordre. On regrette juste le tempérament mécanique de ce V6 certes puissant, mais pas assez communicatif. Voyons le verre à moitié plein, Maserati n'a jamais produit de GT aussi douée pour effacer les kilomètres.

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 STUTTGART

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 Porscheet 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, Modene, et se terminera à Turin. Des visites, des découvertes, des rencontres ultra, ultra, exclusives !

IN CANTAL WE TRUST

30 AVRIL - 2 MAI 2026

2e 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

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

MIRAGE

Qui n'en a jamais rêvé… Se jeter dans le Raidillon de Spa-Francorchamps, avec un V12 atmo qui pousse dans le dos et un hurlement à vous hérisser les poils des bras. Bienvenue dans le monde de Pagani Arte in Pista !

Par Laurent Chevalier Photos Greg

VIP HOSPITALITY
GT SPORTS CLUB
Arte in PISTA

EN SONORITÉ, INUTILE DE CHERCHER… VALKYRIE PRO ? 250 GTO ? CARRERA GT ? NON, IL N'Y A TOUT SIMPLEMENT RIEN DE PLUS BEAU !

Contrairement à ce que son look suggère, la R Evo est totalement nouvelle. Les seuls éléments repris de la précédente version R étant… les rétroviseurs. La carrosserie s'allonge d'une trentaine de centimètres, le châssis est repensé, la suspension reconsidérée et le moteur est revisité pour pousser les derniers chevaux toujours plus haut, à 9 200 tr/mn !

Derniers préparatifs avant de se jeter à l'eau, dans un habitacle qui n'a plus grand-chose à voir avec celui de la précédente version. La R Evo est plus moderne et autorise deux configurations : ouverte ou fermée. Le toit se divise en deux parties, qui peuvent être retirées, de chaque côté de la prise d'air centrale.

La Huayra R Evo plonge dans le Raidillon, sans lever le pied… et Blanchimont passe à fond. Waouhhh ! La tête au fond du casque, j'écarquille les yeux et ouvre grand les oreilles. La bande-son qui coule dans mes tympans dépasse l'entendement. Cette fois, à La Source, j'essaie de retarder le freinage de 10 m. 7 000 tours, 8 000 tours, 9 000 tours, j'y suis presque… Driiing, driiing, c'est à ce moment que le réveil a sonné. En coupant net la symphonie pour la remplacer par un jingle répétitif, de plus en plus strident. Mes paupières peinent à se desserrer pour déchiffrer l'heure, mais mon cerveau ne fait qu'un tour et s'allume comme une ampoule. Aujourd'hui, c'est mardi, c'est Spa avec la nouvelle Pagani. Je saute du lit de ma chambre d'hôtel qui jouxte la piste et par une succession de miracles inexplicables, je suis douché, habillé, peigné, dents lavées en moins de cinq minutes chrono. Pas besoin de café, je sautille déjà comme un gamin dopé aux Haribo. Plus qu'à enfiler la combinaison, mettre le casque et clipper le Hans. Des mois que j'attends ça. Jugez plutôt : l'un des plus beaux circuits du monde au volant de l'une des voitures de piste les plus incroyables jamais conçues. Le tout sous un soleil radieux. Avec une cerise sur le gâteau : cette journée de roulage, savamment sélectionnée dans le calendrier du circuit par Pagani, fait partie des rares sessions qui n'ont pas de limitation de décibels. En résumé, le V12 atmo est affûté comme jamais et ses silencieux d'échappement sont vides comme mes poches. Bienvenue à la fête de la musique !

Révolution

Vous vous dites probablement que la Huayra R Evo Roadster n'est qu'une mise à jour de la Huayra R, avec seulement une poignée de chevaux supplémentaires (comme s'il en manquait) et une déclinaison Roadster destinée à quelques clients insatiables en mal d'exotisme. Faux, et archifaux. *« Les seules pièces reprises de la précédente Huayra R sont les rétroviseurs »*, nous explique Francesco Perini, le directeur technique de Pagani. Il poursuit : *« La voiture est allongée de 10 cm à l'avant et 19 cm à l'arrière. Avec la longue queue, nous avons dû tout repenser. Y compris le refroidissement* ●●●

Avec 900 ch pour 1 060 kg annoncés et un appui aéro dépassant les 1 400 kg à 320 km/h, la R Evo est un pur-sang.
Le V12 atmosphérique bénéficie de profondes améliorations, depuis l'admission totalement repensée jusqu'à l'échappement entièrement reconsidéré.
Tout cela pour aller chercher le Graal à 9 200 tr/mn.

"LES TEMPS AU TOUR SONT COMPARABLES À CEUX DES HYPERCAR DU MANS."

Francesco Perini, directeur technique

des freins et l'extracteur du radiateur, pour optimiser les flux. La voiture peut générer 1 436 kg d'appui à 320 km/h (1 060 kg revendiqués à sec, NDLR). *Nous avons aussi beaucoup travaillé sur le V12 avec HWA, pour atteindre 900 ch et un régime maximal de 9 200 tr/mn. Toute l'admission d'air a été revue, depuis le collecteur jusqu'aux cornets, en passant par la distribution, et le système d'échappement est sur mesure. Le châssis est également repensé. Tout comme la carrosserie entièrement redessinée et la coque, qui ne provient pas de la Huayra R. On peut le voir à l'intérieur, où tout est intégré dans une seule pièce en fibre de carbone. Il y a moins de collages et de pièces séparées, donc la structure est plus rigide. Même si la voiture fait quasi 30 cm de plus et qu'elle adopte une structure de toit plus complète, un nouvel arceau de sécurité, des disques de frein à double épaisseur, plus de puissance et un système de refroidissement plus complexe, le poids est maintenu au niveau de celui de la Huayra R. Nous en sommes fiers, parce que c'était un travail colossal. Je vais vous donner un exemple pour que vous compreniez. Nous avons un gars dans l'équipe qui a passé six mois pour réduire de 100 g le support d'alternateur. Il y en a deux, donc 200 g d'économisés. Il n'y avait aucune nécessité de le faire. Mais on ne voulait pas que la voiture soit plus lourde que la précédente. Pour nous, ce n'était pas acceptable. Il a même fallu réinventer des matériaux. Comme la nouvelle fibre de carbone dont le tressage, qui augmente la rigidité de 38 %, permet d'utiliser moins de matière. »* Si le jeu en vaut la chandelle ? C'est là que le chrono intervient en juge de paix : *« 4" de gagnées par rapport à la Huayra R à Monza. »* Et M. Perini de conclure : *« Pour situer son niveau de performance, les temps au tour sont comparables à ceux des Hypercar du Mans* (LMH). *Cela vous donne une idée claire de ce que cette voiture peut faire. D'un côté, elle est accessible à un gentleman driver, et de l'autre, elle peut adopter une approche radicale sur circuit. »*

Space Mountain

Andrea Montermini, 22 grands prix de Formule 1 à son actif, commence le briefing du programme « Arte in Pista ». Mais contrairement à mon rêve de la nuit précédente, il déclare d'emblée : *« La R Evo est extrêmement puissante et très rapide. Le Raidillon ne passe pas à fond. Pas plus que Blanchimont. »* Merci pour la précision, ça m'évitera de bredouiller des excuses bidon. Autre détail qui m'ôte un poids et fait disparaître la perspective de moments gênants : *« Sur nos sessions, nous n'affichons pas les temps au tour en direct dans les stands. »* Tant mieux. M. Montermini ajoute : *« Rappelez-vous que c'est une machine. Si vous faites quelque chose de mauvais, elle fera quelque chose de mauvais. Si vous faites quelque chose de bon, elle fera quelque chose de bon. Soyez prudents jusqu'à ce que les pneus soient très chauds, même s'ils sont déjà chauds lorsque vous commencez votre session. Restez sur les trajectoires pour ne pas amasser les morceaux de gomme, il y en a beaucoup sur les bords de piste. »* Je l'écoute religieusement, digère ses paroles et les synthétise en un seul et même objectif : ne pas casser l'auto. La Huayra R Evo Roadster entame une première session de roulage £pour une mise en jambes qui se termine en sprint illico presto. Le V12 s'élance et son cri de F1 des années 80 se répercute en écho haché par des rétrogradages qui retentissent comme des tirs de chevrotine le jour de l'ouverture de la chasse. Le volume est tellement élevé que le coach de Pagani se bouche les oreilles en penchant la tête pour s'approcher de la mienne. Il crie : *« Ça va être votre tour, quand on vous fera signe, vous sautez dans la voiture et vous partez tout de suite. »*

C'est donc là qu'il ne faut pas caler. Chaque seconde compte dans cette session partagée de roulage privé. Je saute littéralement dans la voiture, où l'on me sangle illico presto comme une paupiette de veau. Feu vert, c'est parti. Rien de plus simple. Il suffit de passer la première à la palette de droite, puis de valider avec le bouton Drive à gauche sur le volant et d'enclencher le mode Pit Lane pour limiter la vitesse à 60 km/h dans les stands. La Huayra R Evo prend vie et mon pouls s'accélère. Sous la cagoule, j'ai le cerveau en ébullition. L'exaltation. Et l'appréhension devant le nombre de boutons dans ce cockpit aux allures guerrières. Qu'importe. Au fond du baquet, je ne peux plus bouger mais je crawle dans le bonheur. Impossible de décrire l'ambiance intérieure. Elle est très différente de la Huayra R, bien plus moderne, mais toujours aussi authentique. Je caresse à peine l'accélérateur et l'auto aboie comme un rottweiler. Comment retranscrire cette sonorité ? Je pourrais m'escrimer à faire des métaphores, en vain. Je vais faire simple, plutôt : il n'y a rien de plus beau. De tout ce que j'ai entendu jusqu'à présent, depuis la Ferrari 250 GTO jusqu'à la Porsche Carrera GT, en passant par la Lexus LFA, l'Aston Martin Valkyrie classique et Pro, l'Aventador SVJ Roadster et consorts, il n'y a pas de plus belle mélodie. Le 6 litres atmo construit par HWA boxe dans une tout autre catégorie. Celle d'un pedigree de pur-sang sans aucun compromis. Dans le long couloir d'accès qui ●●●

Christopher Pagani, fils d'Horacio, nous accueille autour de la Huayra R Evo Roadster. Les petits plats dans les grands, servis sur un plateau d'argent : Spa-Francorchamps !

TECHNIQUE

Moteur : **V12 atmo, 6 litres** Puissance maxi : **900 ch à 8 750 tr/mn** Régime maxi : **9 200 tr/mn**
Couple maxi : **78,5 mkg à 5 800 tr/mn** Transmission : **roues AR, boîte séquentielle non synchronisée 6 rapports**
Poids annoncé : **1 060 kg (à sec)** Freins AV/AR : **disques double épaisseur en carbone-céramique à 6 pistons (410/390 mm)**
Production : **série limitée à 35 exemplaires, tous vendus**
Prix de base : **à partir de 4 620 000 € T.T.C. (non homologuée pour la route)**
V. max. : **350 km/h**

TROIS TOURS, C'EST TROP COURT. MAIS C'EST SUFFISANT POUR SE RENDRE COMPTE QUE LA HUAYRA R EVO N'EST PAS QU'UNE SIMPLE ÉVOLUTION. C'EST UNE RÉVOLUTION.

La Huayra R Evo Roadster donne l'impression d'être plus stable et accessible que la Huayra R, mais le bond en matière de performances et d'efficacité est spectaculaire. Pagani l'estime à 4" au tour sur un circuit comme Monza.

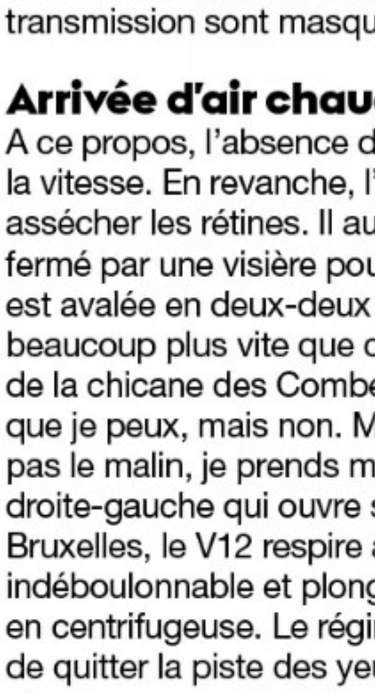
longe le Raidillon pour déboucher sur la piste, le V12 donne l'impression de croiser ses soupapes et hoquette méchamment sur le premier rapport, avant de s'élancer dans la montée du Kemmel. Les bruits de roulement et de transmission sont masqués par l'air qui s'engouffre à travers le toit ouvert.

Arrivée d'air chaud

A ce propos, l'absence de turbulences est étonnante, quelle que soit la vitesse. En revanche, l'air chaud qui circule à bord a tendance à vous assécher les rétines. Il aurait mieux valu porter des lunettes ou un casque fermé par une visière pour optimiser la visibilité, trop tard. La ligne droite est avalée en deux-deux et la boîte donne l'impression de rétrograder beaucoup plus vite que celle de la Huayra R. C'est flagrant dès l'approche de la chicane des Combes. Si mon freinage est dégressif ? Je fais ce que je peux, mais non. Malgré la stabilité incroyable de la R Evo, je ne fais pas le malin, je prends mes marques et j'y vais mollo. Après le pif-paf droite-gauche qui ouvre sur un droite filant dans la courbe en descente de Bruxelles, le V12 respire à pleins poumons. La Huayra R se cale sur un appui indéboulonnable et plonge dans un droite qui n'en finit pas et se transforme en centrifugeuse. Le régime exact du moteur ? Je n'en sais rien. Impossible de quitter la piste des yeux. La seule chose que je perçois de l'intérieur, c'est la rampe de diodes sur le volant qui s'allument en rouge et indiquent le moment de passer le rapport supérieur à l'approche du limiteur. Le niveau sonore ? Céleste ! Malgré mes bouchons d'oreilles en silicone et la mousse du casque, j'ai le sentiment d'être au premier rang de L'Olympia. La Huayra file vers le double gauche du Pouhon, une sorte de toboggan géant qui se jette dans le double virage des Fagnes. Le 6 litres repart de plus belle vers le virage du Campus. Les éléments ont beau se déchaîner, la Huayra reste imperturbable. Sa stabilité est rassurante et le courant circule suffisamment pour donner l'impression de comprendre ce qu'il se passe, bref de ne pas se faire surprendre. Le poids très contenu est palpable, et les sensations transmises par le volant mettent en confiance. Davantage que sur l'Aston Martin Valkyrie par exemple.

Mais hors de question de jouer les gros bras : la plus grande humilité s'impose. Merci, M. Montermini, d'avoir précisé qu'il ne fallait surtout pas prendre Blanchimont à fond, j'en suis très loin. Comment ça, je lève le pied où il ne faut pas ? La Huayra passe mes erreurs et engloutit la double courbe sans broncher avant de poursuivre dans un tonnerre mécanique à vous glacer le sang. Puis rétrograde en faisant exploser ses silencieux comme des tirs de .22 Long Rifle avant les virages en S de la Chicane. La ligne droite des stands est avalée en une bouchée et le freinage avant le virage de La Source est d'une stabilité impériale. Dégressif, on a dit ! Cette fois, j'y suis : le Raidillon de l'Eau Rouge apparaît à travers le pare-brise qui ressemble à un écran du jeu vidéo *Forza Motorsport*. Pincez-moi, je rêve. En vrai, ça s'apparente à un toboggan géant qui remonte un dénivelé de 40 m, comme le mur verglacé d'une piste noire mais à l'envers. Une sorte de rampe, très impressionnante, qui vous fait prendre de la vitesse avant de vous jeter dans une série de virages gauche, droite, gauche, sans en voir le sommet.

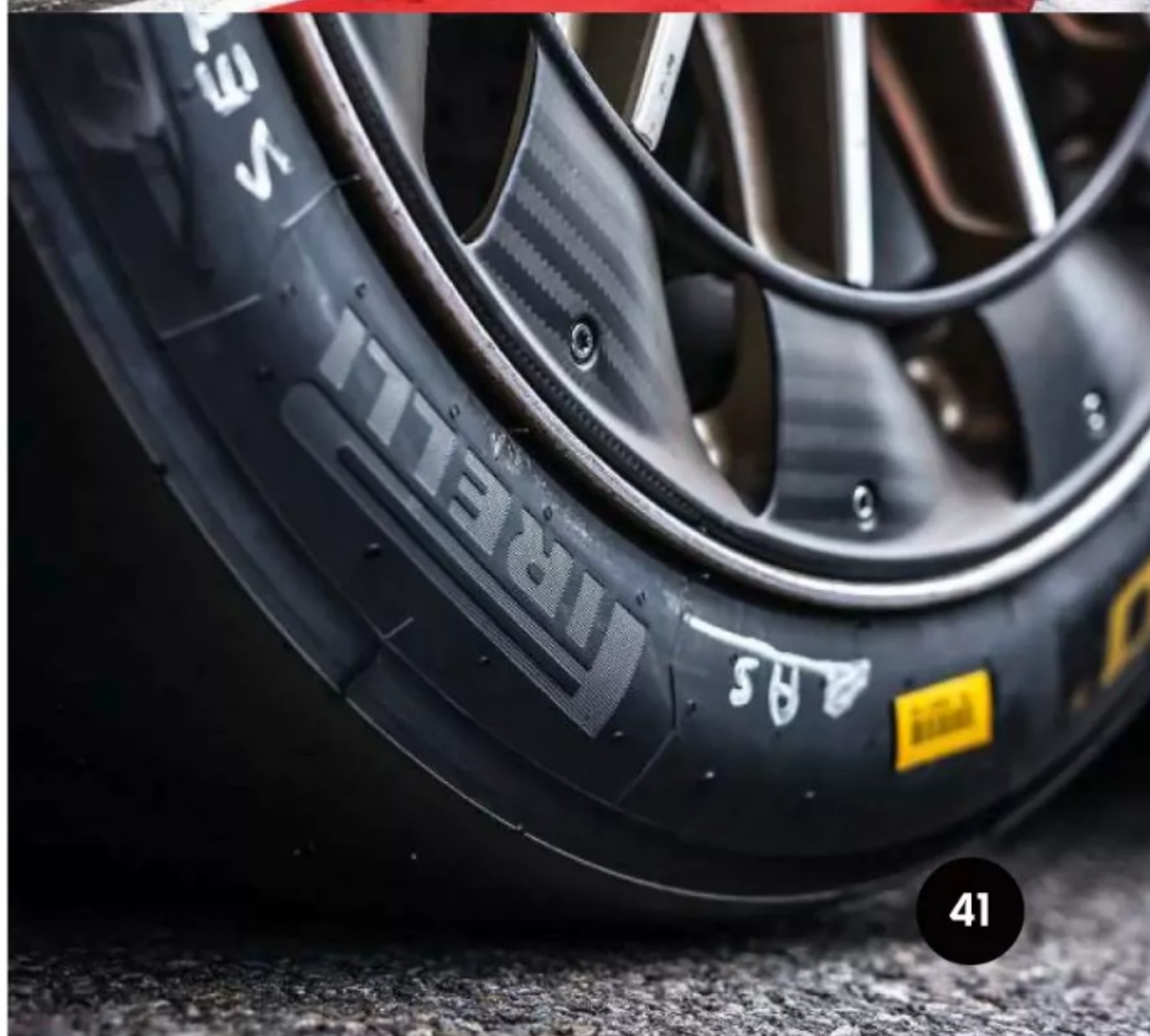
Inutile de vous préciser que j'ai levé et que j'y suis allé à mon propre rythme, avec la plus grande humilité. Puis deux tours se sont enchaînés, comme si j'avais cligné des yeux. Et déjà, c'est le moment redouté de rentrer au stand et d'appuyer sur le bouton Pit Lane pour couper la chique au V12. Trois tours, c'est rapide. Enfin, je veux dire, ça passe vite. Le moteur s'arrête comme on coupe le son du film. Je reste bouche bée par l'intensité de ce qu'il vient de se produire. Trop court ? Evidemment. Mais c'est suffisant pour se rendre compte que la Huayra R Evo est bien plus qu'une simple évolution de la Huayra R. C'est une révolution. ●



L'avis de Laurent Chevalier

N'allez pas croire qu'il s'agisse d'une simple évolution de la version précédente. La Huayra R Evo Roadster aurait presque mérité de changer de nom, tant ses différences sont importantes par rapport au modèle R. Au-delà de la puissance supplémentaire et de l'efficacité supérieure, c'est aussi et surtout par sa stabilité impériale et l'accessibilité de sa conduite qu'elle surprend. Sur un terrain de jeu aussi fantasmagorique que Spa-Francorchamps, c'est un rêve absolu.

Horacio Pagani a beau être l'un des plus grands génies de l'automobile de ces dernières décennies, il reste avant tout... un passionné ! Chacune de ses discussions l'illustre, qu'il parle de ses propres voitures ou de celles qui l'ont fait rêver.

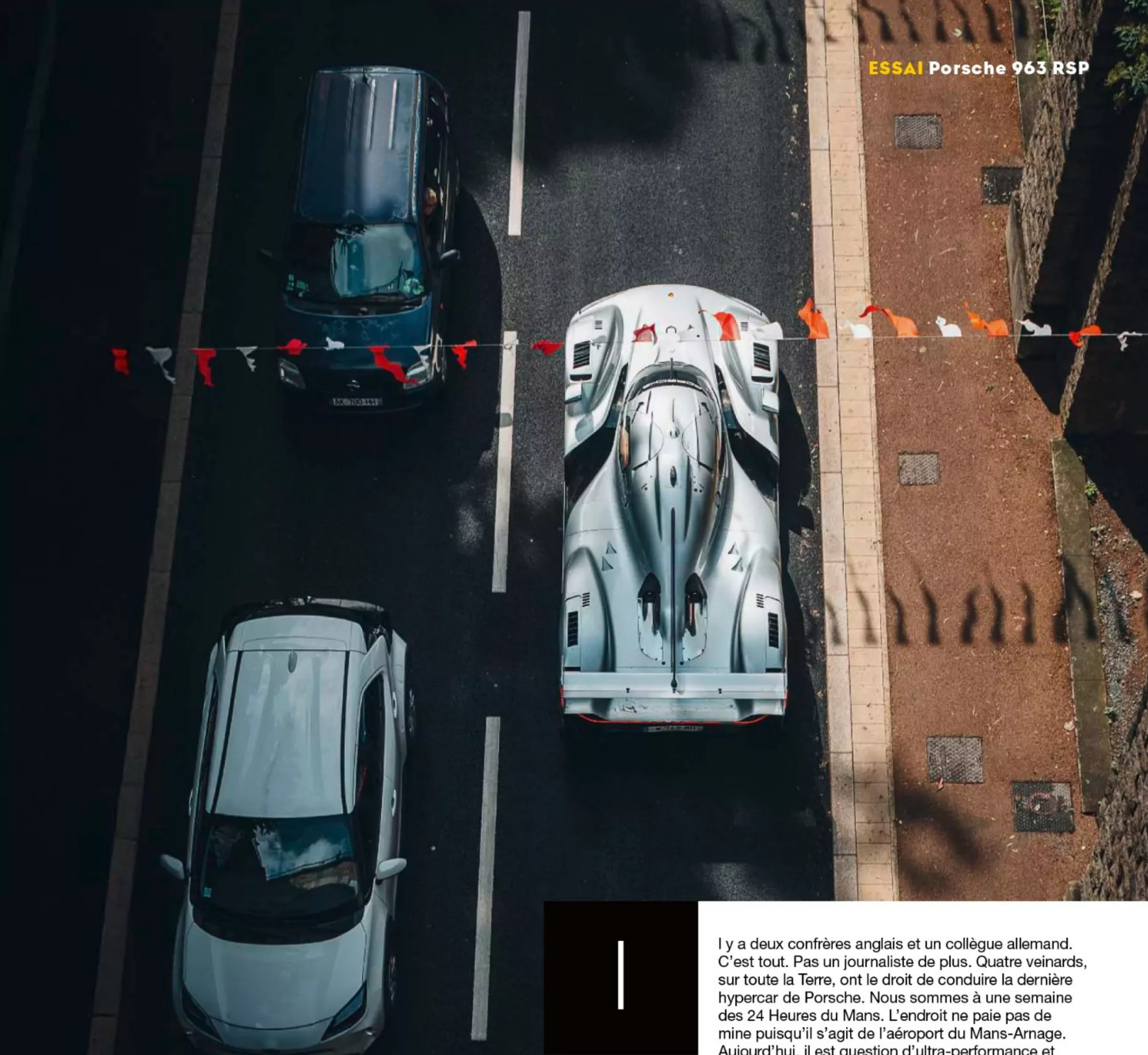


GROS LOT

Qu'importe de n'avoir eu droit qu'à quinze minutes à son volant. Qu'importe que l'essai se soit déroulé sur une piste d'aviation. **Aujourd'hui, je prends les commandes de la Porsche 963 RSP, un exemplaire unique, et *Sport Auto* est le seul média français. Alors oui, je pense avoir tiré le gros lot.**

Par Sylvain Vétaux Photos Richard Pardon/Porsche

Vendredi 6 juin : l'impensable se produit. Porsche révèle la 963 RSP, modèle unique dérivé de l'Hypercar LMDh mais homologué, comme en témoigne sa plaque d'immatriculation. Pendant cette journée mémorable, Timo Bernhard nous servira de guide, en expliquant notamment les subtilités du volant.



IL N'EST PAS QUESTION DE COMPROMIS, L'AUTO DÉVELOPPANT UN PEU PLUS QUE LES 680 CH **AUXQUELS ELLE A LE DROIT EN COURSE.**

Il y a deux confrères anglais et un collègue allemand. C'est tout. Pas un journaliste de plus. Quatre veinards, sur toute la Terre, ont le droit de conduire la dernière hypercar de Porsche. Nous sommes à une semaine des 24 Heures du Mans. L'endroit ne paie pas de mine puisqu'il s'agit de l'aéroport du Mans-Arnage. Aujourd'hui, il est question d'ultra-performance et j'aurais préféré être quelques mètres plus à l'est, sur le Bugatti. Mais ce n'est pas possible, car c'est la sécurité qui a prévalu. Pas de vibreurs, pas de gravier, pas de pneus ni de barrières dans lesquels s'encastrer. Le Mans-Arnage accueille une invitée de prestige, la 963 RSP, pour « Rennsport Prototype ». Du moins, c'est ce qu'on pensait. Le hasard fait bien les choses puisque ce sont aussi les initiales de Roger Searle Penske, commanditaire de cette auto et propriétaire de l'écurie homonyme qui fait courir ces monoplaces en Endurance.

La 963 RSP n'est pas rare, elle est unique. Depuis longtemps, la rumeur bruissait : Porsche devait répondre à McLaren (W1), Aston Martin (Valkyrie) et Ferrari (499P Modificata). C'est chose faite, mais de façon beaucoup plus exclusive. Comme l'italienne, la 963 RSP est avant tout une voiture de course, une LMDh, catégorie Hypercar, en l'occurrence. Il n'est pas question de compromis, l'auto développant un peu plus que les 680 ch auxquels elle a droit en course. La 963 RSP est immatriculée (avec l'accord des autorités et à titre isolé), mais vous ne la verrez jamais rouler ailleurs que dans le film promotionnel ou aujourd'hui, sur le tarmac. Raison de plus de profiter de cette exclusivité. Au fait, j'ai la trouille, bien que dans cet environnement sécurisant (une bande de bitume sans ●●●

Bienvenue à bord du cockpit le plus dingue dans lequel j'aie pris place. La position de conduite est très inclinée et la visibilité excellente. Le rétroviseur central renvoie une image transmise par une caméra arrière. L'intérieur est raffiné, avec son cuir fauve, mais le casque est indispensable pour communiquer.

obstacle à proximité) il n'y ait aucun motif d'être liquide. Suées froides dans les lombaires, intestins plus dans le bon sens, mains qui tremblent, bouche qui bafouille : on dirait Dustin Hoffman dans *Rain Man*. « *Ça va le faire, t'inquiète !* » rassure Timo Bernhard. « *Même si je ne vois pas bien comment tu vas rentrer là-dedans* », se gausse-t-il. Un type qui a participé onze fois aux 24 Heures du Mans, les a gagnées à trois reprises (dont deux fois en LMP1) et vient de me harnacher dans un bolide inestimable est en train de me chambrer. « *Ça va le faire…* »

Dynastie

La 963 RSP rend hommage à la 917 K du comte Rossi, dévoilée il y a cinquante ans. Par la couleur déjà, avec ce gris argent superbe. Par l'exclusivité, ensuite. En avril 1975, au volant de ce que beaucoup s'accordent à qualifier de « machine d'Endurance la plus extraordinaire » (châssis n° 030), l'Italien faisait la liaison entre Zuffenhausen et Paris, par la route. Il était l'héritier de la famille Martini, dont le patronyme accolé sur de nombreuses voitures de course est devenu incontournable.
Extérieurement, les différences entre une 963 LMDh et cette RSP se résument à des arches de roue redessinées, une garde au sol rehaussée, des clignotants, des phares et feux fonctionnels et un klaxon. A l'origine de ce projet fou, Timo Resch, président de Porsche Amérique du Nord, Thomas Laudenbach, vice-président de Porsche Motorsport, et Urs Kuratle, directeur de l'usine LMDh à Road Atlanta. A l'évocation de leur volonté de refaire le coup de la 917 K homologuée, Roger S. Penske a donné son feu vert. L'équipe Sonderwunsch, responsable des projets spéciaux, s'est ensuite chargée d'apporter les menues modifications, telles que les jantes forgées OZ de 18 pouces, la couleur exacte (Martini Silver avec vernis triple couche) obtenue grâce aux archives du musée Porsche, les extracteurs d'air, le logo émaillé (comme sur la 917 K du comte Rossi). Vous remarquerez peut-être que les pneus, désormais en gomme pluie, reprennent le logo Michelin des années 70. La peinture a été compliquée à appliquer en raison de la finesse de la carrosserie en carbone et Kevlar. Rappelons que les voitures de compétition sont filmées et non peintes. La RSP étant homologuée route, les artisans de Sonderwunsch ont eu le droit de la civiliser. L'habitacle exigu est couvert de cuir fauve, comme pour son aïeule. Compartiments pour les pieds et montants sont drapés d'Alcantara. On note quelques clins d'œil marrants, tels que le porte-gobelet imprimé en 3D ou les aérateurs dont la forme imite celle du ventilo du flat 12 de la 917.
J'ai l'impression d'être une poule devant un couteau. Le volant, à l'exception de ses branches gainées de cuir, est identique à celui d'une 963 normale. Molettes, boutons, six palettes : je m'y perds.
La procédure est particulière. Grâce au casque Peltor, je suis relié à « mon » ingénieur, qui m'explique le protocole. Tirer le commutateur Ignition et le descendre sur On. Attendre vingt secondes. Faire de même avec celui commandant l'hybridation. Avec la main gauche, attraper la palette la plus basse et la maintenir : c'est l'embrayage. Avec celle au milieu à droite, enclencher la première. Appuyer enfin sur le Pit Limiter.
La 963 RSP s'avance, mollement, dans un sifflement électrique. Timo est dans une 992.2 GTS et joue les poissons-pilotes. « *Dès que tu seras à 50 km/h, tu pourras relâcher l'embrayage* », expectore le pilote. Léger à-coup et les portes des enfers s'ouvrent. Le V8 4.6 est en grande ●●●

JE RELÂCHE L'EMBRAYAGE. LÉGER À-COUP ET LES PORTES DES ENFERS S'OUVRENT. **C'EST UN DÉFERLEMENT DE SENSATIONS AUXQUELLES IL FAUT BIEN DONNER UN NOM.**

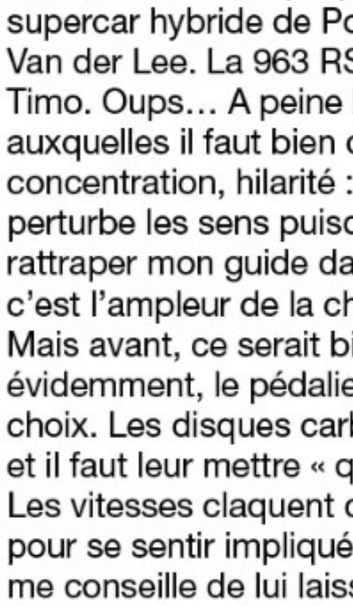
LE CALIBRAGE DU MGU A ÉTÉ LISSÉ POUR QUE LE COUPLE ARRIVE MOINS VIOLEMMENT QUE DANS LA 963 DE COURSE. IL EST COINCÉ ENTRE LE MOTEUR ET LA BOÎTE XTRAC.

Dans les villages sarthois, dans le silage de la 963 RSP, la seule 917 K immatriculée, ayant appartenu au comte Rossi. Au volant de celle-ci, Emmanuel Collard, qui découvrait cette auto. Et Porsche a fait rouler sur les Hunaudières son duo de pièces uniques. On n'ose imaginer la police d'assurance...

partie celui qui équipait la 918 Spyder. Et il n'a pas le réveil commode. Ce bloc, au vilebrequin plat, est initialement apparu dans les RS Spyder qui raflèrent les titres LMP2 en American Le Mans Series entre 2006 et 2008, en 3,4 l à l'époque. Alors qu'il était atmosphérique dans la première supercar hybride de Porsche, il est désormais accouplé à deux turbos Van der Lee. La 963 RSP hoquette. « *Pense au Pit Limiter !* » intervient Timo. Oups… A peine la bride libérée, c'est le déferlement de sensations auxquelles il faut bien donner un nom. Frayeur, béatitude, extase, concentration, hilarité : tout se mélange. Ce n'est pas la poussée qui perturbe les sens puisque j'ai même du mal, sur les premiers mètres, à rattraper mon guide dans sa modeste GTS. Ce qui altère tout jugement, c'est l'ampleur de la chance qui m'est offerte. J'en chialerais presque. Mais avant, ce serait bien de penser à freiner, du pied gauche évidemment, le pédalier en hauteur et serré ne laissant guère d'autre choix. Les disques carbone-céramique mordent moins fort qu'escompté et il faut leur mettre « quelques kilos » avant que l'allure ne réduise. Les vitesses claquent comme un fouet, avec juste ce qu'il faut de heurt pour se sentir impliqué. Premier double droit en deuxième et Timo me conseille de lui laisser de l'avance sur la ligne droite du retour. Je soigne la trajectoire, ce qui, avec une direction qui se rue à la corde comme des piranhas sur une bavette saignante, ne réclame aucun talent. Herr Bernhard est loin, les roues avant sont droites, on ne vit qu'une fois alors, taïaut !

Respect, messieurs

Je ne vois pas le régime moteur ni la vitesse. Juste le rapport engagé. 2, 3, 4, 5, 6 : ça va trop vite et la GTS se rapproche dangereusement de mon pare-brise. La visibilité est d'ailleurs excellente, à ma grande surprise. Autre source de contentement : le confort et l'espace à bord. La position très allongée (fesses plus basses que les pieds) est naturelle. M… ! C'est déjà le virage. « *Je vais donner un peu plus de rythme maintenant.* » La confiance s'installe. Chez Timo, qui estime que j'ai le droit à du rabe. Chez moi, qui me familiarise avec ces nouveaux repères. Réglée au plus haut sur des amortisseurs Multimatic DSSV assouplis au maximum, la 963 RSP est mieux amortie que certains tromblons grand public, d'autant que la piste de l'aéroport n'est pas un long fleuve tranquille avec des compressions qui, aux allures de missile que la Porsche permet, génèrent quelques remous. Ça sent les freins. Mon poisson-pilote est en train de fusiller les plaquettes de la GTS. Parfaitement harnaché, je ressens à peine les décélérations. C'est simple, en fait, une LMDh… Le calibrage du MGU (Motor Generator Unit) a été lissé pour que le couple arrive moins violemment que dans la 963 de course. Il est coincé entre le volant moteur et la boîte Xtrac. Il est, comme le câblage, l'électronique et la partie logicielle, fourni par Bosch. La batterie de 800 V provient de chez Williams Advanced Engineering. Elle peut délivrer entre 41 et 68 ch instantanément, mais cette cavalerie ne s'ajoute pas aux équidés du V8, l'électronique bridant la puissance en thermique. « *Dernière rotation et box* », crachote la radio. « *Mais non !* » Quelques secondes de silence puis un laconique « *Désolé* ». Rétrogradage progressif jusqu'en première et de nouveau la procédure fastidieuse avec l'embrayage. Mon ingénieur ouvre la portière articulée par deux vérins. Me montre les datas. Des courbes colorées. Me remercie de l'avoir ramenée en un seul morceau. Je l'entends mais ne l'écoute pas. Les sens sont comme anesthésiés, le regard fixé sur ce gobelet Porsche totalement incongru dans une voiture de course. Car la RSP est une 963 pure souche. Elle est bruyante, elle vibre, grince, couine, tremble et vous rappelle ce qu'on savait déjà : même si les autos de course sont plus faciles d'accès aujourd'hui, en tirer la quintessence réclame du talent et du travail. Et des pilotes à leur volant. Des vrais. Respect, messieurs… ●



L'avis de Sylvain Vétaux

Quand on voit la difficulté pour nous faire prêter certaines GT, la démarche de Porsche nous laisse pantois. Essayer, dans un cadre particulier certes, une voiture de plusieurs millions d'euros, exemplaire unique, le jour même où elle est révélée, ça frise l'inconscience. Ou l'envie de partager une passion…

TECHNIQUE

Moteur : **V8 biturbo, 4,6 litres + 1 électrique**
Puissance maxi cumulée : **env. 700 ch**
Couple maxi cumulé : **non communiqué**
Transmission : **roues AR, boîte séquentielle Xtrac à 7 rapports**
Suspensions : **doubles triangles avec combinés pushrod**
Freins : **disques carbone-céramique** Poids : **1 030 kg (à sec)**
L - l - h : **5 100 - 2 000 - 1 060 mm**
Empattement : **3 148 mm** Roues : **12,5 x 14 J 18**
Pneus AV & AR : **29/71 & 34/71-18 (Michelin pluie)**
Prix : **non communiqué (exemplaire unique)**

ESSAI Mini Cooper JCW Cabriolet

Le démon de Mini

Le plus gros moteur Cooper dans la Mini Cabrio ! 231 ch et un turbo... Mais est-ce que cela suffit pour lui donner des ailes ?

Par Robert Puyal **Photos** Thomas Antoine

Jolie, pas jolie ? Ce n'est plus la question. Comme pour les cabriolets Coccinelle jadis, puis les cabriolets Golf I, la Mini Cabrio est un objet chic, un standard des endroits à la mode, surtout balnéaires. Cette nouvelle édition fait des efforts sur l'apparence des jantes et de la calandre, plus fragmentée au profit du refroidissement. Et si ses dimensions changent un peu, croissant de 1,5 cm en longueur comme en largeur, c'est le seul fait des boucliers plus lippus. Les feux arrière continuent de reprendre fièrement l'Union Jack, de même que (sur option) la longue capote qui couvre les quatre places. La marque Mini n'a jamais autant revendiqué ses origines britanniques que depuis qu'elle appartient à BMW ! En matière d'automobile au moins, la nationalité est une notion diffuse, effilochée entre les lieux de conception, de fabrication des divers éléments et d'assemblage final. N'en déplaise à certaines personnalités politiques en pleine crise de nerfs, les drapeaux nationaux ne sont le plus souvent que des gimmicks esthétiques, des motifs de décoration, pour des constructeurs tous multinationaux… Cela dit, si l'ensemble de l'ingénierie provient toujours de Munich chez BMW, la plupart des Mini 3 portes et la totalité des Cabrio ont été et demeurent confectionnés à Longbridge, l'usine Austin historique près de Birmingham.

Mini à 14 heures

A l'intérieur, l'ex-fan des sixties travaille ses points forts, à savoir les fantaisies de son interface informative. Heureusement pour les vieux schnocks, au nombre desquels je m'inclus sans aucune vergogne, un dispositif de lecture tête haute est prévu dans l'axe de la route, car sans cela, il faut en passer par le tableau de bord central circulaire, qui, je n'ai pas la berlue, a encore grandi. 24 cm ! On pourrait le confondre avec le petit volant et se croire dans une McLaren à conduite centrale ! Ledit grand cercle vous propose cinq ou six affichages différents (on dit des « expériences », en novlangue) particulièrement lumineux, car l'écran est de technologie Oled. Fashion ou sport ? La Mini semble avoir choisi étant donné que pour afficher un simple compte-tours, il faut chercher longtemps. Un outil de pilotage pourtant essentiel, d'autant que la boîte double embrayage est curieusement étagée, avec les 3e, 4e et 5e trop espacées puis les 6e et 7e qui n'abaissent chacune le régime que de 400 tours. ●●●

LE PAUVRE TRAIN AVANT SE DÉLESTE AU MOMENT OÙ IL LUI FAUDRAIT TOUT SON POIDS POUR SOUTENIR L'AFFLUX DE COUPLE. **38 MKG, CE N'EST PAS RIEN !**

Vraiment quatre places (à peu près sans bagages), vraiment en plein air, vraiment de la pêche et du couple, le cocktail est sympa. En plus, la Mini est devenue bien plus confortable et très silencieuse (fermée).

TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S**
Cylindrée : **1 998 cm³**
Puissance maxi : **231 ch à 5 000 tr/mn**
Couple maxi : **38,7 mkg à 1 500 tr/mn**
Transmission : **roues AV, boîte dble embrayage à 7 rapports**
Poids annoncé : **1 500 kg**
Rapport poids/puissance : **6,5 kg/ch**
L - l - h : **3 879 - 1 744 - 1 431 mm**
Empattement : **2 495 mm**
Pneus AV & AR : **215/40 R 18**
Prix de base : **44 850 €**
Prix des options/malus : **3 490/2 370 €**
Prix du modèle essayé : **50 710 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **245 km/h** 0 à 100 km/h : **6"4**

Si vous êtes déjà au courant de l'ambiance son et lumière, la première impression est celle du côté très enrobé des sensations : la Mini est devenue peu à peu une voiture opulente. Etrange faute d'ergonomie pour l'angle des appuie-tête, mais belle qualité ambiante : silence, atmosphère, bonne sono, capote sans doute bien étudiée puisqu'elle ne fait pas de bruit sans être doublée. Elle peut s'ouvrir façon « coupé chauffeur » en ne découvrant que les places avant. Si vous en voulez plus, l'immense toile se replie même en marche, jusqu'à 30 km/h, et s'installe de biais derrière les sièges arrière, un peu comme une planche de surf ou un gros aileron de course de côte. Le dispositif de créneau automatique est également de série, mais je n'ai pas pensé à laisser Mam'zelle Mini se garer elle-même tout en ouvrant sa capote, ce qui vous garantit une arrivée très frime.

Cabrio et olé !

Et la conduite dans tout cela ? Vigoureuse, pas de doute. 231 ch, c'est un chiffre inchangé. D'ailleurs, ce 231 me rappelle quelque chose : tiens, oui, c'était la puissance de ma Porsche Carrera 3.2, au temps où une Cooper en titrait moins de 70. On vit une époque formidable. Aujourd'hui, la Mini, stable en puissance, force sur le couple : le nouveau moteur laisse l'ancien à 6 mkg derrière, même punition pour une Audi A1 40 TFSI. Et 10 mkg de plus que la vieille 911 ! Bon, il est vrai que la Mini est aussi bien plus lourde, d'environ 300 kg.

Cas de figure : le dojo zen de Camargue a décidé de promener ses adeptes à 43 km/h là où c'est limité à 90. Vous patientez derrière, en attente de visibilité. Ça y est : vous rétrogradez, vous accélérez, vous déboîtez, tout cela en même temps. Le pauvre train avant se déleste au moment où il lui faudrait tout son poids pour soutenir l'afflux de couple. 38 mkg, ce n'est pas rien ! Le manque de précision dans le volant se fait alors vraiment inconfortable, voire scabreux. Ce serait une très mauvaise note, rappelant les tractions surpuissantes de jadis, façon Rover 825 ou Saab 9000 – les connaisseurs apprécieront. Mais ici, pas de panique, la solution est sur les écrans magiques, il suffisait de l'anticiper. Notre conseil sera donc de rouler constamment sur le mode Go-Kart, mais il vous faudra supporter les pétarades dans les haut-parleurs, les lois de passage de la boîte plus agressives, qui vous tiennent haut dans les tours quand vous voudriez juste cruiser, et vous voilà privé de l'affichage des écrans multiples, finalement bien sympathique. Dans l'idéal, il faudrait pouvoir découpler la fonction direction de tout le reste du bazar, mais ce n'est pas le cas. Mini y a pensé et en fait même la publicité à la télévision ! La palette de gauche, celle des rétrogradages, maintenue un instant, vous offre le mode Boost, c'est écrit dessus. Et là, pour dix secondes, qui s'affichent en compte à rebours façon film d'action sur l'écran principal pour bien avertir tous vos passagers que vous êtes en train de faire le couillon, l'auto fournit tout ce dont vous aviez besoin : rétrogradage, souvent deux rapports à la fois, belle accél' et bon feeling du volant. Seulement dix secondes… Le dispositif peut s'avérer utile, mais c'est plus simple de demeurer en Go-Kart. Comme la suspension, plus feutrée que par le passé mais non exempte de coups de raquette à l'arrière, ne consent qu'un roulis limité, les routes sinueuses s'avalent avec plaisir. Toutefois, on reste loin de la vivacité d'une Toyota GR Yaris ou d'une défunte Renault R.S., et sans doute en reviendrez-vous assez vite à un cruising rapide, le vrai rythme adapté à la philosophie de la Mini. ●

★ L'avis de Robert Puyal

La Mini JCW serait sans doute meilleure actrice si elle faisait moins de cinéma. Mais tel est son lifestyle, et après tout vous êtes prévenu. Au demeurant, l'alliance du grand air et d'un moteur au couple vraiment copieux dans une auto tout de même compacte, c'est une formule appréciable du plaisir de conduire.

APRÈS AVOIR TESTÉ LE MODE BOOST, LEQUEL DURE DIX SECONDES, SANS DOUTE EN REVIENDREZ-VOUS ASSEZ VITE À **UN CRUISING RAPIDE, LE VRAI RYTHME ADAPTÉ À LA PHILOSOPHIE DE LA MINI.**

C'est l'attroupement autour du V8 biturbo ! Christophe Tinseau, entouré de membres du Club *Sport Auto*, revient sur les capacités de relance ébouriffantes de ce moteur. La version GT se distingue de la RS 6 par ses appendices aérodynamiques nombreux, et pas du goût de tous...

ORIENT EXPRESS

De l'autre côté du Rhin, certaines autoroutes ne sont pas limitées et on voue un culte aux breaks. Les Allemands aiment la polyvalence mais il faut qu'elle soit mâtinée de performance. **Née il y a plus de vingt ans, l'Audi RS 6 Avant répond à ce cahier des charges. Quitte à pousser le bouchon un peu trop loin en version GT…**

Par Sylvain Vétaux Photos Laurent Villaron

L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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

Circuit Val de Vienne

■ **3 729 m** ■ **15 virages** ■ Largeur de piste : **environ 11 m**
■ Conditions de piste : **7 °C, temps humide, piste sèche**
■ Pneus : **Pirelli PZero R neufs**

"Quand j'ai attaqué mon second tour chrono, *dès la ligne droite des stands, j'ai senti que si le mordant était toujours là, j'avais une pédale de frein qui réagissait par crans. Au bout de la ligne droite opposée, je m'y attendais, donc j'ai anticipé le freinage, mais la pédale s'est enfoncée, enfoncée... Je n'ai pas perdu les freins, mais ce tour était foutu et il valait mieux rentrer. Une nouvelle fois, c'est le liquide qui n'est pas à la hauteur »*, débute Christophe. *« Alors que je trouve le comportement agile pour une auto de ce gabarit. »* Le pilote se fait plus sévère. *« Ça se comporte véritablement comme une voiture de 2 173 kg ! Quand j'arrive à la corde, je sens le pneu extérieur qui est vraiment surchargé et ça sous-vire légèrement. Ce qui la sauve, c'est qu'à la reprise des gaz, je parviens à la rééquilibrer avec presque un peu de survirage. En fait, ce n'est pas si mal »*, sourit-il. *« Sur le plan du style, j'aime bien. Les rappels de couleur IMSA, les ailes larges, la finition : c'est chouette. Dommage que ça manque de bruit à l'intérieur. Je m'attendais à quelque chose de plus démonstratif. »*

Comment se conduit, sur une piste aussi technique, une auto de ce poids ? *« Tu sais que si tu freines comme à l'accoutumée, tu vas perdre l'avant et que la voiture ne tournera pas. Une fois qu'elle est calée, l'Audi est bien plus stable que la M5, qui manquait de verrouillage sur les débattements. »* Très bien installé, notre professeur loue l'ergonomie, la direction précise, mais regrette l'insuffisance de sensations mécaniques. *« C'est assez linéaire et tu n'es pas collé au siège. »* J'écarquille grand les yeux. *« O.K., j'arrive à presque 250 compteur au bout de la ligne droite, mais en ressenti, c'est trop filtré. »*
La suspension passive ajustable tient-elle ses promesses sur circuit ? *« C'est certainement la plus raide des Audi RS que j'ai essayées ! Elle prend peu de roulis, reste bien à plat sur les freinages. C'est vraiment dommage que les plaquettes soient parties en fumée. »* Précisons qu'à ce stade de l'essai, ni Christophe ni moi n'étions au courant du rodage de ces éléments. *« Je pense que sur petites routes, c'est là qu'elle doit être le plus à l'aise, avec cette propension à enrouler de l'arrière. C'est sûrement l'une des familiales les plus réussies. »*

"O.K., j'arrive à presque 250 compteur au bout de la ligne droite, ***mais en ressenti, c'est trop filtré."***

Christophe Tinseau

Je n'ai pas encore la réponse. A qui s'adresse l'Audi RS 6 Avant GT ? A l'amateur de sorties circuit entre potes ? Nous allons voir que non. Aux familles nombreuses qui ne sont pas effrayées par des centaines de kilomètres d'autoroute ? Pas davantage. Aux spéculateurs, sûrs d'avoir investi dans un placement rentable ? Peut-être. Limitée à 660 exemplaires, assemblée à Böllinger Höfe (comme la R8), cette locomotive est facturée 230 000 €. C'est 65 000 € de plus qu'un break M5. Les 70 000 € de malus, auxquels échappe la BMW, ne sont pas compris. Sachant que l'Audi développe 100 ch de moins et s'assoit sur toute forme d'hybridation. Ça commence à faire pencher un peu trop la balance du mauvais côté, n'est-ce pas ? « GT », c'est pour « Grand Tourisme », ou l'art de voyager vite, loin, sans se fatiguer et sans restriction de bagages. Sur ce dernier point, l'Audi est une excellente élève, avec ses 565 litres. Le hayon électrique grimpe haut, le seuil de chargement est bas (la garde au sol est minorée de 10 mm par rapport à une RS 6) et la soute est découpée sans boursouflures. Au second rang, à l'exception des vitres surteintées qui obscurcissent abondamment l'intérieur, la place est généreuse et le confort appréciable. Du moins avant que la RS 6 Avant GT ne commence à faire tourner ses roues…

IMSA style

Fin des années 80, dans le championnat IMSA (International Motor Sports Association) sévissait une berline qui châtiait tout ce qui roule. Son nom : la 90 GTO, à laquelle notre break du jour rend hommage. Ne lui manquent que les jantes pleines, et la monte de 22 pouces (pneus Continental SportContact 7) est tellement immense qu'on se demande comment glisser un doigt entre la gomme et le passage de roue. La réponse est simple : on ne peut pas. Peintures de guerre, ailes élargies (en carbone sur la GT) : le lien de parenté est étroit mais le 5 cylindres 2.2 monoturbo de l'époque (turbine KKK) qui développait jusqu'à 720 ch cède sa place à un moteur avec plus de chambres de combustion, plus de turbos (deux), plus de cylindrée (4 litres), mais moins de puissance et de pression de suralimentation (1,2 bar). 630 ch, c'est aussi la valeur revendiquée par la RS 6 Avant Performance. De nouveau une information qui ne plaide pas en faveur de cette version limitée, 80 000 € plus chère que le modèle de base. Pourquoi dépenser plus pour un cheptel identique ? Car de break surpuissant cantonné au rôle de dragster autoroutier, l'Audi se mue en un engin… qui ne rentre dans aucune case. Et la polyvalence en prend pour son grade. Dépourvue de système de levage, l'allemande frotte ●●●

TEMPS DE RÉFÉRENCE

Classement de *Sport Auto*

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

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

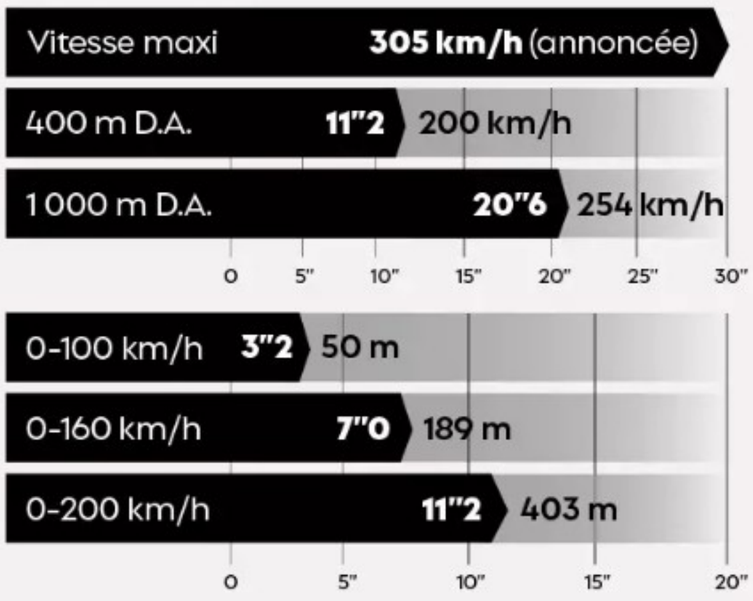
Hors classement

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

NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Mortefontaine (Ceram)

EN PISTE



REPRISES	
100 à 140 km/h en Drive	**2"4 (81 m)**
FREINAGE (AVEC ABS)	
Depuis 200 km/h	**140 m (5"2/1,2 G)**
CONSOMMATION	
En conduite sportive	**16,8 l/100 km**
En conduite extrême	**25,2 l/100 km**
Autonomie sportive	**410 km**
Autonomie extrême	**260 km**
WLTP (mixte)	**12,2 l/100 km**

VITESSE MAXI

1 **La bride de la RS 6 GT est décalée à 305 km/h,** allure que nous ne sommes pas en mesure de vérifier sur l'anneau de Mortefontaine. Elle apparaît très plausible même si, au-delà de 260 km/h, l'affaiblissement de la poussée est sensible. Quoi qu'il en soit, félicitons Audi pour la capacité qu'ont les combinés filetés à absorber les plis de la chaussée à très haute vitesse.

ACCÉLÉRATIONS

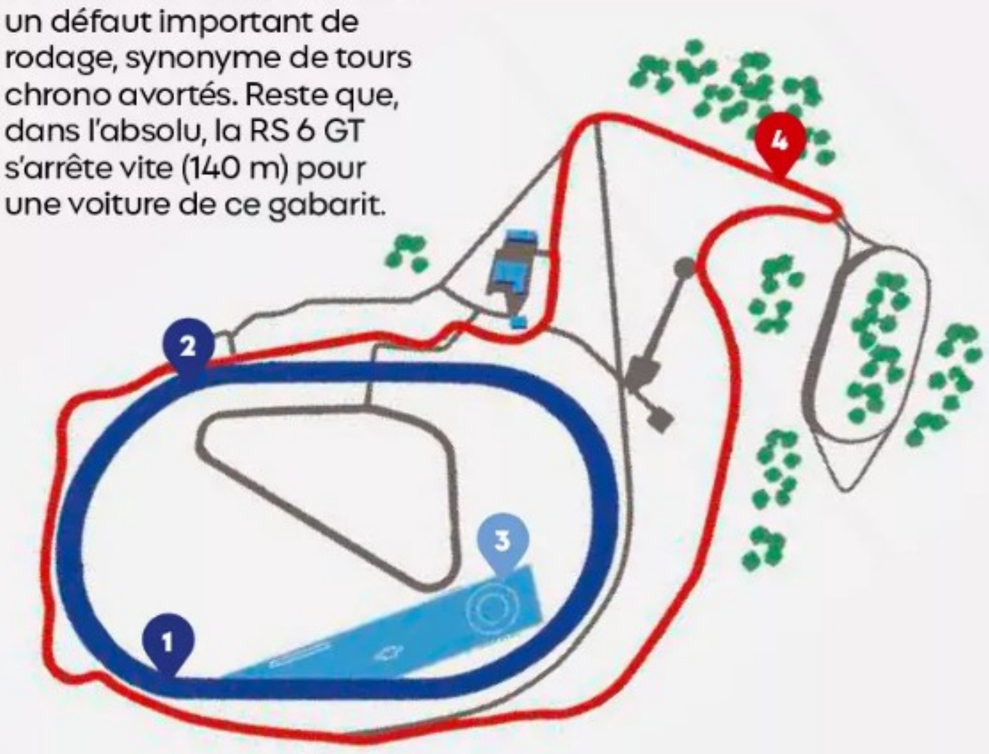
2 **La piste est sèche mais l'humidité ambiante importante.** Cela n'empêche pas la GT d'être encore plus véloce que prévu. Le Launch Control est parfaitement calibré, sans une once de patinage. Tout juste ressent-on une légère paresse du convertisseur de couple au moment du passage de la deuxième. La quille kilométrique disparaît du rétro droit après 20"6. Même si avec le temps, les performances ne cessent de s'améliorer, un tel chrono témoigne de la santé olympique du V8 biturbo.

FREINAGES

3 **J'avais bien ressenti un feeling étrange à la pédale** à l'issue du second freinage d'urgence, mais comme les données montraient une distance d'arrêt semblable à celle du premier essai, je ne m'étais pas alarmé. Hélas pour Christophe Tinseau, sa conduite aura mis en avant un défaut important de rodage, synonyme de tours chrono avortés. Reste que, dans l'absolu, la RS 6 GT s'arrête vite (140 m) pour une voiture de ce gabarit.

COMPORTEMENT

4 **Soyons honnêtes : lorsque je l'ai vue, je m'attendais à un paquebot** qui refuserait le premier obstacle et dont les peintures de guerre n'étaient qu'un argument commercial. J'avais tout faux. La RS 6 GT est une très bonne familiale, voire la meilleure pour qui souhaite conjuguer praticité et sportivité. Sa suspension passive tempère parfaitement débattement vertical et roulis et la direction intégrale fait le reste pour assurer une inscription rapide à la corde.



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

Oui, une Audi peut drifter, même avec quatre roues motrices et même si c'est un break. Dans des conditions humides, la RS 6 GT nous a gratifiés de belles ruades, simples à entretenir si l'on croit Christophe Tinseau. Pour le conducteur moins bon (moi), garder en tête la notion d'inertie est capital car avec son poids, l'Audi flirte vite avec les limites de piste.

partout. Les descentes de parking se transforment en crises d'angoisse, les ralentisseurs sont des stoppeurs, et avec ses mensurations à la Shaquille O'Neal, même les voies d'accélération semblent trop étroites. Ce n'est évidemment pas le cas, mais rétros compris, l'Audi affiche quand même 2,11 m de large. Le permis poids lourd serait presque imposé aussi : 2 173 kg, dont 1 203 sur le train avant. C'est un quintal de plus que ce qu'Audi revendique. Capot, rétros, ailes en carbone et suppression des barres de toit ne suffisent pas pour descendre sous la barre symbolique des 2 tonnes. On essuie nos larmes en se rappelant que c'est toujours 300 kg de moins qu'une M5 berline…

Comme pour chaque Supertest, c'est d'abord à Mortefontaine que nous avons rendez-vous. Les saignées sur l'A1 font sauter l'arrière et le confort n'est pas la qualité première de ce break aux allures de pace car.

Le responsable technique de la presse chez Audi nous informe que, l'auto étant destinée à claquer des chronos, il a durci la suspension (la hauteur de caisse reste standard). L'amortissement piloté de la RS 6 normale laisse sa place à quatre combinés filetés. La compression est ajustable sur treize niveaux, la détente sur seize. Une fois sur l'anneau, après la pesée réglementaire, les hostilités débutent par les reprises. 2"4 pour expédier le 100 à 140 km/h, c'est aussi bien qu'une GT3 RS ou qu'une Ioniq 5 N. La première est atmo, la seconde électrique, mais pour une auto (la RS 6 GT) qui, avec moi à bord, tutoie les 2 300 kg, c'est véloce. Et je n'ai rien vu. Le Launch Control n'est pas opérationnel lorsque le contrôle de stabilité est entièrement débranché. On rebascule donc en mode Sport et on se prend un bourre-pif. 3"2 pour le 0 à 100 km/h, c'est le chrono d'une M3 CS. Pour le 1 000 m D.A., l'Audi fait cette fois jeu égal avec la M4 CSL qui pèse 545 kg de moins ! Au-delà des 260 km/h, on sent que le V8 s'essouffle, et ce break profilé comme un congélateur pousse l'air plus qu'il ne le fend. Alors que l'autoroute avait mis en exergue des tressautements de la suspension, la RS 6 GT est sereine sur l'anneau de vitesse, au surfaçage pourtant perfectible. L'amortissement de l'Audi, comme bien d'autres, préfère qu'on le contraigne pour travailler efficacement.

Le jour et la pluie

Le trajet jusqu'au Vigeant confirme que la GT n'est pas une voyageuse idéale à rythme de sénateur. En revanche, dès que ça tourne, l'écart de comportement avec une RS 6 Performance est notable. Avec une direction très incisive et un essieu arrière qui braque dans le sens opposé (5°), l'inscription en virage est déroutante pour une auto de ce gabarit. Pour moduler le braquage postérieur, un moteur accompagné de son calculateur est positionné sur la crémaillère arrière (il n'y a pas d'actuateurs dans les roues). Juste avant L'Isle-Jourdain, un enchaînement de virages est particulièrement exigeant pour les autos manquant de train avant. L'Audi y slalome avec une agilité étonnante.

Le lendemain matin, ce sont des trombes qui noient le circuit du Val de Vienne. Photos et chronos sont inenvisageables, alors nous allons ●●●

LE CHRONO PROUVE QUE LA RS 6 GT N'EST PAS QU'UN PRODUIT MARKETÉ POUR SPÉCULATEURS NOSTALGIQUES DES ANNÉES 80.

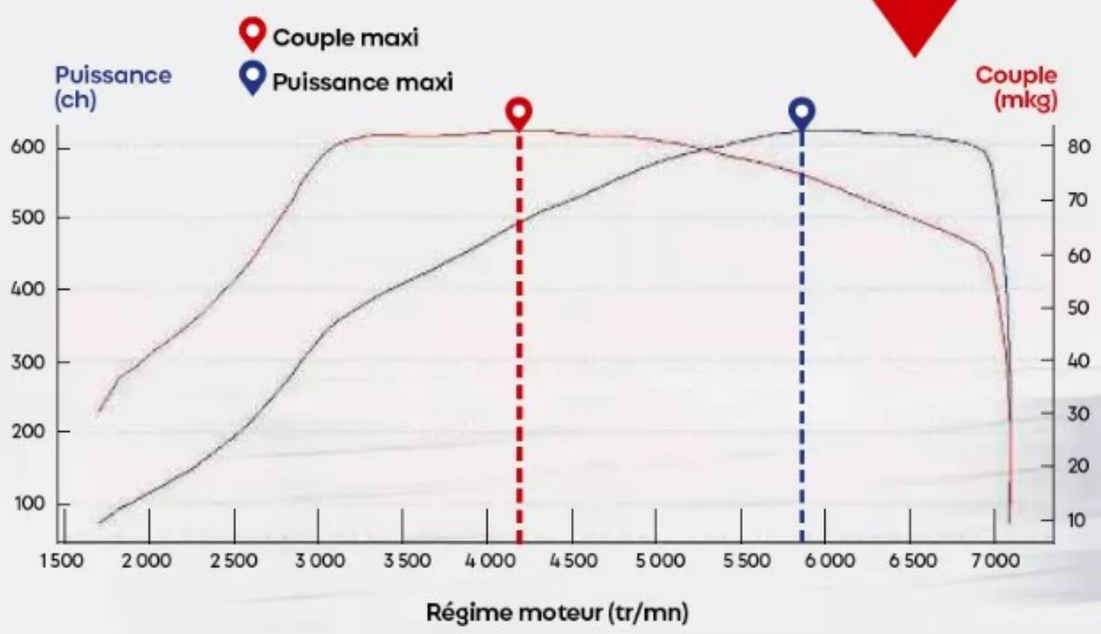
BANC DE PUISSANCE

LE TEST VÉRITÉ PAR... DM Performance

La courbe de puissance révèle que la suralimentation souffle un peu plus fort de 2 500 à 3 000 tr/mn qu'après. Cela n'empêche pas le V8 de dessiner une ligne sans heurts, avec plus de 600 ch au rupteur, à 7 000 tr/mn. Le couple maxi (84,2 mkg) est atteint pour sa part dès 4 300 tr/mn mais chute passé les 5 500 tr/mn. La mesure est réalisée sur le 4e rapport, dans un local où les conditions sont parfaites : 50 % d'humidité, une ambiance dépressionnaire de 957 hPa et 19,5 °C. Si la RS 6 GT n'a pas atteint les valeurs revendiquées, écart de puissance (1,4 %) et de couple (2,5 %) sont dans les tolérances.

PUISSANCE ANNONCÉE
630 ch
à 6 000 tr/mn

PUISSANCE MESURÉE
621 ch
à 5 950 tr/mn



Mesures effectuées sur banc **Superflow Windyn** 2 ou 4 roues motrices, capable d'encaisser jusqu'à 1 200 ch par essieu. Après le calcul des pertes de transmission, les mesures sont réalisées en freinant les rouleaux et en les accélérant. C'est donc la force nécessaire à leur ralentissement et à leur accélération qui détermine le couple puis la puissance maxi.

■ www.dmperformance.fr ■ 01.34.84.64.77

Si les liaisons au sol acceptent volontiers quelques tours de piste, l'habitacle continue d'être traité davantage avec luxe que sportivité. L'Alcantara y règne en maître et si le maintien latéral des dossiers aurait pu être meilleur, la position de conduite est facilement ajustable.

TECHNIQUE

Moteur : **V8, biturbo, 32 S** Position : **AV, longitudinale** Cylindrée : **3 996 cm³**
Alésage x course : **86 x 86 mm** Rapport volumétrique : **9,7** Régime maxi : **7 000 tr/mn**
Puissance maxi : **630 ch à 6 000 tr/mn** Puissance au litre : **157,5 ch/l**
Couple maxi : **86,6 mkg à 2 300 tr/mn** Couple au litre : **21,7 mkg/l**
Transmission : **intégrale, 8 rapports auto** Autobloquant : **central + AR piloté Quattro Sport**
Antipatinage : **de série déconnectable** Suspension AV/AR : **MacPherson, barre antiroulis, combinés filetés réglables en compression et détente/essieu multibras, barre antiroulis, combinés filetés réglables en compression et rebond**
Direction : **crémaillère, assistance électromécanique**
Tours de volant/diamètre de braquage : **2,3/11,1 m**
Freins AV/AR : **disques percés ventilés carbone-céramique (440 mm, étriers 6 pistons)/ disques percés ventilés carbone-céramique (370 mm, étriers monopistons flottants)**
Antiblocage : **de série** Poids constructeur/contrôlé : **2 075/2 173 kg**
Répartition AV/AR : **55/45 %** Rapport poids/puissance : **3,4 kg/ch**
L - l - h : **5 018 - 1 951 - 1 437 mm** Empattement : **2 927 mm** Voies AV/AR : **1 668/1 650 mm**
Réservoir : **73 l** Roues AV & AR : **10,5 x 22** Pneus AV & AR : **285/30 ZR 22**
Prix de base : **230 000 €** Options/malus : **0/70 000 €**
Prix du modèle essayé : **300 000 €** (malus compris)

nous balader pour faire circuler les fluides dans les conduits. Après tout, c'est une Quattro. Les Continental SportContact 7 (285 mm de large aux quatre coins) évacuent l'eau assez mal. Très accrocheur la veille, le train avant peine à rester sur la trajectoire. Je m'y attendais. Mais pas à la réaction de l'arrière. Avec une répartition du couple typée propulsion (jusqu'à 85 % renvoyés derrière), la RS 6 GT ne rechigne pas à la glisse et le sieur Tinseau, en espérant que la météo s'améliore, s'en donne à cœur joie. Comme le V8 développe plus de 80 mkg de 2 900 à 5 400 tr/mn, et malgré la transmission intégrale, il faut doser la remise des gaz par temps de pluie. Quand tout est déconnecté, le tête-à-queue guette, et étant donné que le break pèse autant que trois Caterham, s'arrêter dans les limites de piste n'est pas simple. Idéalement, le jeu consiste à rentrer presque en marche arrière, conserver les roues droites et réguler la dérive avec l'accélérateur. Et je conduis de façon tout sauf idéale…

En début d'après-midi, la piste sèche vite malgré l'humidité et une température frisquette. Radar installé, bien calé dans le siège semi-baquet à coque carbone, Christophe Tinseau s'élance *(lire encadré)*. C'est le jour et la nuit par rapport au matin. Le chrono prouve que la RS 6 GT n'est pas qu'un produit marketé pour spéculateurs nostalgiques des années 80. Elle devance une AMG GT 63 S E Performance, encore plus pachydermique mais aussi beaucoup plus puissante. Le durcissement des barres antiroulis (30 % à l'avant, 80 % à l'arrière) rend le break précis et stable sur les longs appuis. Sur sol sec, la glisse, plus ou moins bien maîtrisée, n'est plus d'actualité. Une fois les quatre énormes pneus à température, le grip est impossible à prendre en défaut. A condition d'anticiper les freinages car, malgré des disques carbone-céramique larges comme des paraboles TV (440 et 370 mm), la RS 6 GT va donner quelques suées à notre pilote.

Le constructeur a pourtant fait le nécessaire avec des plaquettes neuves, mais il a omis de nous prévenir que ces dernières n'ont pas été rodées. Alors que les violentes décélérations au Ceram ne m'avaient pas alerté sur une quelconque défaillance, Christophe ne peut pas terminer sa seconde tentative, en raison de l'allongement dramatique de la course de la pédale et d'un durcissement peu engageant. Blanchies par l'effort, les plaquettes ont hélas perdu de leur efficacité. Avec des mâchoires bien mordantes, placer convenablement le lourd museau du break n'est déjà pas chose aisée. Avec des mandibules hyperlaxes, c'est mission impossible.

La frustration de notre pilote est réelle. « *Je pense vraiment qu'elle peut descendre sous 1'47"* », explique-t-il. Ce qui positionnerait l'énorme Audi à quelques encablures seulement d'une 992 GTS phase 1.

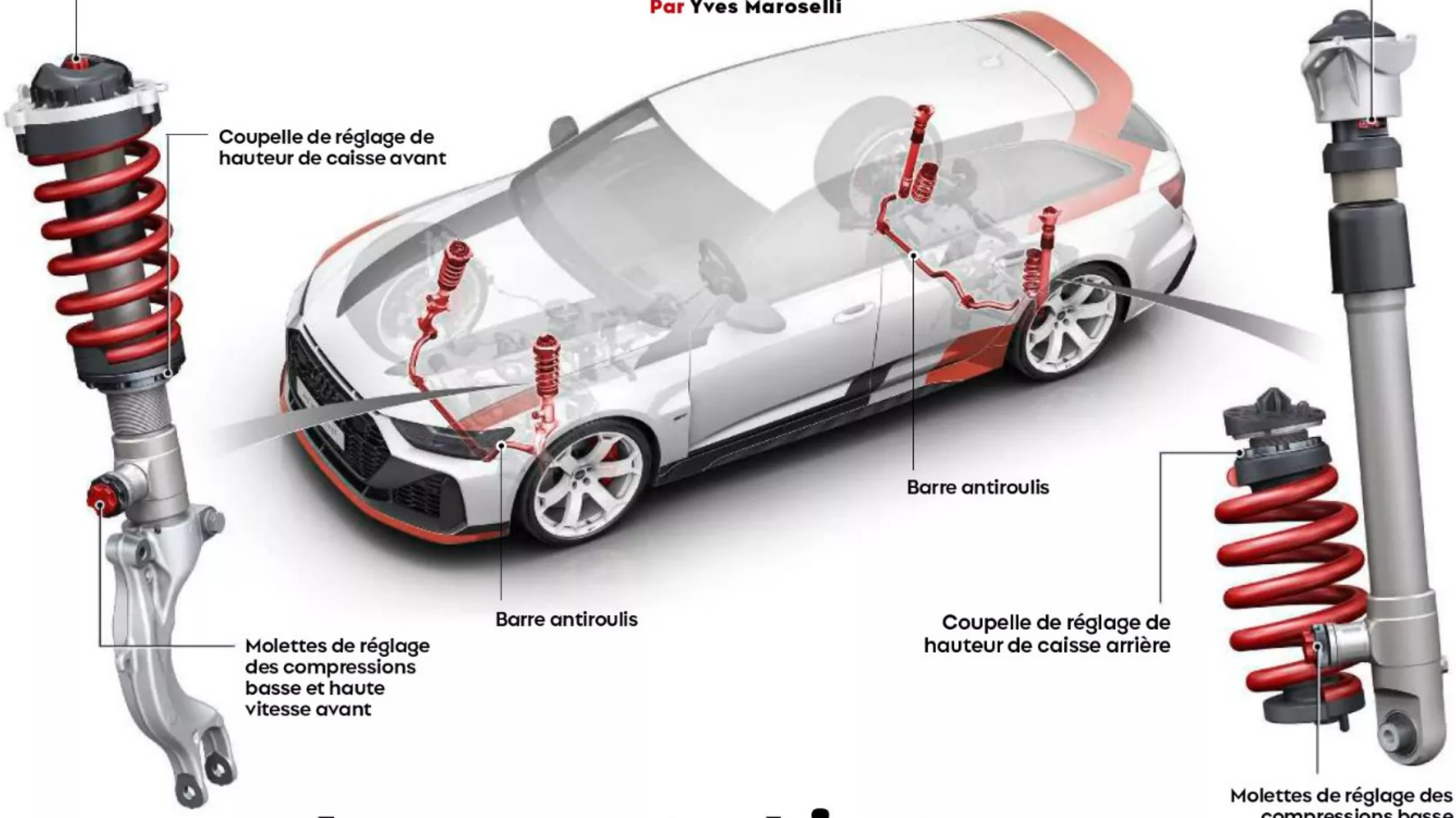
Pas de boîte à double embrayage pour l'Audi (en raison du couple), mais une automatique qui rechigne de temps en temps à tomber le rapport lorsque l'électronique juge le régime trop haut. En mode Dynamic, quelques à-coups agrémentent les sensations. Qui, contre toute attente, ne manquent pas. La RS 6 GT est la familiale la plus sportive de la marque. Plus lourde qu'une RS 4, elle fait davantage dresser les poils. Son allure y est pour beaucoup, ses capacités mécaniques aussi, mais c'est bien le comportement global qui séduit le plus. Alors qu'une M5 désormais hybride filtre exagérément (direction, moteur, suspension), ce break ravit par son côté brut de fonderie. Ce n'est pas la GT3 RS des transporteurs de troupes, mais Audi a réussi à transformer une locomotive bien sous tous rapports en engin équilibré, précis et qui aime être malmené (à l'exception des freins). Dès lors, pourquoi ne pas avoir poussé le curseur encore plus loin ? Avec la suppression de la banquette arrière par exemple (comme sur la Taycan Turbo GT). Avec une ligne d'échappement plus sonore. Avec la possibilité, comme chez BMW, de basculer en deux roues motrices… Le journaliste n'est jamais satisfait, même lorsque, objectivement, la copie rendue force le respect. ●

★ L'avis de Sylvain Vétaux

La RS 6 GT n'a peut-être pas sa place sur la piste mais elle est la familiale la plus sportive qu'Audi ait jamais produite. Elle est bien plus qu'un buffet vendéen peinturluré. Agile voire marrante sous la pluie, elle renoue avec ses gènes sérieux par temps sec mais ajoute la précision et l'équilibre qui faisaient jusqu'alors défaut à ce modèle.

AVEC UNE RÉPARTITION DU COUPLE TYPÉE PROPULSION, **LA RS 6 GT NE RECHIGNE PAS À LA GLISSE.**

Par Yves Maroselli



Les amortisseurs de l'Audi RS 6 GT

Jouer les ingénieurs de piste en réglant manuellement ses amortisseurs, c'est possible avec l'Audi RS 6 GT et sa suspension Sport RS Pro. **Explications.**

À QUOI ÇA SERT ?

Un amortisseur agit comme un frein hydraulique : le débattement de la roue par rapport au châssis déplace un piston dans un tube rempli d'huile, qui force le passage de cette dernière au travers d'une clapeterie savamment calibrée pour maîtriser les mouvements de la caisse. Généralement fixe, ce tarage peut aussi être piloté par des actionneurs électriques ou réglable manuellement, comme c'est le cas sur la plupart des voitures de course et sur certains modèles de route très exclusifs tels que l'Audi RS 6 GT équipée de la suspension sport RS Pro. Il s'agit alors d'optimiser la réponse de l'amortisseur en fonction de l'état du revêtement et des préférences du pilote lors, par exemple, d'une excursion sur circuit.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Le kit KW utilisé par Audi sur la suspension Sport RS Pro de la RS 6 GT permet de régler, outre la hauteur de caisse grâce à des coupelles de ressort montées sur tubes filetés, le tarage de l'amortisseur en détente et en compression basse et haute vitesse. L'intervention sur la détente s'effectue sur la partie supérieure de l'amortisseur par le biais d'une molette servant à déplacer par incrémentations – on parle de « clics » – un pointeau venant plus ou moins obstruer un passage permanent d'huile dans le piston principal. La compression basse vitesse fonctionne sur le même principe à travers une molette située plus bas car agissant sur un pointeau placé sur le parcours de l'huile sortant du corps principal de l'amortisseur, poussé vers l'extérieur par le volume de la tige du piston entrant dans ce même corps principal. Enfin, le réglage de la compression haute vitesse consiste à précontraindre un ressort s'opposant à l'ouverture d'un passage d'huile supplémentaire en parallèle du réglage basse vitesse.

QUELLE EST LA MÉTHODE ?

L'utilisation d'un pont élévateur est recommandée pour régler confortablement des amortisseurs, obligatoire pour intervenir sur la hauteur de caisse. Après quelques tours de circuit mis à profit pour analyser le comportement de la voiture avec ses réglages d'origine qu'il est conseillé de noter (clics et hauteur de caisse), on peut commencer par augmenter le tarage en détente.

Après avoir vissé la molette jusqu'en butée en comptant le nombre de clics, ce qui permet de savoir d'où l'on part, on revient au réglage d'origine que l'on durcit de quelques incrémentations pour limiter les mouvements de caisse, réduire le sous-virage à l'accélération en intervenant à l'avant, et améliorer la stabilité au freinage en agissant sur l'arrière. Attention cependant à ne pas aller trop loin, il faut s'arrêter et revenir en arrière lorsque l'on sent que l'adhérence des pneumatiques se dégrade, notamment sur les parties bosselées de la piste.
Le principe est le même pour la compression basse vitesse dont le durcissement donne la possibilité de charger les pneus extérieurs plus rapidement au profit d'un comportement plus incisif, mais qui peut aussi détériorer le grip mécanique au-delà d'un certain point.
La compression haute vitesse sert quant à elle à optimiser le passage des grosses bosses et des vibreurs : il convient de la réduire si la voiture a tendance à décoller, l'augmenter si un contact avec les butées se fait sentir. ●

NOTRE AVIS

Les amortisseurs réglables ne conviendront pas à tous les profils de conducteur. Il faut s'intéresser au sujet et ne pas hésiter à essayer, quitte à se tromper et à revenir en arrière. Mais c'est passionnant si l'on se prend au jeu.

Sport auto

À PRIX CADEAU

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

ABONNEZ-VOUS
ET RECEVEZ UNE MONTRE OXYGEN

Scannez vite le QR code ci-dessous

PLUS RAPIDE
rendez-vous sur
bit.ly/sa_762
ou flashez le Qrcode pour voir l'offre.

KIOSQUE mag.com

Bulletin d'abonnement

1 Je choisis la formule d'abonnement (je coche la case) # M041 # D1399575

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

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

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

2 Je choisis le mode de paiement

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

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

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

- **Par carte bancaire** (plus simple, plus rapide, 100% sécurisé !) Je me rends sur Kiosquemag.com : **bit.ly/sa_762**, la boutique officielle de Sport Auto.
- **Par chèque** (formule annuelle uniquement). Je renvoie le coupon accompagné obligatoirement de mon chèque (sans agrafe, ni scotch) libellé au nom de : Sport Auto - Service abonnements - 59898 Lille Cedex 9

Date : ☐☐/☐☐/☐☐☐☐

Signature obligatoire :

3 Je complète mes coordonnées :

Nom** :

Prénom** :

Adresse** :

CP** : Ville** :

Tél. (portable de préférence) : ☐☐ ☐☐ ☐☐ ☐☐ ☐☐ (Envoi d'un SMS en cas de problème de livraison)

Email :
(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur Kiosquemag.com, et gérer votre abonnement)

Date de naissance : ☐☐/☐☐/☐☐☐☐ (pour fêter votre anniversaire)

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

* Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque Sport Auto : 11 numéros à 6,95€/ numéro + 1 numéro et son guide à 8,89€ + les frais de port à 12,24€ par an. (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 1 mois, je serai prélevé de 5,50€ par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 30/09/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-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 en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com

LA PLUIE ET LE BON TEMPS

L'utilisateur de GT3 RS est pour Porsche un bon client. Il se plaint de jours de piste gâchés pour cause de mauvaise météo et de pneus trop typés circuit sec. Et comme Porsche est un bon client pour Michelin, ils ont cherché ensemble la solution.

Par Robert Puyal
Photos Florian Grout

Clermont-Ferrand, Michelin City, vieux cliché. Cent trente ans d'histoire du pneu, de la prospère manufacture provinciale jusqu'au leadership mondial. On passe devant le stade Michelin, la clinique Michelin, la cité ouvrière Michelin, les vieilles balançoires à pneus de Michelin-Cataroux, qui tiennent lieu de monuments locaux. Pour arriver au complexe de Ladoux, qui fait penser aux grands jours de Detroit en version XXIe siècle. C'est le centre de recherche du groupe (avec 9 annexes mondiales), où s'élaborent 15 000 prototypes chaque année. Au pied des bâtiments géants : les pistes. 22 tracés en tout, pour un total de 43 km. Chic, on va tourner. Voilà pour le théâtre. Quant aux protagonistes, c'est tout simple : trois Porsche 911 GT3 RS, disposées à se laisser chahuter en tous sens, d'abord sur un circuit inondable, baptisé le Canard, ensuite sur un autre, que l'on espère sec malgré la météo, fraîchement auvergnate. C'est mon premier contact avec l'actuelle GT3 RS, et même avec une GT3 depuis la version 997, qui déjà n'amusait pas le terrain. La petite-fille de la 997 est à disposition dans un biotope bien protégé, mais d'un autre côté, la cure de vitamines n'a jamais cessé. 110 ch de plus. Quant à l'esthétique, moi qui aime surtout les 911 basiques, bien lisses, ●●●

CHEZ MICHELIN, VOTRE JOB CONSISTE À DIRE SI L'OBJET DU TEST EST **PLUS ADHÉRENT, PROGRESSIF OU SONORE QUE L'AUTRE.**

Votre serviteur cherche à comprendre pourquoi il réussit à rouler vite en tenant par terre, les gens qui savent le lui expliquent. Jörg Bergmeister *(avec une casquette)* de chez Porsche et Jérôme Haslin de chez Michelin ont patiemment mis au point le S 5, arme absolue sous la pluie.

sans proéminences, je suis servi. L'aileron, plus haut que le toit, est aussi large que possible. Le capot avant est percé de savantes ouïes, garnies de petits flaps qui organisent le flux d'air chaud du radiateur et le séparent de l'air ambiant, canalisé, lui, vers l'aileron géant. Derrière chacune des roues, le pourtour des ailes s'efface, laissant apparaître la bande de roulement du pneu ; ça tombe bien, c'est surtout ce que l'on vient observer. Mais pour les amateurs de style et les érudits de la dynastie 911 (qui doivent suivre chaque année des cours de rattrapage), cette disposition renvoie directement au concept car de 1989, la Panamericana, qui préfigurait aussi le toit Targa coulissant.

Protocole, proto-colle

Chez Michelin, vous ne testez jamais un pneu pour dire s'il a du grip, de la progressivité à la reprise d'adhérence, ni même s'il est bruyant. Vous avez toujours à disposition un produit de référence, bien connu, et votre job consiste à dire si l'objet du test est plus adhérent, progressif ou sonore que l'autre. Le protocole : chaque session comporte trois temps, trois ou quatre tours avec le pneu A, puis avec le B, puis à nouveau avec le A, histoire de bien préciser les impressions. Je décide de commencer avec la RS jaune, qui hérite des pneus de référence, les Pilot Sport Cup 2, tandis que la Rouge Indien chausse les tout nouveaux Pilot Sport S 5. Tout le monde dispose de la boîte PDK ; sur le moment je le regrette, tout à l'heure je serai bien content de ne pas avoir à lâcher le volant.

Dans une RS grise, bardée de capteurs, sans doute en plein protocole d'essais pour quelque surprise ultérieure (conception et développement d'un nouveau pneu demandent deux à trois ans) : l'essayeur en chef de Michelin et l'essayeur en chef de Porsche. Non seulement ce sont des gars doués, mais ils passent depuis des années leurs semaines à lisser les plumes du Canard. Le dimanche, pour se détendre, ils vont rouler. Le genre de bonhomme qui sait de combien de degrés sera la dérive, dans 11,75 m, quand il va passer la trois et lâcher les presque 50 mkg. Rattraper ces types, que l'on surnomme ici les « culs pointus » pour leur aptitude à « sentir » un châssis, n'y pensez même pas ; si à un moment donné l'écart diminue, c'est qu'ils vous attendent.

Sur les œufs du Canard

La piste est scientifiquement détrempée, un long chemin de buses l'arrose en continu, garantissant l'absence de « patch » sec qui viendrait compromettre la non-adhérence. Sans même parler d'aller vite, je suis tout de suite aux prises avec les pertes de grip, et tout ce que je réussis à faire c'est, quand je perds l'avant, à peu près tous les 25 m, décrocher l'arrière d'un coup de gaz pour forcer la machine à tourner. Ma progression à facettes n'est ni efficace, ni jouissive, ni même très sûre. En abordant la ligne droite, quand je peux enfin grimper dans les tours, c'est en serrant les dents et les fesses car l'aquaplaning guette, dès les 120 km/h. Culs pointus contre fesses serrées, il n'y a pas de match. Grise et rouge ne sont même plus devant. J'ai pris vingt ou trente secondes de retard en trois petits tours, mais j'aurai ma revanche.

Simple échange de conducteur, et « la course » prend une tout autre physionomie. Avec ses S 5, en cinq sec, la RS prend ses aises. Et moi, mon essor sur la piste qu'essorent les larges canaux centraux. L'écart en matière d'adhérence est si grand que c'est d'abord ma prudence qui me ralentit. Aborder le virage avec 20 ou 30 km/h de plus ne pose aucun problème, et il faut accélérer encore pour toucher

L'ÉCART ENTRE LES DEUX TYPES DE PNEU DOIT AVOISINER **LES DIX SECONDES SUR UN TOUR D'À PEINE UNE MINUTE !**

à nouveau les limites, et cette fois les pertes d'adhérence sont beaucoup plus prévisibles et faciles à maîtriser. Je vois avec un plaisir mesquin la Porsche jaune, aux mains d'un autre plumitif, diminuer irrésistiblement dans mes rétroviseurs tandis que mon allure augmente au fil des tours. Un nouvel échange de volant ne peut que confirmer l'impression. L'écart entre les deux types de pneu doit avoisiner les dix secondes sur un tour d'à peine une minute ! Plus encore que la performance, la conductibilité change du tout au tout. En fonction de la gomme utilisée, la piste détrempée gâche le plaisir ou n'empêche nullement de continuer à s'amuser et à s'améliorer.

Poly-talent

Deuxième phase de la démonstration : la piste sèche. Pour être franc, cette fois, ce n'est plus le pneu qui a la vedette. Sur ce tracé sinueux et étroit, ce sont les capacités vertigineuses de la GT3 RS que l'on rencontre. Accélération, freinage, vitesse de passage, agilité dans les virages lents, résistance au roulis et à la force centrifuge dans les longues courbes, tout est saisissant, intimidant, puis enthousiasmant. Quelle auto ! Cette fois, passer de l'un à l'autre pneu ne révèle pas un aussi gros écart, et il faudrait beaucoup plus de tours pour isoler précisément lequel a l'avantage. Mais nos mentors de la voiture grise nous confirment que c'est le Sport Cup 2. Apparemment, il faudrait compter sur un écart d'une seconde au tour en sa faveur. Côté longévité, en revanche, le S 5 reprend l'avantage, du simple fait de ses pains de gomme plus épais. Nous repartons vers Paris avec un optimisme rassasié : il y a dans la France profonde une cuisine dont les tenaces tenanciers affinent toujours plus la recette du plaisir de conduire. Leur spécialité auvergnate : la gomme noire. ●

Le S 5, distribué pour Porsche via Manthey, coûte environ 2 050 € le train. Nouveau dessin, larges canaux anti-aquaplaning, bigomme, mise en température plus rapide. Vous pourriez croire que la RS jaune, en Cup 2, est plus amusante, mais ce n'est pas du tout le cas.

LA PAUSE VINTAGE

À LA UNE

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

RIEN QUE POUR VOUS

La Jaguar MK2 3.8

ON VOUS DIT TOUT

Sur la Ferrari 308 GT4

EN TÊTE À TÊTE

Avec Eric Hélary et sa Renault 5 GT Turbo

EN VENTE ACTUELLEMENT

TRIMESTRIEL SPORT AUTO CLASSIQUES N°36

Sport auto Classiques
Trimestriel avril, mai, juin 2025
Fournisseur officiel d'adrénaline depuis 1962

Elle et moi...

Éric Hélary 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

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

EN VRAI

82
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

70 C'EST LA MIENNE...
BMW M240i

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

Thomas Raud

74 **ACHETER UNE OCCASION**
Mercedes AMG GT (Type I)

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

C'EST LA MIENNE

Par **Arthur Matal**
Photos **Greg**

Gilles a piloté des BMW de course en Tourisme et a même participé aux 24 Heures du Mans en 1984 sur une Porsche 928 S. Il profite aujourd'hui de sa **BMW M240i**, dont il apprécie l'agrément général.

Pourquoi j'ai craqué

J'ai toujours adoré les BMW. Dans le passé, j'ai eu l'occasion de faire des courses sur des coupés 635 et M3 E30 entre 1987 et 1991 en championnats de France et d'Europe en Tourisme. J'ai essayé plusieurs générations de M, et elles n'ont cessé d'avoir une place particulière dans mon cœur. Le temps passant et après avoir possédé des autos sans caractère, j'ai voulu me faire plaisir. Au départ, je souhaitais plutôt une M3 ou une M4, et quand je suis allé chez un ami concessionnaire à Paris, il m'a présenté ce modèle toutes options. C'était une voiture de direction que j'ai achetée lorsqu'elle avait environ 4 000 km. Elle m'a plu tout de suite, et son tarif bien placé m'a permis d'avoir une auto quasi neuve à la place d'une M4 d'occasion avec 40 000 km.

Le jour où je l'ai vue

Le premier véritable trajet consistait à rejoindre Magny-Cours pour voir des copains qui faisaient rouler des anciennes en essais privés. J'ai été agréablement surpris par les performances, identiques à celles de l'ancienne M2. Ensuite, je suis allé sur le Nürburgring, où je faisais des essais de pneus pour Michelin. Cette escapade a été l'occasion de passer la vitesse supérieure sur autoroute allemande. La stabilité à haute vitesse est parfaite, et les 252 km/h au compteur sont atteints en très peu de temps ! Une vraie Béhème, en somme...

Si c'était à refaire

Vu les conditions que j'ai eues à l'achat, je ne regrette pas du tout cette voiture qui convient tout à fait à mes déplacements au long cours. J'aurais juste aimé une suspension un brin plus prévenante en mode Confort, qui est à mon avis un peu ferme pour une BMW classique et non M. Le comportement demeure assez propulsion grâce à sa transmission intégrale de dernière génération, même si elle s'avère lourde dans l'absolu. Mais avec tous ces équipements modernes, difficile de faire autrement. Pour moi qui ai une utilisation routière rapide, les freins sont suffisamment endurants.

"Les 252 km/h au compteur sont atteints en très peu de temps ! Une vraie Béhème."

Et si je la remplaçais...

J'ai un penchant pour les Porsche, plus sportives et plus rigoureuses à rythme élevé. J'ai testé récemment la 992 Turbo S d'un copain, elle est vraiment impressionnante. Les GT3 Touring, ou encore mieux, S/T, restent elles aussi des rêves inaccessibles *(rires)*. La Carrera T serait peut-être un bon compromis dans le genre « mini-GT3 ». Parmi les plus anciennes, une rarissime 993 Turbo S ou bien une Alpina B10 Bi-Turbo seraient bien à leur place dans mon garage idéal. ●

NOTRE AVIS

Routière infatigable, cette M240i offre de très bonnes performances et un agrément mécanique certain. Un excellent compromis, en somme !

BMW M240i

Année : **2022** Kilométrage : **29 500 km**

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **6 en ligne, turbo, 24 S** Cylindrée : **2 998 cm³**
Puissance maxi : **374 ch de 5 500 à 6 500 tr/mn**
Couple maxi : **51 mkg de 1 900 à 5 000 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 8 rapports automatiques**
Poids : **1 765 kg** 0 à 100 km/h : **4"3** V. max. : **250 km/h**

BUDGET

Prix du neuf aujourd'hui : **67 450 € (tarif neuf sans options)**
Prix de la voiture actuellement : **60 000 €**
Prix le plus bas pour ce modèle : **52 000 €**
Coût d'une révision annuelle : **500/800 € (petite/grosse révision)**
Coût de 4 pneus : **860 € (Michelin Pilot Sport 4 S)**

À VOTRE AVIS

Rubrique coordonnée par Jean-Eric Raoul & Denis Riflade

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**

Plus verte, l'herbe anglaise ?

Je me suis régalé en lisant votre essai de la Morgan Supersport. Enfin une « nouvelle » Morgan, si l'on peut dire, et en plus celle-là a l'air très sympa en finition.
Je suis très amateur de voitures de sport modernes (j'en suis à ma deuxième 911 après être passé par AMG et BMW), mais j'avoue que l'électrification m'ennuie et que ce genre de petites productions me tentent de plus en plus : semi-artisanales, qui continuent à rester fidèles à des moteurs thermiques (la Morgan a un 6 cylindres biturbo BMW en plus, le rêve !), et comme les Anglais sont hors Union européenne, peut-être qu'ils auront le droit de toujours faire du thermique après 2035 ?
Ou en tout cas, peut-être auront-ils une dérogation pour cause de petite production. A mon avis, c'est comme ça que les voitures sportives thermiques telles qu'on les aime seront sauvées dans l'avenir. J'avais aussi conduit la Cobra Shelby d'un ami il y a quelques années, qui n'était pas de collection mais une reproduction actuelle, et elle m'avait fait un effet bœuf. Si vous faites un essai de Cobra un de ces jours, vous avez déjà un lecteur assuré !
Pascal Senez

Ne fantasmons pas trop sur le supposé paradis britannique : la législation prévoit d'y interdire les moteurs thermiques dès 2030, soit cinq ans avant l'Europe ! Mais cette guerre du « qui lave plus blanc » semble avoir du plomb dans l'aile et la vente d'hybrides sera tolérée jusqu'en 2035... sauf revirement de dernière minute. Ce qui n'empêche pas de profiter des spécialités locales, Morgan, Caterham ou Cobra, tant qu'elles existent. Même si leurs tarifs ne sont pas très amicaux.

Le positionnement d'Alpine

A la suite de votre essai du proto d'Alpine A390, votre reporter a l'air d'avoir apprécié l'expérience et je salue la clarté de ses explications. Je ne suis pas client pour ces autos électriques à grandes performances, mais je reconnais qu'il doit y avoir un magnifique effort technologique derrière tout ça, bravo aux ingénieurs. Mais ce qui me paraît moins clair, c'est le positionnement de la marque Alpine qui a fait tout un salamalec à Dieppe pour présenter en grande pompe cette A390, en insistant sur les racines de la marque et en faisant venir Zinedine Zidane (ah bon ? Soit) et... Pierre Gasly.
Je n'ai rien contre ce très bon pilote de l'écurie Alpine de Formule 1, mais il ne faut pas oublier que les F1 Alpine l'année prochaine auront un moteur... Mercedes !
Le groupe Renault a purement détruit l'aventure française en F1 et ils s'apprêtent peut-être à revendre l'écurie. Alors d'où venait ce sursaut d'amour pour la F1 ? Le marketing me laisse parfois perplexe.
Marc Anicet

Alpine continue de jurer, la main sur le cœur, que l'écurie n'est pas à vendre et que la présence en F1 assure à la marque une visibilité internationale essentielle, alors qu'elle déploie sa stratégie d'extension de la gamme.
D'un point de vue purement rationnel, avec un moteur Mercedes ou pas, cette vitrine de la F1 constitue en effet un facteur d'attractivité au moment où il est question d'aller chercher des clients qui ne sont pas des sportifs purs et durs et où il faut construire une image premium.

sportauto@reworldmedia.com

CAR SPOTTERS

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

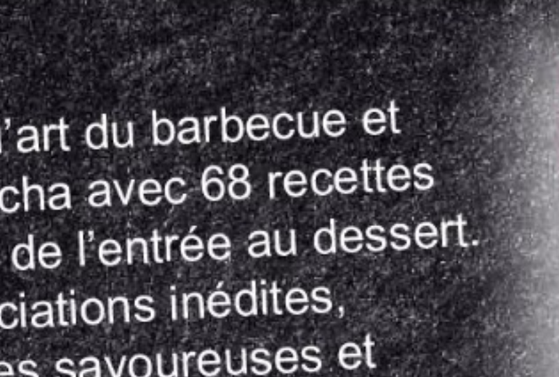
Ferrari FF

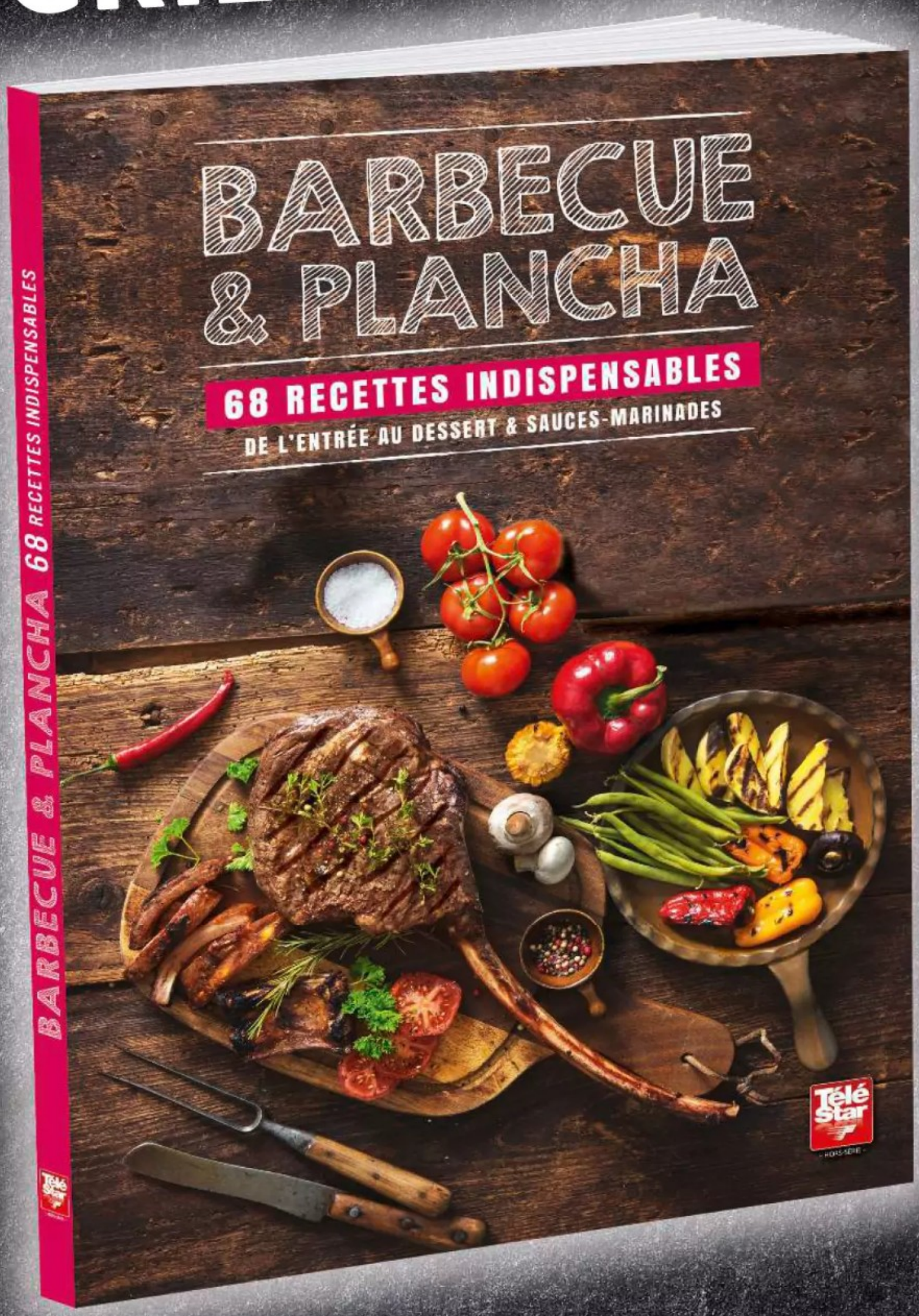
Rien de tel qu'un break de chasse pour ses emplettes de bricolage ! Cette Ferrari FF, surprise dans ce parking d'une grande enseigne de la banlieue lilloise, est donc parfaite.
Benjamin Gosselin

À VOS GRILLADES !

Maîtrisez l'art du barbecue et de la plancha avec 68 recettes créatives, de l'entrée au dessert. Des associations inédites, des sauces savoureuses et des marinades maison pour sublimer chaque plat : Saint-Jacques au lard fumé, aubergines à la ricotta, travers de porc caramélisés, banane coco-citron vert. Des saveurs d'ici et d'ailleurs pour des instants gourmands

EN VENTE DÈS LE 11 JUILLET





ACHETER UNE OCCASION

Texte & photos
Thomas Riaud

Mercedes-AMG GT (coupé & roadster) Type I

De 2014 à 2022 A partir de 75 000 €

L'AMG GT, pure création de la branche sportive de Mercedes, a multiplié les déclinaisons plus ou moins radicales et exclusives. **De quoi trouver son bonheur sans se ruiner, à condition de ne pas viser trop haut.**

Voulue moins élitiste que la SLS qui venait de tirer sa révérence, l'AMG GT a été majoritairement développée par AMG. A sa sortie en 2014, elle concurrence la Porsche 911, éternel mètre étalon du grand tourisme, mais aussi l'Audi R8 ou la Jaguar F-Type. Semblable à une SLS en réduction avec son long capot et son habitacle à deux places rejeté loin vers l'arrière, l'AMG GT s'étire tout de même sur 4,54 m. Le V8 4 litres biturbo de 462 ch, fort en couple et généreux en décibels, est placé en retrait de l'essieu avant (comme sur une Corvette C7) et associé à une boîte Speedshift à double embrayage et 7 rapports. Il permet à cette propulsion efficace sur le sec, mais joueuse sur le mouillé, d'entrer dans le club fermé des « plus de 300 km/h » et d'expédier le 0 à 100 km/h en 3''9. Une variante GT S de 510 ch est aussi proposée (0 à 100 km/h en 3''7 et 310 km/h), ainsi que, en septembre 2016, un dérivé roadster doté d'une traditionnelle capote électrique à triple épaisseur à peine plus lourd que le coupé (+45 kg). La suite ne sera que surenchère dans la course à la performance. Déjà, lors du léger restylage opéré en 2018, la GT d'entrée de gamme passe à 476 ch alors que la GT S monte le curseur à 522 ch. Puis la GT C, en coupé et roadster, pousse le bouchon à 557 ch ! Celle-ci bénéficie de quelques raffinements, comme des roues arrière directrices et un différentiel piloté. Des équipements qui permettent de gagner en agilité et en efficacité et qui sont intégrés à la radicale GT R, semblable dans l'esprit à une 911 GT3, encore plus affûtée en GT R Pro, variante « circuit » mais homologuée route. En plus de sa ligne bodybuildée, cette GT R coiffée d'un gros aileron est allégée de 90 kg, tandis que son V8 biturbo retravaillé délivre 585 ch. Enfin, fidèle à ses bonnes habitudes, Mercedes a tenu à satisfaire ses clients collectionneurs en livrant en fin de carrière une série spéciale GT Black Series de 730 ch, relevant plus du dragster que de la GT. Si cette rareté produite exclusivement en coupé en 2021 peut toujours s'afficher à 389 000 €, un coupé de base de 2015 avec 39 000 km s'envisage dès 75 000 €...

Les essais de *Sport Auto*

N° 646	(11/15)	**Supertest** AMG GT S
N° 652	(05/16)	**Comparatif** AMG GT **vs** Lexus RCF **vs** Aston Martin Vantage N430 **vs** Jaguar F-Type R AWD **vs** BMW i8 **vs** Porsche 911 Carrera S
N° 666	(07/17)	**Supertest** AMG GT R
N° 680	(09/18)	**Comparatif** AMG GT C **vs** Audi R8 RWS **vs** Porsche 911 GTS
N° 682	(11/18)	**Match** AMG GT R **vs** Porsche 911 GT3 RS
N° 689	(06/19)	**Contact** AMG GT R Pro
N° 707	(12/20)	**Match** AMG GT S **vs** Jaguar F-Type R

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE & STRUCTURE

Si les principaux renforts sont en acier haute résistance, l'aluminium reste majoritairement présent, à 93 %, dans la composition de la carrosserie et la structure de cette voiture. Cela veut dire qu'en cas d'accrochage, même bénin, il vous faudra recourir aux services d'un homme de l'art sachant façonner ce matériau réputé léger et rigide, mais difficile à travailler. Pour vous donner un ordre d'idées, une portière est facturée... 8 420 €. Et ne négligez pas le mauvais aspect d'un phare, par exemple, celui-ci coûtant 2 091 € pièce. D'origine, l'AMG GT fait un sans-faute en offrant d'excellents rendus, au niveau tant des ajustages que des peintures. La présence d'imperfections est anormale : c'est que vous êtes en présence d'un exemplaire qui a été mal réparé à la suite d'un choc.

02. TRANSMISSION

Cette authentique propulsion reçoit une boîte à double embrayage Speedshift à 7 rapports, douce et réactive. Elle peut fonctionner de façon totalement automatique ou manuelle, en passant soi-même les rapports par des palettes. Si la transmission émet des à-coups ou fait preuve de sécheresse au passage d'une vitesse, c'est qu'il y a un problème. Ll'idéal est de la vidanger tous les cinq ans dans la limite de 60 000 km, afin d'y voir plus clair pour établir un bon diagnostic – comptez 637 € dans le réseau. Pour lever tout doute, vous pouvez mettre l'auto sur un pont en vue de déceler d'éventuelles fuites d'huile, chose qui peut arriver.

03. IDENTIFICATION

Plusieurs marquages indiquent le numéro de série, qui doit bien sûr être présent sur la carte grise. On retrouve ce numéro bien visible dans l'embrasure de la porte côté passager, sur un autocollant « constructeur ».

04. ENTRETIEN

Cette GT réclame un solide budget en entretien, chose logique vu son niveau de performances. Pour parcourir 10 000 km, prévoyez une enveloppe de 2 100 € environ.

05. INTÉRIEUR

Dans cet habitacle raffiné et sportif, le seul élément susceptible de s'user prématurément est le bourrelet extérieur du siège conducteur à cause de frottements répétés. Ilo y a eu un léger restylage en 2018, avec une finition toujours aussi rigoureuse et une mise à jour de la connectivité. Le volant gagne des commandes tactiles et l'écran multimédia s'agrandit. Bien que très présente, l'électronique embarquée s'avère fiable. Il peut néanmoins y avoir quelques bugs, notamment en ce qui concerne le GPS, des soucis mineurs résolus après une rapide mise à jour en atelier. Pour le roadster, assurez-vous du bon fonctionnement de la capote, une manœuvre à opérer sur un sol plat. Guettez les signes d'usure prononcée au niveau des zones de pliure ou de traces d'eau suspectes. Enfin, sachez que chaque voiture bénéficie d'un carnet d'entretien électronique, à consulter chez Mercedes.

COMME LA CARROSSERIE, L'HABITACLE PRÉSENTE DES AJUSTAGES IMPECCABLES ET **AFFRONTE AVEC VAILLANCE L'USURE DU TEMPS.**

LE V8 4 LITRES A LE MÉRITE D'AVOIR ÉTÉ **LARGEMENT ÉPROUVÉ SUR D'AUTRES MODÈLES ET SE MONTRE TRÈS FIABLE.**

06.

MOTEUR

L'AMG GT reçoit un V8 4.0 biturbo déjà largement éprouvé sur d'autres modèles de la gamme... y compris sur les dernières Aston Martin. Réputé pour sa fiabilité, ce bloc à distribution par chaîne, assemblé à la main, réclame juste de respecter les temps de chauffe pour les turbos – ainsi que leur bon refroidissement après usage intensif. Mercedes préconise une révision annuelle dans la limite de 15 000 km, ce qui coûte 572 € main-d'œuvre comprise sur une GT de base. En alternance, il convient de faire une inspection plus poussée, facturée cette fois 1 435 € avec le remplacement de tous les fluides et filtres. Enfin, tous les 60 000 km, il est recommandé de renouveler les 8 bougies. A noter que ces prix fournis par Mercedes Chambourcy peuvent se montrer bien plus importants dans des concessions situées dans les grandes villes.

07.

TRAINS ROULANTS

Malgré une construction réalisée en grande partie en aluminium pour réduire son poids, l'AMG GT crève la barre des 1 600 kg. Les trains roulants sont calibrés pour un tel poids, mais ces éléments sont chers et leur durée de vie dépend étroitement de la conduite adoptée. Les disques avant et arrière sont respectivement facturés 2 184 et 3 567 € (la paire) et les plaquettes 646 et 417 € par jeu. Les amortisseurs, qui peuvent heureusement tenir plus de 180 000 km, valent 6 198 € pour l'avant et 6 060 € pour l'arrière. Quant aux pneus, ils font office de fusibles à rythme soutenu : comptez 1 060 € pour un train avant et 1 744 € pour l'arrière, ce qui donne lieu à réfléchir avant une journée sur circuit ! Les jantes sont très exposées au moindre coup de trottoir, ce n'est pas une surprise, et demeurent chères à remplacer. Enfin, notez que Mercedes a procédé à un rappel sur les exemplaires produits entre octobre 2019 et décembre 2021, pour un éventuel souci de faisceau de câbles des capteurs de régime connectés aux roues avant. Cet ensemble, un peu trop court, peut être endommagé lors d'importants mouvements de suspension et perturber les aides à la conduite.

LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« L'AMG GT est un véhicule bien né qui reprend à son compte des éléments techniques déjà largement éprouvés sur d'autres modèles, comme le V8 biturbo ou la transmission. Pour preuve, nous en avons régulièrement près d'une quinzaine en entretien, et excepté les consommables et les classiques révisions, il n'y a aucune faiblesse particulière. Comme sur toutes les voitures modernes, il faut bien sûr effectuer des mises à jour de logiciel. Ce modèle a aussi bénéficié de plusieurs rappels, chose où nous pouvons assurer une traçabilité pour les autos entretenues par Mercedes. »

Didier Charles, gérant Mercedes Chambourcy

OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Il est possible de dénicher des modèles restylés en V.O. dans le réseau. C'est la piste à privilégier pour un exemplaire à l'historique limpide, entièrement révisé et garanti, mais vous le paierez au prix fort.

Les spécialistes du haut de gamme

Elle a toute sa place chez ces pros du haut de gamme ! Quitte à payer là encore le prix fort, exigez une auto révisée et garantie bénéficiant d'un historique clair, avec pneus et freins neufs.

Les particuliers

Vous trouverez ici les meilleurs prix... mais pas toujours les meilleures occasions. Pour écarter tout risque à la source, privilégiez un exemplaire d'origine française – 1re ou 2e main – avec un carnet d'entretien à jour et les factures correspondantes.

Le club

L'AMG GT est présente au sein de l'incontournable **Club Mercedes-Benz France**. Mais il existe d'autres grands clubs comme le **Club Mercedes Passion**, sans oublier le **Club AMG**, spécialisé dans les Mercedes sportives : **www.club-amg.fr**.

Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses précieux conseils, à **Mercedes Chambourcy** (01.44.05.79.22) pour les prix communiqués ainsi qu'à **Olivier** pour la mise à disposition de son AMG GT C.

Les prochains dossiers seront consacrés à la **McLaren GT** puis à la **Jaguar XJR (2001, 375 ch)**.

Aidez-nous par votre témoignage à enrichir cette rubrique. Adressez votre contribution à **thomasriaud72@gmail.com**. Pour être pris en compte, vos envois doivent nous parvenir avant le 20 juillet pour la McLaren et le 20 août pour la Jaguar.

VERDICT

Elle est tout, sauf ennuyeuse à conduire. Et il y en a pour tous les goûts – et budgets –, l'AMG GT étant déclinée en coupé et en roadster, avec un V8 biturbo au mieux de sa forme sur toutes les versions... sans nuire à la fiabilité générale, très bonne.

LES ATOUTS

- Performances
- Fiabilité
- Exclusivité
- Style

LES FAIBLESSES

- Gabarit imposant
- Délicate sur sol mouillé
- Coût d'entretien

BUDGET

Prix : environ 110 000 €

Laissons de côté les rares versions GT R Pro et Black Series, cette dernière tutoyant encore les 390 000 €. Plus raisonnables – et diffusées en occasion – sont les autres variantes. Il existe de grands écarts de prix entre une GT de base en Phase 1 et une GT R Phase 2. Si la première peut se dénicher dès 75 000 € en coupé, prévoyez plutôt 174 000 € pour la seconde avec seulement 17 000 km. Une « S », à ne pas négliger, reste moins chère : 94 000 € avec 36 000 km.

Coût des pièces

Pneus AV/AR :
1 060/1 744 € par train (20 pouces) vers 20 000 km.
Amortisseurs AV/AR :
6 198/6 060 € par train vers 180 000 km.
Disques AV/AR :
2 184/3 566 € avec plaquettes vers 60 000 km.
Plaquettes AV/AR (seules) :
646/417 € vers 30 000 km.
Echappement (silencieux x2) :
5 193 € vers 250 000 km.
Révision petit service :
572 € (15 000 km ou 1 fois/an).
Révision grand service :
1 435 € (30 000 km ou 2 ans).

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise.

Coût de l'assurance

Cas d'une AMG GT R coupé de 17 600 km, année 2019, valeur 174 900 €.

CONDUCTEUR A
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Strasbourg.
Cotisation annuelle : 3 757 € T.T.C.
(franchise vol/incendie de 2 625 €).

CONDUCTEUR B
Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Strasbourg.
Cotisation annuelle : 1 976 € T.T.C.
(franchise vol/incendie de 2 625 €).

Tarifs : Assurances PatrimOne (extension « circuit » possible).
Tél. : 01.42.99.60.20.

LE CHOIX DE *SPORT AUTO*

Comme la 911, l'AMG GT est disponible en plusieurs saveurs. Si la version « de base » vous en donne déjà pour votre argent, le meilleur compromis reste une GT S ou GT C, la R étant assez radicale au quotidien. Pour une belle GT C coupé, comptez minimum 110 000 €.

Les versions

AMG GT
2014 à 2021
Moteur : **V8, 3 982 cm³, 462 ch à 6 000 tr/mn (476 ch dès 2018)** Transmission : **7 rapports double embrayage (Speedshift)** Poids : **1 699 kg** V. max. : **304 km/h**

AMG GT S
2015 à 2021
Moteur : **V8, 3 982 cm³, 510 ch à 6 250 tr/mn (522 ch dès 2018)** Transmission : **7 rapports double embrayage (Speedshift)** Poids : **1 665 kg** V. max. : **310 km/h**

AMG GT C
2018 à 2021
Moteur : **V8, 3 982 cm³, 557 ch à 5 750 tr/mn** Transmission : **7 rapports double embrayage (Speedshift)** Poids : **1 692 kg** V. max. : **317 km/h**

AMG GT R
2018 à 2021
Moteur : **V8, 3 982 cm³, 585 ch à 6 250 tr/mn** Transmission : **7 rap. dble embrayage (Speedshift)** Poids : **1 575 kg** V. max. : **318 km/h**

AMG GT Black Series
2021
Moteur : **V8, 3 982 cm³, 730 ch à 6 700 tr/mn** Transmission : **7 rap. dble embrayage (Speedshift)** Poids : **1 540 kg** V. max. : **325 km/h**

GUIDE D'ACHAT

Retrouvez tous les mois **notre sélection de sportives neuves du marché, essayées dans *Sport Auto*.** Ce guide d'achat vous livrera, d'un coup d'œil, l'essentiel des informations concernant ces modèles.w

Par Jean Bourquin Photos Archives *Sport Auto* & DR

★★★☆☆ Le nombre d'étoiles est décerné en fonction du segment et de la concurrence directe de chacun des modèles.
CO_2 : émissions de gaz carbonique en grammes par kilomètre (g/km). Malus : majoration du prix du véhicule à l'achat en fonction des émissions de CO_2 maximum et de la masse en ordre de marche. Bonus : si véhicule éligible, aide financière de 2 000, 3 000 ou 4 000 € selon le revenu fiscal de l'acheteur.
Prix : tarif de base hors options et malus/bonus écologique. NC : non communiqué. * Donnée constructeur. ** Véhicules disponibles sur stock.

LE COUP DE CŒUR DU MOIS

Morgan Supersport

■ 6 cyl. en ligne ■ 2 998 cm³ ■ 340 ch ■ Poids : 1 170 kg * ■ V. max. : 267 km/h * ■ 0 à 100 km/h : 3"9 * ■ CO_2 : 175 g/km ■ Prix de base : 132 396 € ■ Malus : 22 380 € ■ SA n° 761

Les meilleures soupes se font dans les vieux pots, dit-on. Cela n'interdit pas une solide rasade de modernité, à l'exemple de Morgan avec son nouveau modèle nommé Supersport. Style inimitable, reconnaissable entre tous, et structure en partie formée en bois d'un côté, châssis soutenu par l'électronique autrement plus rigoureux que celui de feu la Plus Six de l'autre : la contemporanéité en restant hors du temps, tout un art. Poids plume, moteur BMW entreprenant, direction directe, comportement franc et sensations à gogo : que du bonheur.

MARQUES/MODÈLES	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO_2 MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Alfa Romeo www.alfaromeo.fr												
GIULIA QUADRIFOGLIO	520 ch	1 743 kg	V6 turbo	2 891 cm³	308 km/h *	3"9 *	-	237	100 400 €	70 000 €	★★★★★	N° 748
Un V6 sans soutien électrique d'aucune sorte. Le poids, de ce fait, est contenu, qualité rare ces temps-ci. Sur la Quadrifoglio, cela donne une sensation de légèreté source d'un immense plaisir.												
33 STRADALE	630 ch	1 500 kg *	V6 turbo	3 000 cm³	333 km/h *	- de 3"	-	-	2 000 000 € HT	70 000 €	★★★★★	N° 760
Alpine www.alpinecars.com												
A290 GTS	220 ch	1 505 kg	1 électrique	-	170 km/h *	6"4 *	27"7	0	44 700 €	Bonus 2 000 €	★★★★☆	N° 755/757
Une voiture électrique que l'on prend plaisir à conduire, en raison, notamment, de son guidage rigoureux. Et de son poids contenu, ce qui veut dire petite batterie. Et donc petite autonomie.												
A110	252 ch	1 110 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm³	250 km/h	4"7	23"4	154	65 000 €	4 026 €	★★★★★	N° 677/681/695/733/736
Puissance limitée, certes, mais poids contenu et comportement joueur pour l'A110 d'entrée de gamme. Une voiture dont on a du mal à lâcher le volant, malussée dans des proportions supportables.												
Aston Martin www.astonmartin.com												
VANTAGE	665 ch	1 605 kg *	V8 biturbo	3 982 cm³	325 km/h *	3"5 *	-	274	199 700 €	70 000 €	★★★★★	N° 749/757
Un beau moteur sous une belle forme, mais pas que. Entièrement refaite, la Vantage progresse partout, en efficacité, rigueur et stabilité. Les 665 ch libérés par le V8 sont sûrs de leur force.												
VANTAGE ROADSTER	665 ch	1 665 kg *	V8 biturbo	3 982 cm³	325 km/h *	3"6 *	-	279	210 800 €	70 000 €	★★★★★	N° 761
Un caractère bien trempé, pour une voiture qui a ses petits défauts, rien de bien méchant, à l'exemple de son amortissement parfois perfectible. Moteur impétueux et transmission très efficace.												
DB12 VOLANTE	680 ch	1 796 kg *	V8 biturbo	3 982 cm³	325 km/h *	3"7 *	-	276	244 538 €	70 000 €	★★★★☆	N° 752
Plumage et ramage, ainsi se définissent les nouvelles Aston. Le cabriolet tiré de DB12 en fait à son tour la démonstration. Performances, efficacité, dynamisme : tout est là, servi à profusion.												
VANQUISH	835 ch	1 744 kg *	V12 biturbo	5 200 cm³	345 km/h *	3"3 *	-	312	389 244 €	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.												

JOYAU RARE
Serait-ce le copier-coller de la Maserati MC20, avec laquelle elle partage de nombreux éléments ? En aucun cas. De l'excellence à l'exception, en quelque sorte, l'extrême précision de conduite aidant. Cette voiture a une âme, ce qui se fait rare.

↑ Rigidité exceptionnelle. Bande-son envoûtante. La passion à l'état pur.

↓ Série très limitée, hélas.

Audi rent
Service de location

rent.bauerparis.fr

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

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

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

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

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

MARQUES/MODÈLES	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO_2 MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
DBX 707	707 ch	2 245 kg *	V8 biturbo	3 982 cm³	330 km/h *	3"3	-	323	252 100 €	70 000 €	★★★★☆	N° 727/750
Mobilier intérieur entièrement refait, mais l'essentiel est toujours là. Le V8 n'a aucun mal à déplacer ce lourd SUV à un rythme terrifiant. Le comportement est étonnant.												
VALKYRIE	1 155 ch	1 270 kg *	V12 + 1 élec.	6 505 cm³	355 km/h *	3"0 *	-	543	2 700 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 735
1 155 ch pour 1 270 kg, voilà qui promet. Et c'est tenu, à considérer les fulgurances du V12, les décélérations dantesques et la direction d'une rare précision. L'impression d'irréalité domine.												
Audi www.audi.fr												
S3	333 ch	1 554 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm³	250 km/h *	4"7	23"7	193	63 000 €	70 000 €	★★★★☆	N° 753
Un bloc d'une rare efficacité mécanique, en accélération notamment, direction et liaisons au sol revues dans le bon sens : bon plan. La nouvelle S3 ne verse pas dans l'esbroufe pour autant.												
RS 3 SPORTBACK	400 ch	1 565 kg *	5 en ligne turbo	2 480 cm³	250 km/h *	3"8 *	-	213	75 600 €	70 000 €	★★★★★	N° 755
La RS 3 renouvelée garde son 5 cylindres 2.5 en l'état. Qu'importe. L'élasticité inépuisable de ce bloc et le comportement peaufiné rangent cette intégrale parmi les compactes d'exception.												
RS 4 AVANT EDITION 25 YEARS	470 ch	1 745 kg *	V6 turbo	2 894 cm³	300 km/h *	3"7 *	-	229	218 000 €	70 000 €	★★★★☆	N° 754
La RS 4 Avant s'en va, non sans laisser derrière elle cette ultime série limitée vendue au prix fort. Reste une break efficace, emmené par un V6 aussi performant que peu démonstratif. Adieu l'ami.												
S5 AVANT	367 ch	2 043 kg	V6 turbo	2 995 cm³	250 km/h	4"5	23"8	182	81 250 €	44 382 €	★★★★☆	N° 759
Concilier le sens pratique et le plaisir de conduite : la marque de fabrique des breaks bodybuildés signés Audi, que fortifient la S5 Avant et son V6 plein comme en œuf. Verrouillée au sol.												
RS 6 AVANT GT	630 ch	2 075 kg *	V8 biturbo	3 996 cm³	305 km/h *	3"3 *	-	289	230 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 756
Le break RS 6 fête son départ à la retraite avec cette très réussie version GT riche d'une suspension qui lui est propre, réglée selon de sains principes. Comportement ludique et V8 dans le ton.												
Bentley www.bentleymotors.com												
CONTINENTAL GT V8	550 ch	2 165 kg *	V8 biturbo	3 996 cm³	318 km/h *	4"0 *	-	275	233 781 €	70 000 €	★★★★★	N° 715/750
Une automobile de luxe de la meilleure espèce, mais pas que... Son agilité aidant, aussi inespérée qu'ébouriffante, la Continental GT en fin de carrière compte parmi les GT les plus recommandables.												
CONTINENTAL GT SPEED	782 ch	2 459 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm³	335 km/h *	3"2 *	-	29	295 660	12 800 €	★★★★★	N° 750/760
Le poids affolant (malussé...) laissait craindre le pire. A tort. L'arsenal technologique aidant, cette GT hybride rechargeable ne perd rien de sa superbe. « Speed » est le mot…												
BMW www.bmw.fr												
M135 xDRIVE	300 ch	1 600 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm³	250 km/h	4"7	24"1	184	58 350 €	43 179 €	★★☆☆☆	N° 758/760
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.												
M4 CS	550 ch	1 748 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm³	302 km/h *	3"3	20"5	231	162 000 €	70 000 €	★★★★☆	N° 754
« Un châssis rigoureux, un 6 en ligne explosif et une transmission intégrale efficace qui ne dénature pas l'esprit maison. » Ainsi se conclut notre essai de la M4 CS, BMW de la plus pure espèce.												
M5	727 ch	2 394 kg	V8 biturbo + 1 élec.	4 395 cm³	305 km/h *	3"4	20"4	43	161 900 €	12 080 €	★★★☆☆	N° 754/758
La M5 passe à l'hybridation rechargeable, avec à la clé un poids éléphantesque présumé préjudiciable. Et pourtant, ça le fait, les reprises affolantes et les liaisons au sol fabuleuses aidant.												
Bugatti www.bugatti.com/fr												
CHIRON SUPER SPORT **	1 600 ch	1 972 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm³	440 km/h *	2"4 *	-	516	3 840 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 719
Sa poupe « longue queue » en témoigne, la Super Sport fait de l'aérodynamisme son atout majeur. Une conduite qui ne ressemble à rien de connu, mâtinée d'une polyvalence insoupçonnée.												
DIVO **	1 500 ch	1 960 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm³	380 km/h *	2"4 *	-	505	5 000 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 705
Bugatti puise dans son histoire pour cette version spéciale de la Chiron : une carrosserie inédite spectaculaire et une forte appétence pour les virages. 40 exemplaires à 5 millions d'euros l'unité.												
Caterham www.caterham.co.uk												
SEVEN 340 R	168 ch	579 kg	4 en ligne	1 999 cm³	198 km/h	4"9	25"8	148	59 214 €	2 726 €	★★★★★	N° 732/744
La 340 R est faite pour la piste, où elle régale par la grâce de sa direction ultra-directe et de son châssis taillé au poinçon. Le bloc Ford manque de pep, mais qu'importe, l'ivresse est là.												
Chevrolet www.chevrolet.fr												
CORVETTE STINGRAY CABRIOLET	482 ch	1 717 kg	V8	6 162 cm³	296 km/h *	3"8	21"9	277	106 200 €	70 000 €	★★★★★	N° 718/725
Le V8 6.2 atmo perd une poignée de chevaux en traversant l'Atlantique. On le sent un peu moins hargneux, mais il reste extraordinaire avec des saveurs sans artifices. Châssis pointu de série.												
CORVETTE Z06	645 ch	1 679 kg	V8	5 460 cm³	+ de 300 km/h *	3"1	20"1	NC	env. 200 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 736/756
Las, la Z06 n'est pas importée en France par le canal officiel. Elle n'en a pas moins tout d'une très grande. Moteur remarquable, châssis vivant, efficacité chirurgicale : mille regrets.												
Dallara www.dallara.it												
STRADALE IR8 TRIBUTE	400 ch	1 028 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm³	280 km/h *	3"8	21"6	216	255 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 745
Une série limitée et, à la clé, une pistarde de la meilleure espèce. L'extrême rigidité du châssis, la réactivité induite, l'explosivité du « 4 pattes », tout est là. Sur la route, l'extase guette.												
Devalliet www.devalliet.fr												
MUGELLO 375F	225 ch	680 kg *	4 en ligne	1 598 cm³	+ de 200 km/h *	4"6 *	-	127	88 400 €	360 €	★★★★☆	N° 738
C'est aussi léger qu'une Lotus d'antan et cela porte le nom d'un circuit italien. C'est français, avec sous le capot un bloc estampillé Peugeot. Une négociatrice en virages bourrée de talent.												
Donkervoort www.donkervoort.com												
F22	500 ch	803 kg *	5 en ligne turbo	2 480 cm³	290 km/h *	2"5 *	-	195	312 062 €	70 000 €	★★★★★	N° 741
5 cylindres d'origine Audi reformaté, boîte « méca 5 », châssis en partie en carbone, intérieur minimaliste : la F22 va à l'essentiel. Du brutal. Une auto qui se mérite, produite à 100 exemplaires.												
Ferrari www.ferrari.com												
ROMA SPIDER	620 ch	1 556 kg *	V8 biturbo	3 855 cm³	320 km/h *	3"4 *	-	258	246 524 €	70 000 €	★★★★★	N° 741
Plus lourde et moins rigide, la Roma Spider n'a pas le tranchant de la copie d'origine. Le prix à payer s'agissant un cabriolet. Restent le train avant réactif et le V8 explosif, un pur bonheur.												
296 GTB	830 ch	1 470 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm³	330 km/h *	2"9 *	-	149	287 740 €	2 918 €	★★★★★	N° 723
Deux cylindres en moins et un électromoteur dans le décor... Pas de panique. L'hybride 296 GTB est une Ferrari du meilleur cru, une pure propulsion bien servie par ses appuis taillés dans le béton.												
296 GTS	830 ch	1 757 kg	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm³	330 km/h	2"9 *	18"0	153	315 380 €	3 784 €	★★★★★	N° 731/739/759
Disons-le, l'hybridation ne retire aucun agrément à cette Ferrari. La « dolce vita » en mode électrique et un V6 chaud comme la braise, le contraste ébaubit mais ça le fait. Efficacité hors norme.												
SF90 XX STRADALE	1 030 ch	1 560 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm³	320 km/h *	2"3 *	-	178	770 000 €	28 413 €	★★★★★	N° 743
La Ferrari de route la plus puissante de tous les temps. Nous l'avons essayée sur circuit : technique aboutie, performances affolantes et parfaite maîtrise de la puissance en premières impressions...												

MARQUES/MODÈLES	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO_2 MAXI (g/km)	PRIX	MALUS	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
SF90 SPIDER	1 000 ch	1 670 kg	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm³	340 km/h *	2"5 *	-	162	465 720 €	6 637 €	★★★★★	N° 725
Une Ferrari hybride reste une Ferrari, c'est-à-dire une voiture de sport marquée par son tempérament bestial. Celle-ci n'en demeure pas moins facile à conduire, l'une de ses qualités premières.												
12CILINDRI	830 ch	1 560 kg *	V12	6 496 cm³	340 km/h *	2"9 *	-	353	395 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 754
Le V12 « atmo » à l'état pur, envoûtant… Un authentique moteur de course, comme Ferrari en a le secret. L'agilité hors norme aidant, la 12Cilindri se hisse au plus haut sommet du grand tourisme.												
12CILINDRI SPIDER	830 ch	1 620 kg *	V12	6 496 cm³	340 km/h *	2"9 *	-	360	427 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 758
Rebelote avec le V12 susmentionné, qui de chat angora sur un filet de gaz devient tigre farouche sans transition. Un ravissement pour les oreilles une fois le toit escamoté. Rigidité sans faille.												
PUROSANGUE	725 ch	2 033 kg *	V12	6 496 cm³	310 km/h *	3"3 *	-	393	390 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 735/738
Les SUV ne sont vraiment pas notre tasse de thé, mais il faut avouer que le Purosangue est totalement bluffant. Mécanique de course et comportement ad hoc.												
Ford www.ford.fr												
MUSTANG DARK HORSE	453 ch	1 812 kg	V8	5 038 cm³	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 cm³	275 km/h *	6"4	25"5	186	57 220 €	48 901 €	★★★★★	N° 733/743/747
Une auto de caractère, qui détonne quand les électriques surpuissantes et sans saveur débarquent en force. Très bon train avant, guidé dans les règles de l'art. Le malus, on en parle ? Vaut mieux pas.												
Hyundai www.hyundai.com												
IONIQ 5 N	650 ch	2 247 kg	2 électriques	-	260 km/h *	3"5	21"3	0	78 000 €	0 €	★★★★☆	N° 749/752
Grisante à mener grâce à son train arrière très mobile et efficace face au chrono, cette « 100 % électrique » ne démérite pas sur la piste. Elle coche, de fait, toutes les cases de la GTi bien née.												
Lamborghini www.lamborghini.com												
REVUELTO	1 015 ch	1 961 kg	V12 + 3 élec.	6 498 cm³	350 km/h *	2"6	17"9	328	506 808 €	70 000 €	★★★★★	N° 742/752 /761
Poussées spectaculaires, motricité sans faille, maintien de la caisse rigoureux : la Lambo hybridée ne ternit pas son blason. Trop lourde pour le circuit, où elle demande du savoir-faire.												
URUS SE	800 ch	2 505 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm³	350 km/h *	3"4 *	-	51	264 000 €	0 €	★★★★☆	N° 756
2,5 tonnes pour l'Urus converti à l'hybridation rechargeable, cela devrait plomber l'ambiance. Eh bien non ! Revu et corrigé, ce SUV fait preuve d'une agilité remarquable. Les 800 ch répondent présents.												
Land Rover www.landrover.fr												
DEFENDER 90 V8	525 ch	2 471 kg	V8 compresseur	5 000 cm³	240 km/h *	5"2	-	320	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 cm³	230 km/h *	5"2 *	-	NC	NC	NC	★★★★☆	N° 757
Viendra-t-elle en France, cette version sous anabolisants du paisible SUV LBX ? C'est à souhaiter, car la greffe du bloc de la GR Yaris, plein de ressources, se porte à merveille. Rivé au sol.												
Lotus www.lotuscars.com												
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.												
Maserati www.maserati.fr												
GRANTURISMO TROFEO	550 ch	1 795 kg *	V6 biturbo	2 992 cm³	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 cm³	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 cm³	326 km/h *	2"9 *	-	261	251 950 €	70 000 €	★★★★☆	N° 713/723
La MC20 vaut pour sa légèreté, son homogénéité et sa précision jamais prise en défaut. Une sportive facile à prendre en main, bien servie par son V6 3.0 efficace mais pas assez communicatif.												
MC20 GT2 STRADALE	640 ch	1 435 kg *	V6 biturbo	3 000 cm³	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 cm³	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 cm³	330 km/h *	3"0 *	-	108	272 250 €	0 €	★★★★★	N° 751
Un cabriolet en partie watté, c'est bon pour le farniente, croyez-vous ? L'Artura Spider dément cela, suite à la refonte de la copie d'origine, en partant du coupé. Sportivité livrée à flux tendu au résultat.												
750S	750 ch	1 419 kg	V8 biturbo	3 994 cm³	332 km/h *	2"9	18"6	276	282 400 €	70 000 €	★★★★★	N° 743/757
La 750S se hisse, dans le cadre de nos supertests, à la seconde place de nos temps de référence. Une authentique bête de circuit, mais pas que... L'équilibre général fait merveille sur la route.												
750S SPIDER	750 ch	1 428 kg *	V8 biturbo	3 994 cm³	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 cm³	330 km/h *	2"8	-	280	372 500 €	70 000 €	★★★★★	N° 720
Son poids contenu aidant, cette McLaren découvrable n'a pas son pareil en matière d'agilité. Caractère bestial et réactions animales sont fournis avec. Une auto comme il n'en existe plus vraiment...												
Mercedes www.mercedes-benz.fr												
A 45 S AMG 4MATIC+ **	421 ch	1 680 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm³	270 km/h *	3"9	-	206	79 500 €	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 cm³	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 cm³	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.												

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
AMG GT 63 4MATIC+	585 ch	1 950 kg	V8 biturbo	3 982 cm³	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 cm³	317 km/h *	3"2	-	319	231 050 €	70 000 €	★★★★★	N° 756
Moins bestiale que feu l'AMG GT R, agrémentée de sa transmission intégrale et de ses réglages point trop radicaux, cette « Pro » n'en fait pas moins d'agilité vertu. Les 612 ch sont à la parade.												
AMG GT 63 S E PERFORMANCE	816 ch	2 195 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 982 cm³	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 cm³	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 cm³	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 cm³	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 cm³	209 km/h *	7"0 *	-	130	58 788 €	540 €	★★★★☆	N° 739
On craque pour le look inimitable, et la conduite d'un trois-roues reste une expérience unique. Encore ne faut-il pas trop en demander sur le plan de l'efficacité. Le bloc Ford fait l'affaire.												
Pagani www.pagani.com												
UTOPIA	864 ch	1 280 kg *	V12 biturbo	5 980 cm³	350 km/h *	-	-	343	2 580 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 751
La fougue du V12, le tsunami de couple, le guidage ultra-précis du train avant, l'agilité hors pair, l'habitacle fini avec un soin inégalé... L'Utopia est seule sur sa planète. Une oeuvre d'art.												
HUAYRA R	850 ch	1 050 kg *	V12	6 000 cm³	320 km/h *	-	-	NC	3 120 000 €	70 000 €	★★★★★	N° 726/748
La piste et uniquement la piste pour cette ahurissante machine à rouler, qui laisse des souvenirs émus à ceux qui ont eu la bonne fortune d'en prendre le volant. Un puits sans fond de sensations.												
Pininfarina www.automobili-pininfarina.com												
BATTISTA	1 900 ch	2 300 kg *	4 électriques	-	350 km/h *	1"86 *	-	0	3 100 000 €	0 €	★★★★☆	N° 759
Un poids d'enclume mais une agilité très inattendue en contraste… L'attrait premier de cette supercar électrique, qui libère les 1 900 ch annoncés sur une plage d'utilisation assez restreinte.												
Porsche www.porsche.com/france												
718 CAYMAN GT4 RS	500 ch	1 491 kg	6 à plat	3 996 cm³	315 km/h *	3"8	21"0	295	162 500 €	70 000 €	★★★★★	N° 723/727/736
Glisser le bloc de la 911 GT3 dans les entrailles du 718 Cayman ? Ça le fait, avec le zeste de sauvagerie que la GT3 n'est pas en mesure d'offrir. Au prix d'un amortissement coulé dans le béton...												
718 SPYDER RS	500 ch	1 410 kg *	6 à plat	3 996 cm³	308 km/h *	3"4 *	-	288	162 500 €	70 000 €	★★★★★	N° 740/746/747
Dernier « chant du six » avant le passage de la 718 à l'électricité... A dire vrai, la partition rageuse de ce 6 à plat atmo fait un bien fou. Pour le reste, c'est du Porsche comme on l'aime.												
911 CARRERA GTS	541 ch	1 696 kg	6 à plat turbo + 1 élec.	3 591 cm³	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 cm³	300 km/h *	3"1 *	-	295	203 100 €	70 000 €	★★★★★	N° 751
La Carrera GTS restylée a été 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 CARRERA 4 GTS TARGA	541 ch	1 808 kg	6 à plat turbo + 1 élec.	3 591 cm³	312 km/h *	3"1 *	-	247	203 100 €	70 000 €	★★★★★	N° 761
L'hybridation n'apporte pas grand-chose. Précision, efficacité et « 6 à plat » monoturbo punchy à souhait, rien ne manque, d'un autre côté, à cette 911 Targa taillée pour le tourisme vu en grand.												
911 S/T	525 ch	1 434 kg	6 à plat	3 996 cm³	300 km/h *	3"7 *	-	313	308 976 €	70 000 €	★★★★★	N° 742/747
Une boîte mécanique pour exploiter les insondables dispositions du 6 à plat 4.0 version atmosphérique, c'est ce que propose la 911 S/T et c'est ce qui contribue à la rendre aussi addictive qu'exclusive.												
911 GT3	510 ch	1 479 kg *	6 à plat	3 996 cm³	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 pêchu. Efficacité accrue. Freinage surpuissant.

↓ Options onéreuses.

911 GT3 RS	525 ch	1 503 kg	6 à plat	3 996 cm³	296 km/h *	3"4	20"8	305	253 454 €	70 000 €	★★★★★	N° 730/738/747
Coup de foudre immédiat pour une pistarde qui pourrait revendiquer une harde plus importante tant elle est verrouillée au sol. Une sangsue indéboulonnable et un bel écrin pour le flat 6 4.0 atmo.												
TAYCAN TURBO GT	1 035 ch	2 321 kg	2 électriques	-	290 km/h	2"2	17"7	0	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 cm³	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 cm³	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.												
Volkswagen www.volkswagen.fr												
GOLF GTI CLUBSPORT	300 ch	1 478 kg	4 en ligne turbo	1 478 cm³	250 km/h	5"5	24"5	176	54 530 €	24 291 €	★★★★☆	N° 757
Un châssis sérieux, propre, net et sans bavure. C'est signé Golf et cela ne change pas, ou si peu, au fil des générations. Retravaillé, le bloc garde ses 300 ch et son efficacité permanente.												

Sport auto
ANNONCES

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

Sport | Luxe | Compétition | Collection

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

Rétromobile s'associe avec la maison de vente aux enchères Gooding Christie's

Organisé par **Comexposium**, l'un des leaders mondiaux de l'événementiel, Rétromobile s'apprête à vivre une année exceptionnelle en 2026, à double titre. En effet, à **Paris**, le salon célèbrera son **50ème anniversaire** tandis que de l'autre côté de l'Atlantique, la première édition américaine se tiendra en plein cœur de **New-York**. C'est dans ce contexte que Comexposium et Rétromobile sont très heureux d'annoncer la signature d'un contrat de partenariat pluriannuel avec la maison de vente **Gooding Christie's**. Cette collaboration permettra d'offrir aux collectionneurs le plus beau plateau de véhicules proposés aux enchères à l'occasion de son édition anniversaire et des autres à venir à Paris ainsi qu'à New-York.

Après une **édition record en 2025 enregistrant 146 000 visiteurs**, Rétromobile, fidèle à sa vocation de vitrine du secteur des véhicules de collection, a choisi aujourd'hui de traverser l'Atlantique. Ainsi en 2026, cette seconde édition du salon emblématique, issu d'un partenariat entre Comexposium et du **Pont REGISTRY Group**, proposera un salon unique pour les passionnés et les collectionneurs du continent nord-américain.

A Paris comme à New York, ce salon met en vedette une grande variété de voitures de collection anciennes et rares, héritières de plus d'un siècle d'histoire automobile. Plus qu'un salon, Retromobile est une célébration de ce que l'automobile a de plus beau avec à partir de 2026, parmi ses temps forts, des ventes aux enchères sous le marteau de Gooding Christie's qui promettent d'être de très grande qualité. ■

Rétromobile Paris 2026
Du 28 janvier au 1er février 2026
Paris (Porte de Versailles)

Rétromobile New York 2026
Du 19 novembre au 22 novembre 2026
Javits Convention Center Manhattan

Crédit photo : Rétromobile / Gooding Co

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

LAMBORGHINI BORDEAUX

Concessionnaire Officiel

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

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

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, 222.900 €

992 Targa 4S
01/22, 10.553 km, Noir Intense, Cuir Noir, 184.900 €

992 Carrera S
09/19, 34.165 km, Argent GT, Sièges Cuir Noir, 127.900 €

991 R
12/16, 3.520 km, Blanc, Tout Cuir Bicolore Noir / Brun, 379.900 €

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

718 Spyder PDK
03/21, 14.900 km, Argent GT, Tout Cuir & Race-Tex Noir, 134.500 €

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 €

Panamera 4S E-Hybrid Sport Turismo
10/21, 27.041 km, Gris Dolomite, Cuir Noir, 114.900 €

Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé
06/22, 46.300 km, Gris Quartzite, Tout Cuir Noir, 133.900 €

Macan Turbo
09/24, 7.990 km, Noir Intense Métallisé, Tout Cuir Noir & Rouge, 135.900 €

Taycan GTS
08/23, 5.900 km, Noir Intense, Alcantara & Cuir Noir, 114.900 €

Taycan GTS Sport Turismo
05/23, 10.909 km, Gris Dolomite, Intérieur GTS Craie, 111.900 €

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

PORSCHE

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

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

OFFICIAL
FERRARI SERVICE
MODENA SPORT

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

Ferrari California

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

Ferrari 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.ferraridealers.com

ferrariapproved.com

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

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 Roma Spider

Année : 2024
Km : 8 320
Couleur extérieure : Marrone Mica
384 900 €

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 : 18 105
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 FF

Année : 2011
Km : 41 063
Couleur extérieure : Bianco Avus
149 900 €

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

MONACO-OCCASIONS.COM

BPM Exclusive

Aston Martin DB11 V8 Volante
03/21 – 23.155 km – 165.900 €

Aston Martin DB11 V8 Volante
10/20 – 47.700 km – 144.850 €

Aston Martin DB12 V8
01/24 – 3.700 km – 249.750 €

Aston Martin DBS Coupé V12
01/23 – 12.800 km – 265.750 €

Aston Martin V12 Vantage
10/22 – 1.300 km – 319.750 €

Aston Martin V8 Vantage
08/24 – 1.000 km – 219.750 €

Aston Martin DBX V8
02/21 – 18.000 km – 164.900 €

Aston Martin DBX V8 707
12/22 – 28.000 km – 209.750 €

Bentley Bentayga Azure V8
04/25 – 100 km – 299.000 €

Bentley Bentayga V8 S
06/23 – 7.250 km – 227.000 €

Bentley Bentayga V8
01/22 – 17.940 km – 214.000 €

Bentley Continental GT Azure V8
01/24 – 350 km – 249.900 €

Bentley Continental GT Speed W12
04/22 – 15.500 km – 254.000 €

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

Bentley Flying Spur Odyssean Edition V6 Hybrid
04/24 – 4.060 km – 199.900 €

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

McLaren 570 S 3.8 L V8 biturbo
02/17 – 30.400 km – 158.750 €

McLaren 720 S Performance 4.0 L V8 biturbo
07/17 – 36.000 km – 222.750 €

McLaren 720 S Spider 4.0 L V8 biturbo
08/19 – 20.250 km – 264.900 €

McLaren Artura 3.0 L V6
06/23 – 18.600 km – 229.740 €

BENTLEY

pininfarina

PORSCHE

McLaren MONACO

ASTON MARTIN Monaco

MONACO-OCCASIONS.COM

BPM Exclusive

Ferrari 599 GTO
11/10 – 11.510 km – 950.000 €

Ferrari 458 Spider
11/12 – 34.930 km – 222.000 €

Ferrari 812 GTS
04/22 – 6.200 km – 463.000 €

Ferrari 488 Pista Piloti
03/19 – 8.750 km – 759.000 €

Ferrari California T 70th Anniversary
10/17 – 2.660 km – 210.000 €

Ferrari Daytona 365 GTB4
12/72 – 19.600 km – 660.000 €

Ferrari GTC4 Lusso V12
06/17 – 24.000 km – 239.000 €

Ferrari SF90 Stradale
03/21 – 8.000 km – 422.000 €

Rolls-Royce Wraith
06/17 – 7.000 km – 265.000 €

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

Maserati GranTursimo V6 Trofeo
03/24 – 900 km – 169.800 €

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

Porsche 911 Coupé Turbo S
01/21 – 45.600 km – 205.900 €

Porsche 911 Cabriolet 4 GTS
04/24 – 3.500 km – 194.750 €

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

Porsche Panamera Sport Turismo V6 4 E-Hybrid
03/21 – 27.000 km – 86.750 €

Audi Q5 40 TDI S Line Mild Hybrid
10/22 – 41.400 km – 54.900 €

Ineos Grenadier Fieldmaster Edition
12/23 – 3.500 km – 79.500 €

Morgan Plus 4 255
01/24 – 600 km – 114.700 €

BMW M340 IA Touring
09/21 – 51.000 km – 56.750 €

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

RANGE ROVER

OFFICIAL FERRARI DEALER SCUDERIA MONTE-CARLO

ROLLS-ROYCE MOTOR CARS

Jaguar

smart

Maserati

MONACO-OCCASIONS.COM

BPM Exclusive

Mercedes-AMG GT Black Series
12/21 – 2.600 km – 368.750 €

Mercedes-Benz AMG GT 63 4Matic+
10/24 – 2.350 km – 168.750 €

Mercedes-Benz AMG GT 63 S 4 Portes 4Matic+
01/19 – 12.800 km – 118.750 €

Mercedes-Benz A 35 AMG 4Matic
01/20 – 69.000 km – 36.900 €

Mercedes-Benz GLA 45 AMG 4Matic
04/17 – 69.300 km – 34.740 €

Mercedes-Benz GLA 45 AMG S 4Matic+
08/24 – 5.400 km – 67.900 €

Mercedes-Benz GLB 35 AMG 4Matic
01/22 – 41.900 km – 47.900 €

Mercedes-Benz C 63 Break AMG S E Performance 4Matic+
04/24 – 17.600 km – 109.800 €

Mercedes-Benz G 63 AMG
07/19 – 35.400 km – 154.750 €

Mercedes-Benz G 63 AMG Long Color Block
08/15 – 97.000 km – 73.900 €

Mercedes-Benz E 53 AMG 4Matic+
02/22 – 38.200 km – 64.900 €

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

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

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

Mercedes-Benz S 400d AMG Line 4Matic
03/21 – 87.700 km – 69.800 €

Mercedes-Benz S 580 e AMG Line Limousine
02/22 – 13.100 km – 92.500 €

Mercedes-Benz EQA 250+ Business Line
12/23 – 100 km – 41.740 €

Mercedes-Benz EQB 250+ AMG Line
12/23 – 1.000 km – 48.750

Mercedes-Benz EQC 400 AMG Line 4Matic
01/22 – 24.800 km – 44.900 €

Mercedes-Benz EQE 350 AMG Line
03/23 – 22.900 km – 64.000 €

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

New
VANTAGE
ENGINEERED FOR
REAL DRIVERS
BPM Exclusive
ASTON MARTIN
Paris
6 rue de la Cavalerie - 75015 Paris
contact@astonmartinparis.com
(+33) 01 53 86 72 72
ASTON MARTIN
Monaco
5 Avenue Princesse Grace
contact@astonmartin-monaco.com
+ 377 97 97 86 50
ASTON MARTIN
Bordeaux
114 Avenue JF Kennedy - 33700 Merignac
contact@astonmartinbordeaux.com
(+33) 5 56 16 21 00

MASERATI GRECALE FOLGORE
100% ÉLECTRIQUE

IT TURNS YOU ON*

Folgore

SC by Delorme

2 Boulevard Lucien Sampaix, Saint-Fons, 69190

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

Maserati Grecale Folgore. Consommation électrique (cycle combiné) : 22,1 kWh/100 km.
Émissions de CO_2 (cycle combiné) : 0 g/km

*C'EST UN COUP DE FOUDRE

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

ARTURA
SPIDER
Y24 MTC
PERFORMANCE
AMPLIFIED
THE NEXT GENERATION SUPERCAR
Puissance et performance sans compromis. Des sensations brutes et intenses. Chaque son, chaque sensation sont amplifiés.
Chaque instant est plus exaltant que le précédent. L'esprit racing d'une McLaren. Une polyvalence époustouflante.
Et un toit rigide rétractable pour sublimer l'esprit de conduite.
McLaren
LYON
+33 4 81 09 17 75 lyon.mclaren.com/fr
Consommation de carburant en cycle mixte : 4.8l/100km | Émission de CO2 mixte : 276 g/km
Pour les trajets couts, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

Certaines choses sont intemporelles

Choisissez le véhicule Maserati Approved qui vous convient le mieux

OCCASIONS CERTIFIÉES MASERATI.

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

MASERATI APPROVED

FRANCE

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

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

31 - Maserati Toulouse
31670 - Labège
05 62 71 11 11

33 - BPM Exclusive
33700 - Mérignac
05 57 92 40 90

34 - Maserati Montpellier
34070 - Montpellier
04 67 68 68 00

45 - BPM Group
45000 - Orléans
02 38 65 31 31

59 - First Automobiles
59650 - Villeneuve-d'Ascq
03 20 79 99 85

69 - SC by Delorme
69190 - Saint-Fons
04 81 09 17 75

74 - Automotion by autosphere
74330 - Épagny Metz-Tessy
04 50 22 88 55

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

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

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

BELGIQUE

ACG Bruxelles
1140 - Evere
+32 26 69 66 70

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

ACG Gand
9050 - Gand
+32 92 10 11 22

LUXEMBOURG

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

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

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

LOTUS ELISE
Année : 2015
Kilométrage : 56 350
49 990€

LOTUS ELETRE
Année : 2023
Kilométrage : 16 851
109 990€

CATERHAM SEVEN 340
Véhicule neuf
63 544€

CATERHAM SEVEN 170 S
Véhicule neuf
42 990€

CATERHAM SEVEN 340 S
Véhicule neuf
64 990€

CATERHAM SEVEN 340 R
Véhicule neuf
64 990€

VERBAERE
PASSION & SERVICES

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

SV Automobiles

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

OFFICIAL CATERHAM DEALER

X-BOW OFFICIAL DISTRIBUTOR KTM FRANCE

25 ANS d'expérience

DANS LA VENTE ET L'ENTRETIEN DE CATERHAM

DEALER OF THE YEAR

Depuis 2016

© droits réservés www.lemun-c.com 03-21

www.caterham-sv.com 02 37 47 83 33 svautomobile@wanadoo.fr

L'ART DE L'AUTOMOBILE

Ferrari F12 TDF Tailor Made - 1.390.000 €, 04/16, 9.000 km, cuir Testa di Moro, Int. full carbone mat, Car Play, Full PPF, Lift

Ferrari 812 Superfast - 329 900 €, 10/19, 7.000 km, 1ère main, FR, Lift, full carbone ext., JBL, cam. Av/Arr, volant LED

Alpine A110 R – 132.900 €, 12/24, 2.500 km, Focal Premium, full carbone, Config. rare, FR, 1ère main

Ferrari 812 GTS Tailor Made Agnelli One of One - 499.000 €, 12/23, 1.450 km, exposé au musée Ferrari, 125.000 € d'options

Porsche 996 GT3 RS (1 sur 682) - 239.000 €, 12/03, 20.500 km, 2ème main, état concours, dossier complet

Aston Martin DBS 2+2 Touchtronic - 179.900 €, 03/10, 965 km, B&O, état exceptionnel, suivi Aston Martin, 2ème main

McLaren 600 LT MSO - 254.500 € (TVA), 07/19, 5.100 km, Clubsport Pro, baquets Senna, full carbone Int / Ext

Ferrari F430 Scuderia 16M (499 ex.) - 499.000 €, 07/09, 9 350 km, état exceptionnel, full PPF, hifi JBL, suivi complet

Mercedes G63 AMG - 219.000 €, 06/24, 2.400 km, cuir Designo beige, Cam 360°, Burmester 3D, réser. 100 L, 1ère main

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

Mercedes S63 AMG E-Performance (802 cv) - 199.900 €, 02/24, 12.900 km, full options, Burmester 4D, full PPF, 1ère main

Lamborghini Murcielago LP640 "Manual" - 1/88 - 799.000 €, 01/07, 35.300 km, cuir Diamond, Lift, GPS, 2ème main

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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

Après quatre ans d'existence, *ADN automobile* confirme sa position de spécialiste Porsche en région Lyonnaise

Porsche 911 (991.1) GT3 3.8 L PDK
12/16, 36.000 km, Lava Orange, cuir / alcantara noir, PTS Lava Orange, clubsport, Lift, baquets, 90 L

Porsche Boxster Spyder 981
02/16, 8.000 km, argent GT, cuir / alcntara noir, baquets sport, caméra, cuir étendu, carbone

Porsche 911 (991.2) GTS PDK 450 cv
09/19, 66.000 km, rouge carmin, cuir / alcantara noir, Bose, PDLS+, caméra, carbone

Porsche 911 (991.1) GT3 3.8 L PDK
04/15, 22.000 km, gris quartz, cuir / alcantara noir, clubsport, Lift, baquets sport, 90 L

Porsche 911 (991.2) 4 S Cab. 3.0 L PDK 420 cv
03/16, 43.000 km, bleu Miami, cuir noir, baquets, Bose, PDLS+, cuir étendu, caméra

Porsche Panamera Sport Turismo GTS
09/19, 40.500 km, gris volcano, cuir / alcantara noir, Bose, PDLS+, cuir étendu, caméra, 4 roues directrices

Vivez vos passions, laisser vos sens s'exprimer, et surtout, *« Arrêtez de bien vous conduire ! »*

Que vous soyez acros aux track-days, amateur de road trip avec les copains **ou tout simplement** adepte des balades bucoliques, nous avons le jouet qu'il vous faut et si nous ne l'avons pas en stock, nous nous faisons un devoir et un plaisir de trouver pour vous la perle rare.

Accessoirement nous partageons avec plaisir nos sorties piste avec nos clients, mettant ainsi en valeur notre devise : « *ADN automobile, le plaisir par les sens* ».

N'hésitez pas à nous contacter ou mieux rendez-nous visite pour un moment convivial !

ADN automobile
662 Rue des Jonchères
Bâtiment N - 68730 GENAY

ADN automobile
La passion par les sens

www.adnautomobile.com
✆ **Didier Marceddu**
+ 33 6 12 30 11 59

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

Suivez-nous !
@moteuretsens

Moteur & SENS®

NOTRE SHOWROOM À 30 MIN DE PARIS

WWW.MOTEURETSENS.COM

Lamborghini Huracan STO LP 640-2
06/21 – 15.800 km – 369.900 €
Bianco Asopo (Ad Personam), alcantara noir, baquets carbone sport, Lamborghini telemetry

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

Ford GT V6
06/23 – 142 km – 790.000 €
Bleu Liquid, tissus / alcantara noir, Pk Ext carbone, project. Design 2, diffuseur carbone

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

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

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

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

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

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

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

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

~~UNIQUEMENT~~ SUR RENDEZ-VOUS

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 Portofino
09/22, 620 ch, 7.100 km, Gtie Approved, 1ère main, **229.000 €**

Lamborghini Huracan EVO Spyder
07/22, 640 ch, 2.900 km
300.000 € (TVA 17 % Récup)

Ferrari SF 90 Spider
10/23, 999 ch, 295 km, carnet, 1ère main, **450.000 €** (TVA 17% Récup)

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

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

CPSA 28

Vente de véhicules de Sport et d'Exception

Ferrari F430
2008, 47.800 km, 127.990 €
Rosso Scuderia, cuir Daytona noir, nombreuses options

Porsche 911 (992) 3.0 L 480 cv GTS « Le Mans » PDK
12/23 - 303 km - 324.990 €
Gris métal, cuir noir, pack Int Race-Tex noir, zétriers rouges

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

Ferrari Portofino V8 3.9 L Turbo 620 M
2022 - 5.995 km - 296.990 €
Gris métal, cuir noir, surpiqures jaunes, full options

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

Mercedes AMG GT Roadster 4.0 L V8 c Speedshift 7 557 cv
07/17 - 50.179 km - 119.990 €
Gris métal, cuir noir, Bluetooth, étriers rouges, JA 19 / 20

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

Porsche 911 (992) Cabriolet 3.0 L 450 cv PDK
2019 - 28.000 km - 165.990 €
Gris craie, cuir noir, 46 options

✆ 06 74 45 08 28

www.cpsa28.com

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Beaumont
Automobile Paris

PADDOCK
PARIS

Achat | Vente | Dépôt Vente | Véhicules Sport & Collection

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

@beaumont_automobile

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

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

@paddock.paris

mecane®

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

Ford Mustang GT 5.0 V8 450 BVM Cab.
03/19 - 10 854 km - 55 900 €
Suspension Magneride, Pack Performance,
Pack premium, Echap. sport, SYNC3

Mercedes C63 AMG 4.0 V8 476
03/2016 - 24 368 km - 54 900 €
Burmester, Distronic+, Assit. conduite+,
Historique complet Mercedes

Achat
Vente
Dépôt vente
Recherche
personnalisée

Showroom accessible
uniquement sur rendez-vous
du mardi au samedi.

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

Porsche Boxster S 3.4 310 BVM
03/11 - 21 772 km - 49 900 €
PSE, PCM, Pack multimédia, bi xénons,
cuir, historique complet CP, PIWI ok

Jaguar F-Type R P575 5.0 V8 AWD
11/20 - 7 842 km - 124 900 €
Sièges performance, black pack, Meridian,
pack gd froid, suspension adaptative, caméra

69bis Avenue Jean Jaurès
30900 Nîmes

contact@mecane.fr
Tél. 06 60 04 51 14

mecane.fr

Eleven Cars

Ferrari 550 Maranello
79.000 km - Française

Ferrari 360 Modena
44.000 km - boite F1

Ferrari F355 Spider
Boite mécanique - 79.000 km

BMW M3 E36
38.000 km - 1ére peinture - historique complet

BMW M3 E46
15.200 km - 1ére peinture - historique complet

BMW M3 Berline
75.000 km - française

Ferrari 488 GTB
36.000 km - origine Pozzi

Porsche 996 GT3 Clubsport usine
85.000 km - Française

Venturi Transcup 260
125.000 km - histo. complet - moteur neuf

Mercedes 320 CE Cabriolet
72.000 km - état concours

Mercedes 500 SL
25.000 km - 1ére peinture - historique complet

Lotus Omega
59.000 km - 1ére main – française

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

www.eleven-cars.com @elevencars

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

FRANCE SUPERCARS

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

FRANCE SUPERCARS LYON
317 rue du Vauzel
69480 Amberieux d'Azergues
✆ 04 74 69 95 79

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

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

Ferrari 296 GTB
04/23 – 9.900 km – 274.900 €
Cuir nero, volant carbone / Led, Lift

Maserati MC 20
05/22 – 11.900 km – 249.900 €
Alcantara, Packs Int. / Ext. carbone, Lift

Porsche 718 cayman GT 4 RS
09/23 – 1.900 km – 249.900 €
Cuir noir / alcantara gris Arc, Pack Sport Chrono, Lift

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

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

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

Porsche 911 (992) Carrera 4 S Cabriolet
05/19 – 40.300 km – 149.900 €
Cuir noir, Pack Sport Chrono, PTV +, Lift

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

Lotus exige 350 Sport
11/19 – 16.750 km – 85.900 €
Cuir / Alcantara noir, nouvelle BVM 6, isolation phonique

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

contact@francesupercars.com www.francesupercars.com _france_supercars_

PAGID RACING

ENDLESS

ADVANCED RACING BRAKE TECHNOLOGY

brembo RACING

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

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

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

ATOMIX-R

ASSURANCE AUTO

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

Réductions importantes pour kilométrage limité.

Spécialiste pour les Hypercars et GT d'Exception

Assurance tous risques Circuit / Loisir
incluse dans votre contrat.

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

Nouveaux Tarifs 2025

Exemples de tarifs

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

Ferrari 296 GTS
A partir de 1 250 €/an*

Ferrari 488 Pista Spider
A partir de 1 730 €/an*

Ferrari 812 Superfast
A partir de 2 040 €/an*

Ferrari Monza SP2
Tarif sur demande

N° Orias : 14000184

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

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

Mercedes SL500 (R129)
08/99, 33.600 km, argent Adamantin, cuir noir, xénon, 4 places, ADS, sièges mémo / chauf / 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 AMG G63 Grand Edition Série Spéciale Finale 1000 Ex au monde 02/24, 9 km, noir magno, cuir noir, V.Max, carbone, TOE, Burmester, JA 22, full opts, fr, malus payé, TVA, gtie, dispo • **287.000 €**
AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly
03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com

VW ID. Buzz PRO 150 kW
08/23, 1.100 km, argent mono métal, Pack Design, Pack Assistance, Pack Open & Close, inter style, JA 19, Gtie 08/26 • **45.900 €**
AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly
03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com

Mercedes A160 Style Line BVM
02/22, 35.900 km, noir Cosmos, tissu noir, française • **22.900 €** (TVA)
AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly
03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com

Ferrari 296 GTS 3.0 L V6 830 cv Hybride
2023, 500 km, Rosso Corsa, cuir complet Charcoal, très Nbses options, malus payé • **366.000 €** (Poss. HT)
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com

Ferrari Purosangue 6.5 L V12 725 cv
2024, bleu Le Mans, cuir bleu Sterling, T.O Pano cristal, Nbres options, malus payé, Gar. 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

Porsche 991 Turbo Cabriolet Ph 2 PDK 3.8 L 540 cv
2016, 49.000 km, gris quartz, cuir complet beige / noir, Sport Chrono +, Burmester, PDLS +, volant Sport GT, PASM • **139.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com

Corvette C7 Targa Grandsport 6.2 L V8 466 cv
04/19, 14.000 km, Blanc, cuir noir, Châssis Z06, Siéges Sport / Chauff. / Ventilés, état d'origine • **85.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com

Aston Martin V8 Vantage BVM 6 4.3 L 380 cv
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

Ford Mustang GT Fastback 5.0 L V8 450 cv
04/19, 39.000 km, gris Magnetic, cuir noir / surpiqures blanches, Recaro, pack Band & Olufsen, Pot sport Hurricane, Nbres options • **61.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com

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

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

Glasurit

TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

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, 1ère 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

PLATIN_WHEELS_FRANCE CONFIGURATEUR.EROL.FR 01.44.78.10.10

PLATIN ★★★ TYRES

NEW!

PLATIN RP 430 SUMMER

Pneu tourisme haute performance

Disponible du 16'' au 20''

www.platin-tyres.com

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

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

Ferrari SF90
09/21, 8.300 km, grigio Silverstone, cuir Daytona gris, full carbone, lift, 1ère main • **459.900 €**

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

Ferrari F8 Spider
11/21, 11.989 km, grigio opaco, cuir / alcantara nero, full carbone Int. et Ext., lift, 1ère main • **379.900 €**

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

Ferrari California 460
06/09, 53.121 km, grigio Silverstone, cuir beige, écussons, jantes forgées diamant • **109.900 €**

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 Portofino
07/18, 31.756 km, Rosso Corsa, cuir nero, volant carbone / led, camera, écussons • **214.900 €**

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

Ferrari F12 Berlinetta
11/13, 29.004 km, grigio Silverstone Racing, cuir / Alcantara, lift • **249.900 €**

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

Ferrari 488 Spider
12/17, 24.329 km, Rosso Corsa, cuir nero, lift, carbone Ext. • **265.900 €**

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

Transport Walter

VOTRE PARTENAIRE DE CONFIANCE POUR TOUS TYPES DE TRANSPORTS

EXPERTISE / FIABILITÉ / PONCTUALITÉ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PAINT SHIELD France

FILM DE PROTECTION * POUR VEHICULES DE PRESTIGE...

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

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

DEPUIS 2005

CONTACT

01 69 41 88 92

www.paintshield-france.fr

ADRESSE:
75 Zone artisanale de Montvoisin, 91400 Gometz la Ville. FRANCE

info@paintshieldfrance.fr

Lamborghini Aventador S Roadster V12 740 cv
2018, 18.900 km, noir métal, sièges électriques / chauffants alcantara, Pack carbone brillant, caméra, sono Sensonum, Lift, X-PEL intégral mat • **464.900 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr

Lamborghini Huracan Performante V10 640 cv
2018, 13.000 km, Bianco Icarus, sièges baquets, Int. Alcantara, Apple Car Play, Lift, X-PEL avant, étriers jaunes, JA Loges noir mat, TVA • **295.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr

Lamborghini Urus V8 650 cv
2020, 41.700 km, Nero Helene, sièges massants / chauffants / ventilés, config. 4 places, Xpel Av., 1ère main, Française • **239.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr

Lamborghini Huracan Sterrato
2023, 7.300 km, grigio Lynx, intérieur Sterrato, sièges sport, Arceau Titane, Apple Car Play, X-PEL intégral mat, JA Morus 19', Française, TVA, Gar. 2028 • **409.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr

Lamborghini Urus Performante V8 666 cv
2023, 16.550 Km, Blu Astraeus, Int. alcantara, sièges chauffants / massants / ventilés, Pack Ext. carbone brillant, B&O 3D, Lamborghini Bordeaux • **379.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr

Lamborghini Huracan EVO RWD Spyder
2021, 15.700 km, Blu Cepheus, Psiéges sport, Pk high gloss black, carbone int., Apple Car Play, Lift, X-PEL avant, JA Narvi noire / brillante, carnet, FR, TVA • **304.900 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr

Lamborghini Revuelto
2024, 1.500 km, Grigio Nimbus, sièges électriques / chauffants, Pk carbone brillant supérieur, Lift, JA Altanero Diamond Cut, FR, malus payé, TVA • **749.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr

Mercedes SL63 AMG V8 585 cv
2022, 18.000 km, cuir Nappa, sièges massants / chauffants / ventilés, Burmester, inserts carbone, freins carbone / céramique, Pack sport black • **169.900 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Théo Joyeux - t.joyeux@lamborghini-bordeaux.fr

PatrimOne
YOU TRUST • WE CARE
La Référence de l'Assurance Haut de Gamme
Solutions exclusives
pour les automobiles de prestige & de collections
sur **www.patrimOne.com**
Contacter Ladislas Palisson
Tél 01 42 99 60 20 | Fax 01 42 99 60 26
lpalisson@patrimone.com

Caterham Seven 340 SV
Neuf (En arrivage 07/25), Exclusive riviera blue, sièges baquets carbone avec rembourrage (620 R), châssis SV, Pack full Décal, JA Orcus 15' anthracite • **69.990 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com

Caterham 275 SV S
07/16, 30.050 km, orange burnt Lamborghini, Pack Black, châssis SV, Pack full Décal, JA Orcus 15' Silver • **43.990 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com

Caterham 340 S
Neuf (En stock), Premium hyper green, sièges cuir noir, châssis S, Pack full Décal pack, JA Apollo 13' black 6' / 8' • **61.490 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com

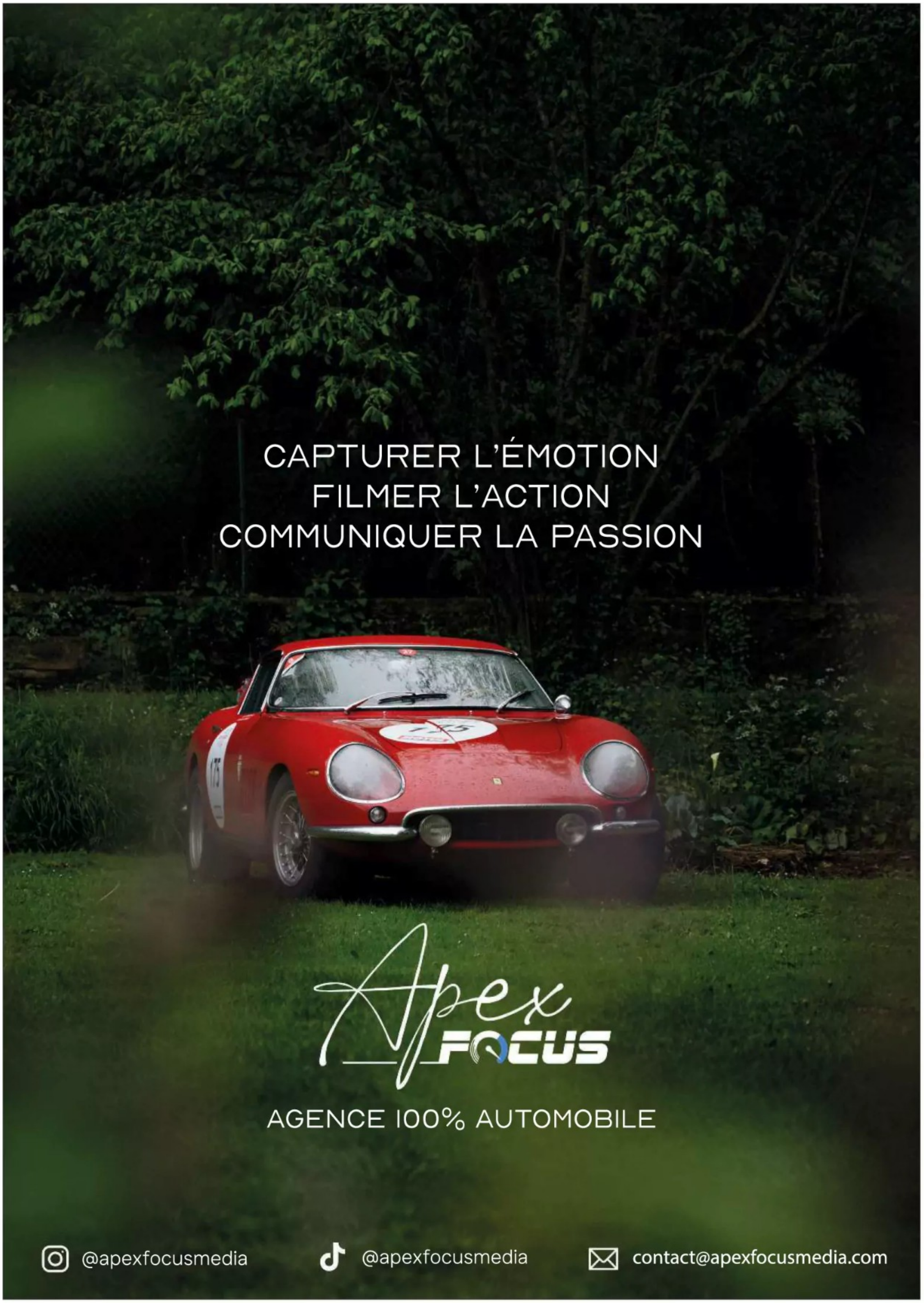
Caterham 340 SV R
Neuf (En arrivage 07/25), Premium peppermint green, Caterham signature (Nez 620), volant Momo suedine + GR, Pack full Décal, ailes avant carbone, châssis SV • **69.990 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com

Caterham 340 SV R
Neuf (En arrivage 07/25), Exclusive viper blue, sièges confort cuir / carbone, Caterham signature (Logo 7 sur siéges / Nez 620), Pack full Décal, châssis SV, JA Apollo 13' black 6' / 8' • **69.990 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com

Caterham 340 SV S
Neuf (En stock), vintage green, siéges cuir, colonne QR, Pack full Décal, chassis SV, JA Apollo black 6' / 8' • **63.900 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com

Caterham Super Seven 2000 SV
Neuf (En arrivage 07/25), British Racing green, siéges Auburn fluted, tableau de bord cuir Auburn, levier de vitesse / frein à main gainé Auburn, châssis SV, JA noires diamant • **67.990 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com

Caterham 340 SV R
Neuf (En arrivage 07/25), Exclusive dark silver, sièges carbone, volant Momo suédine, colonne GR, châssis SV, ailes avant carbone • **69.990 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com


CAPTURER L'ÉMOTION
FILMER L'ACTION
COMMUNIQUER LA PASSION
Apex FOCUS
AGENCE 100% AUTOMOBILE
@apexfocusmedia
@apexfocusmedia
contact@apexfocusmedia.com

MOTORSPORT IS GENEROUS

ASSOCIATION LOI 1901 D'INTERET GENERAL

PARTAGEONS NOTRE PASSION AVEC NOS AMIS EN SITUATION DE HANDICAP OU DE MOBILITÉ RÉDUITE

Entièrement basée sur le bénévolat, notre association dont la gestion financière se veut exemplaire et transparente, a pour vocation de soutenir la recherche médicale, des associations ou projets caritatifs par la collecte de fonds qui leur **sont intégralement reversés** lors d'évènements spécifiques.

La mission de Motorsport Is Generous ne se limite pas à recueillir des dons pour d'autres associations humanitaires, sociales, éducatives, sportives ou culturelles et doit permettre à des personnes en situation de handicap et/ou à mobilité réduite de venir partager notre passion dans des conditions privilégiées lors d'évènements (trackdays, compétitions et toutes manifestations en lien avec le sport mécanique) grâce au soutien d'acteurs du sport automobile (pilotes amateurs et professionnels, teams, circuits, organisateurs, clubs,...).

«La générosité, l'empathie et la passion permettent souvent d'extraordinaires rencontres.»

Frédéric Sausset, notre parrain.

www.mig-asso.com

Retro+

4.7/5 AVIS CLIENTS

THE FEEDBACK COMPANY eKomi

NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 8736 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous

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

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

05 65 100 100 • www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée – 128 Rue La Boétie – 75008 PARIS. RCS PARIS 350894944. N°ORIAS : n°07001762 (www.orias.fr) – Création : designe.fr *Au 17/03/2025

NOUVEAU

Sport auto — LA BOUTIQUE

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 SPÉCIALE

Le lot de 2 coffrets

26€50

au lieu de ~~31,80€~~

Soit -15% de réduction

Caractéristiques :

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

Pour profiter de l'offre SCANNEZ-MOI

Visuels non contractuels

En vente sur www.kiosquemag.com/boutique **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				€

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.

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 !

SPORT

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

124
COULISSES F1
Les grands prix de Monaco, d'Espagne & du Canada

Mercedes F1 Media

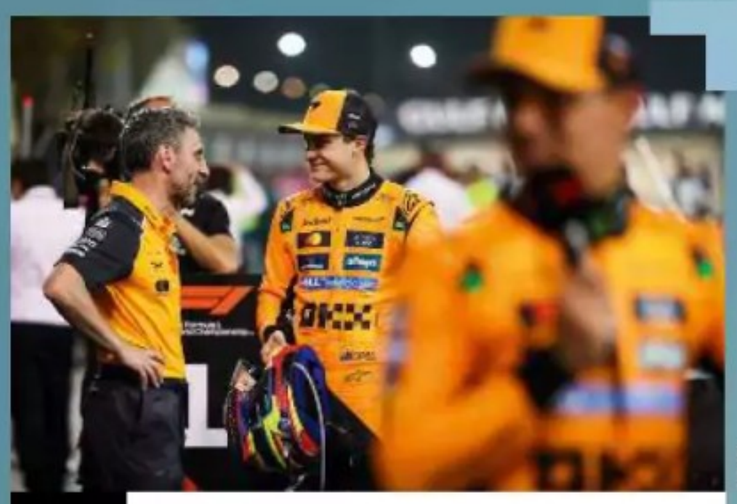
120

KIMI ANTONELLI LA TROUVAILLE

Même pour le sport automobile le plus cher et le plus exigeant qu'est la Formule 1, les pilotes ne sont plus recrutés à l'expérience. Andrea Kimi Antonelli avait onze ans quand Gwen Lagrue l'a détecté au volant de son kart. Propulsé cette année dans l'arène alors qu'il devait encore passer son bac, le jeune Italien apparaît déjà dans le sillage de Lewis Hamilton, qu'il a remplacé chez Mercedes.

Laurent Villaron

114 **STUDIO**
Peugeot 9X8 (WEC, Hypercar)



DPPI

134 **ENQUÊTE F1**
L'ascension d'Oscar Piastri

Laurent Villaron

138 **24 HEURES DU MANS 2025**
Avec les duos (et trios) père-fils

STUDIO Peugeot 9X8
(WEC, Hypercar, 2024-2025)

HYPER STYLÉE

S'il y avait un classement basé sur le design, la Peugeot 9X8 serait assurément sur le podium. **Malheureusement pour la marque française, les dieux de la course ne se laissent pas toujours influencer par l'esthétisme...**

Par Alain Pernot
Photos Laurent Villaron

Alors que la première version de la 9X8 avait fait le buzz en se passant d'aileron arrière, la deuxième version en adopte malgré l'absence de mât central.

Depuis sa présentation en juillet 2021, la Peugeot 9X8 a frappé les esprits autant par son look ravageur – qui incarne parfaitement les codes stylistiques de la marque – que par… son absence d'aileron arrière ! Serait-ce le service Design de Peugeot qui aurait imposé à Peugeot Sport cette configuration bien insolite afin de renforcer la singularité de cette nouvelle lionne ? Eh bien pas du tout, explique Olivier Jansonnie, le directeur technique de l'équipe basée à Versailles-Satory : *« Assez curieusement, à l'origine, c'est une proposition de la partie technique du projet. Le règlement à l'époque était quand même très différent, notamment en matière de cartographie aéro et d'homologation, et nous avons évalué assez rapidement deux ou trois options de concept aéro, dont un était effectivement sans aileron arrière. Tout simplement parce que nous n'avions pas besoin de l'aileron pour générer le niveau de performance aéro défini par le règlement. Nous avions réussi à optimiser le fonctionnement de la voiture dans une plage relativement réduite. Nous pensions pouvoir générer de la performance "masquée" qui n'était pas vue à l'homologation. Nous avons montré ça à nos stylistes et ils ont trouvé l'idée assez extraordinaire. Ça ne changeait pas le concept cinétique de l'auto, mais ça lui conférait une visibilité en effet très particulière qui attirait l'œil. »*

Rappelons que le règlement Hypercar définit une fenêtre de performance aérodynamique avec des valeurs d'appui et de traînée à ne pas dépasser. Cette fenêtre est volontairement facile à atteindre de manière que les constructeurs ne dépensent pas des fortunes en soufflerie et puissent donner à leur voiture une forme emblématique de la marque, sans être pénalisés en matière de performance. A l'inverse de Toyota, qui a concocté une Hypercar très semblable à une ancienne LMP1, Peugeot s'est pleinement emparé des libertés offertes par le législateur en délivrant une auto au style aussi atypique qu'affirmé, en générant l'essentiel de l'appui aérodynamique sous la voiture.

Moins déroutante qu'il n'y paraît

Comment ont réagi les pilotes à cette insolite absence d'appendice aérodynamique ? Ils ont surtout été déroutés au moment de la présentation de la voiture… *« Habituellement, avec l'aileron arrière, on sait où sont l'avant et l'arrière. Là, on ne savait pas trop de quel côté aller pour débâcher la partie avant ! »* reconnaît Loïc Duval. Et une fois au volant ? *« Pour ma part, je voulais donner sa chance au produit, comme on peut dire,* explique Jean-Eric Vergne. *Il m'était déjà arrivé dans ma carrière de rouler sans aileron après une casse. C'est absolument impossible de rouler avec ! Là, la voiture, dès le début, était pleinement opérationnelle. Elle était même bien équilibrée. Je n'avais pas du tout l'impression de ne pas avoir d'aileron arrière. L'aéro était générée par le fond plat, sous l'auto. Qu'elle soit générée par ce dernier ou par l'aileron arrière, ça reste de l'aéro ! »* Sentiment partagé par Loïc Duval : *« Sur un circuit comme le Paul Ricard où il n'y a pas de bosses, la voiture avait un comportement complètement classique. On n'avait pas la sensation que c'était quelque chose de révolutionnaire ni de nouveau, parce qu'on avait un ressenti équivalent à celui qu'on a avec d'autres voitures. En revanche, sur certaines pistes, c'est sûr que c'était plus dur de générer la charge aéro sous la voiture plutôt que par le dessus. »* ●●●

La deuxième version de la 9X8 n'a guère révolutionné les sensations éprouvées par les pilotes au volant.

"Sur la première 9X8, nous n'avions pas besoin de l'aileron pour générer le niveau de performance aéro défini par le règlement."

Olivier Jansonnie, directeur technique

En fait, les pilotes ont plus dû s'adapter aux spécificités de la catégorie qu'à l'absence d'aileron. *« Une Hypercar se pilote un peu différemment d'une P2 ou d'une LMP1,* analyse Jean-Eric Vergne. *On prend beaucoup plus les vibreurs. D'ailleurs, c'est pour ça qu'il y a pas mal de pilotes de GT qui ont tout de suite été très vite dans ce type de voiture. Les pilotes de LMP1 ont mis légèrement plus de temps à s'y faire parce que je trouve que ça se rapproche un peu plus du pilotage d'une GT. Il y a beaucoup moins d'aéro, plus de poids et pas un grip de folie. »*

Escalader les vibreurs avec une auto dont l'aéro est générée par le fond plat – ce qui nécessite une assiette constante – est loin d'être idéal… *« C'est vrai, c'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles nous avons changé par la suite pour un design traditionnel,* reconnaît l'ex-pilote de F1. *Les courses où on était le mieux avec la première version de la 9X8 étaient celles où il n'y avait pas de bosses. Le circuit le moins bosselé de la saison est au Qatar. Nous étions du reste deuxièmes jusqu'au dernier tour. Là-bas, notre niveau de performance était bien. »*

Composer avec un règlement évolutif

Lorsque la catégorie Hypercar a été lancée, Peugeot a été l'un des premiers constructeurs avec Toyota et Glickenhaus à s'embarquer dans l'aventure, quitte à essuyer les plâtres d'une réglementation balbutiante. *« Malheureusement, nous avons subi de plein fouet les évolutions du règlement,* explique Olivier Jansonnie. *Nous avons pris des risques techniques au début du projet car on s'est dit que c'était nécessaire pour se battre contre une équipe aussi expérimentée que Toyota, qui était à l'époque le seul constructeur engagé. Donc nous avons fait un pari audacieux et nous avons été un peu rattrapés par toutes les évolutions réglementaires qui – sur le fond – sont pertinentes pour l'intérêt du championnat, comme la convergence avec les LMDh qui permet d'avoir plus de concurrents au départ. Mais ces évolutions successives du règlement nous ont coûté très cher puisque nous nous sommes retrouvés coincés dans des concepts techniques desquels nous avons beaucoup de mal encore aujourd'hui à revenir. »*

Si elle a fait couler beaucoup d'encre, l'absence d'aileron n'était pas la seule caractéristique technique notable sur la première version de la 9X8. Elle disposait aussi de quatre roues de largeur identique (31 cm). *« Dans sa première version, le règlement était assez mal écrit dans le sens où, à nos yeux, il y avait une brèche qui autorisait à faire rouler des pneus de 29 cm à l'avant et 34 cm à l'arrière sur des véhicules à quatre roues motrices, même si ce n'était pas la solution retenue par Toyota, à l'époque. Nous avons donc explicitement posé la question à la FIA de savoir si c'était possible, en sous-entendant qu'on allait s'engouffrer dans cette brèche parce que nos simulations montraient que c'était plus performant. Et là, nous avons eu une réponse négative qui nous a fermé la porte. Nous sommes alors partis sur une voiture avec des pneus de 31 au carré. Il y a d'ailleurs eu une modification de règlement qui a clarifié la situation en interdisant notre interprétation. Et une fois que nous étions lancés, il y a eu un retournement qui a été poussé par Toyota à la suite des premiers essais de leur auto et décision a donc été prise, fin 2021, d'autoriser des pneus plus larges à l'arrière qu'à l'avant, ce qui est une monte plus performante. Mais c'était trop tard pour nous car nous avions planifié une entrée en course à la mi-saison 2022. Et puis nous avions des garanties de l'ACO et de la FIA qu'ils arriveraient à équilibrer les deux formules, ce qui ne s'est pas produit. »*

Après une première saison 2021 avec des pneus « au carré », Toyota a basculé sur des pneus larges à l'arrière début 2022 (avec la contrainte de ne déclencher le mode « autres roues motrices » qu'à partir de 190 km/h), alors que Peugeot est donc resté sur l'option 31 cm aux quatre roues avec un seuil de déclenchement de la traction intégrale à 130 km/h.

« Du fait que le règlement s'est un petit peu retourné, poursuit Olivier Jansonnie, *il y a beaucoup d'optimums réglementaires sur lesquels nous avons misé pour développer notre voiture qui ont été coupés ou neutralisés. Par exemple, dans la première balance de performance, le règlement ne tenait pas compte des hauteurs de centre de gravité des voitures. Il était dès lors possible de développer une auto avec un centre de gravité très bas et potentiellement de générer de la performance. C'est ce que nous avons fait. L'absence d'aileron participait à cette démarche. Nous ne l'avons pas fait pour ça mais ça contribuait à baisser le centre de gravité de la voiture. Je pense que nous avions un avantage sur ce point mais – entre-temps – ce paramètre-là a été compensé par le règlement pour intégrer les LMDh, ce qui n'était pas prévu au départ. Aujourd'hui, le calcul de l'équilibre des performances profite aux voitures qui ont un centre de gravité plus élevé que le nôtre. C'est comme si tu misais ton argent sur* ●●●

une niche fiscale et que la fiscalité changeait… » En conséquence, la première version de la 9X8 n'a pas affiché le niveau de performance attendu d'une équipe trois fois victorieuse des 24 Heures du Mans. *« Concernant la traction, avoir des pneus plus étroits à l'arrière par rapport aux autres, c'était un peu plus compliqué. On dégradait les pneus à l'arrière un peu plus rapidement »*, explique Jean-Eric Vergne. *« Nous avons vu assez vite, notamment après Sebring 2023, que nous n'avions aucune chance, étant donné l'écart de performance important entre les deux montes pneumatiques,* renchérit Olivier Jansonnie. *Etant seuls dans la dimension 31x31, nous savions que nous n'aurions jamais les faveurs des instances réglementaires. Nous avons donc décidé qu'il fallait faire différemment. C'était la seule solution, sinon je pense que ça aurait été la mort du programme. Cela nous a coûté cher sportivement, parce que nous avons fait une saison et demie avec une voiture un peu obsolète, et puis financièrement aussi car nous avons dû développer une auto nouvelle. La monte pneumatique affecte en effet la répartition des masses et la répartition aérodynamique, ce qui implique une carrosserie inédite également. »*

Une nouvelle version mais pas de révolution

Le règlement Hypercar étant basé sur des cycles d'homologation de cinq ans, la marge de manœuvre laissée au bureau d'études de Satory était limitée à l'utilisation de quelques jokers prévus par le règlement. Après onze courses ponctuées par un unique podium (Monza 2023), une nouvelle version de la 9X8 est apparue en avril 2024 aux 6 Heures d'Imola. Baptisée « 9X8 2024 », cette auto s'aligne donc sur la concurrence en matière de monte de pneus (34 cm à l'arrière, 29 cm à l'avant et donc vitesse de déploiement des 4 roues motrices remontée à 190 km/h). Elle est aussi équipée d'un aileron arrière. *« Je ne sais pas si c'était absolument nécessaire, mais nous avions tellement peu de temps – nous l'avons refaite en quatre mois ! – que mettre un aileron était la solution la plus facile pour arriver aux objectifs aéro. Après, il a fallu étudier comment en intégrer un alors qu'il n'y a pas de mât central à l'arrière. »* Cette nouvelle version a-t-elle transfiguré le comportement de la lionne ? La réponse de Jean-Eric Vergne fuse : *« Non. L'un des avantages, c'est que, à partir du moment où on a les mêmes roues et le même déploiement des quatre roues motrices, on parvient à se comparer quand même beaucoup plus facilement. En matière de sensations au volant, on a gagné un peu en traction, et on a perdu un peu dans les rapides au niveau du train avant, mais c'est à peu près tout. »* Loïc Duval note d'autres améliorations : *« Nous avons désormais moins de traînée aéro et la voiture est aussi plus facile à exploiter sur les bosses. Cela la rend plus polyvalente, peu importe la piste. On a fait un vrai pas en avant sur ce point. Je pense également qu'on a évolué en matière d'exploitation des pneus, sur la mise en température dans les tours de sortie. Après, je pense qu'on a encore des progrès à faire. Disons que nous avons réduit nos problèmes de 30 %. C'était plaisant, à Spa, d'être roues contre roues avec des Toyota, des Ferrari ou des Porsche. Ça a fait du bien à tout le monde, que ce soit sur le plan de la technique ou sur celui des pilotes, d'avoir le sentiment de se battre*

"C'était plaisant, à Spa, d'être roues contre roues avec des Toyota, des Ferrari ou des Porsche. Ça a fait du bien à tout le monde, que ce soit sur le plan de la technique ou sur celui des pilotes."

Loïc Duval, pilote

à armes égales et de pouvoir se tirer la bourre avec eux. Sur un circuit comme Spa, nos deux voitures étaient capables de terminer dans le Top 5, je pense. »
Malheureusement, il n'en a rien été. La nº 94 a dû se retirer après un contact de Malthe Jakobsen avec un autre concurrent alors qu'il défendait la cinquième place. Quant à la nº 93, un raté dans la transmission d'informations a empêché Jean-Eric Vergne d'effectuer un ravitaillement opportun lors d'un safety car, le condamnant à une très rageante 11e place, à la porte des points.
Cette déception n'a pas remonté le moral de l'équipe avant les 24 Heures du Mans. *« En toute objectivité, ce serait mentir aujourd'hui de dire qu'on va gagner les 24 Heures,* reconnaissait Loïc Duval. *En revanche, jouer un Top 5, pourquoi pas, si l'on met tout dans l'ordre. Et ce ne sera pas facile. Ce n'est pas rendre les armes de le dire. C'est une réalité. Il faut qu'on fasse mieux. »*
Coup dur supplémentaire au Mans : la BoP n'a fait aucun cadeau à l'équipe. Limitées en puissance en fin de ligne droite, les Peugeot n'ont jamais été dans le match, pas plus aux essais (aucune voiture en Hyperpole) qu'en course (12e et 17e places).
Présent pour la première fois sur une course WEC à Spa, le nouveau patron de la marque Peugeot – Alain Favey – semble malgré tout conquis par cette discipline et a assuré que Peugeot restera bien en Endurance sur le long terme. En coulisses, le bureau d'études planche déjà sur une voiture inédite qui devrait entrer en piste en 2027. Mais d'ici là, les Lions devront encore avaler quelques vaches maigres… ●

TECHNIQUE

Moteur thermique : **V6 à 90°, biturbo (de type X6H)**
Cylindrée : **2 600 cm³** Position : **centrale arrière, axe longitudinal**
Distribution : **double arbre à cames, 4 soupapes par cylindre**
Puissance thermique maxi : **680 ch (soit 500 kW) à 8 000 tr/mn**
Système hybride : **ERS Peugeot/Marelli disposé transversalement à l'avant, connecté à une batterie haute densité de 900 V développée par Peugeot Sport et TotalEnergies Saft**
Puissance électrique maxi : **272 ch (soit 200 kW)**
Puissance cumulée (réglementée) : **680 ch (soit 500 kW)**
Transmission : **aux roues AR ou intégrale au-delà de 190 km/h (130 km/h pour la première version)**
Boîte de vitesses : **SADEV à 7 rapports + marche arrière, carter aluminium, commande par palettes au volant**
Châssis : **monocoque en carbone + panneaux latéraux en Zylon**
Suspension AV & AR : **triangles superposés avec poussoirs à l'avant et tirants à l'arrière, barres de torsion, amortisseurs réglables Öhlins**
Freins AV/AR : **disques Carbone Industrie (380/365 mm)**
Direction : **à crémaillère, à assistance hydraulique**
Pneus AV & AR : **29/71 & 34/71 R 18 (Michelin)**
L – l - h : **4 995 - 2 000 - 1 145 mm**
Réservoir : **90 litres**
Poids minimal : **1 030 kg**

DIAMANT BRUT

Au Grand Prix du Canada, Kimi Antonelli est monté sur son premier podium de Formule 1. Au soir de ce dixième grand prix de la saison, il était le mieux classé des débutants. Le jeune pilote Mercedes apparaissait déjà dans le sillage de Lewis Hamilton, qu'il a remplacé au sein de l'écurie allemande. **Un premier bilan qui n'étonne pas les témoins des débuts d'un parcours à peine entamé.**

Par **Lionel Froissart**
Photos **Mercedes F1 Media & DPPI**

"SA FAÇON DE DÉFENDRE SA PLACE, DE PRÉPARER ET EXÉCUTER SES DÉPASSEMENTS, ET SURTOUT SA MANIÈRE D'ASSUMER LE LEADERSHIP AU SEIN DE SA PETITE STRUCTURE M'ONT CONVAINCU."

Gwen Lagrue, "dénicheur de talents" pour Mercedes

Commençons par un petit exercice de mémoire. Que faisiez-vous à l'âge de 18 ans ? Quel adolescent étiez-vous ? Qu'aviez-vous accompli ? Où en étiez-vous de vos études ? Lesquels d'entre vous avaient obtenu – et du premier coup, bien sûr – le permis de conduire ? Cette rafale de questions est valable pour vous, fidèles lecteurs, comme pour nous, vos humbles serviteurs de la rédaction de *Sport Auto*.
N'y voyez pas une soudaine curiosité déplacée, mais simplement une façon de prendre la mesure de ce que réalisent les jeunes pilotes du XXIe siècle engagés en F1, faisant preuve d'une maturité et d'une précocité bluffantes. On se souvient que Max Verstappen a disputé son premier grand prix à l'âge de 17 ans et demi. Ce que l'on jugeait, à l'époque, comme l'exploit d'un petit génie du pilotage. Et qui a d'ailleurs incité la FIA à appliquer une jurisprudence imposant d'avoir au moins 18 ans pour pouvoir disputer une course de F1.
La précocité des pilotes actuels est devenue la norme, alors que la Formule 1 a longtemps concerné des adultes qui n'accédaient au sommet de cette pyramide du sport automobile qu'à un âge que l'on qualifierait aujourd'hui d'« avancé ».

Repéré à 11 ans

Voici un exemple significatif d'un pilote ayant connu une belle carrière malgré des débuts tardifs. Nous parlons de Jacques Laffite, qui a commencé la compétition automobile à la fin de l'année 1969 à l'âge de 26 ans (après avoir remporté le Trophée Winfield) et disputé son premier grand prix moins de cinq ans plus tard, alors qu'il abordait la trentaine. Il fallut un accident en 1986 pour mettre une fin brutale à un joli parcours, à l'âge de 42 ans ! Une telle carrière semble inimaginable de nos jours. Désormais, presque toutes les équipes de Formule 1 sont dotées d'une cellule de repérage et de recrutement afin de mettre la main sur les talents les plus précoces pour ensuite former et préparer les plus prometteurs avec l'objectif de les mener jusqu'à la F1.
Grâce à ce passage au tamis digne de chercheurs d'or, Andrea Kimi Antonelli est l'une de ces rares pépites. Il a été découvert à l'âge de

DPPI

Comme beaucoup d'espoirs, Andrea Kimi Antonelli a été repéré très jeune grâce à ses performances en karting. Mais tous ne franchissent pas avec succès le passage à la monoplace. Ce qui fut une formalité pour le jeune Italien. Il lui reste à construite sa carrière en F1.

11 ans par Gwen Lagrue, le Français qui occupe le poste de Driver Development Advisor (« consultant en développement pilotes ») pour Mercedes. Et qui chaperonne depuis le jeune espoir… A propos de son rôle de *« scout »* – que l'on peut traduire par « dénicheur de talents » –, Lagrue détaille : *« Mon réseau dans le milieu du Karting m'a alerté sur ce pilote qui semblait prometteur. En toute discrétion, je suis allé voir quelques-unes de ses courses en Italie. Plus que la performance pure, qui est importante bien sûr, je tiens à me faire une idée de la façon dont un jeune pilote se comporte sur la piste, mais aussi en dehors. C'était en 2016 ou 2017, et Kimi courait alors sous les couleurs de* ●●●

DPPI

DPPI

Kimi (c'est son surnom qui n'a rien à voir avec Kimi Räikkönen) Antonelli a été désigné pour succéder à son idole Lewis Hamilton au volant d'une Mercedes. Le champion britannique n'a pas été avare de conseils. Toto Wolff, le patron de l'équipe, a confiance en sa jeune recrue et veut lui laisser le temps de s'épanouir. Pour cela, Antonelli peut compter sur l'expertise de Peter Bonnington, son ingénieur de piste, après avoir été celui d'un certain Hamilton. Quand à Marco Antonelli, il apporte à Kimi le soutien et l'amour d'un père.

"J'AI TOUJOURS ASSUMÉ CE RISQUE DE FAIRE DÉBUTER KIMI EN F1 CHEZ NOUS. JE VOULAIS QUE SON APPRENTISSAGE AIT LIEU AU SEIN DU MERCEDES F1 TEAM."

Toto Wolff, patron de Mercedes F1

Tony Kart, mais il ne disposait pas du meilleur matériel. Malgré ce handicap, sa façon de défendre sa place, de préparer et exécuter ses dépassements, sa lecture de la course et surtout sa manière d'assumer le leadership au sein de sa petite structure m'ont convaincu. Le talent était là, c'était flagrant. » C'est ainsi que dès 2017, Kimi Antonelli, 11 ans, est intégré à la filière Mercedes, ce qui lui facilite la vie pour progresser en Karting dont le haut niveau exige de solides budgets.
Récemment, l'ancien champion du monde (2016) Nico Rosberg se souvenait avoir donné un petit coup de main financier à Antonelli alors que celui-ci était un des pilotes de sa Rosberg Racing Academy, pour compléter l'apport de Mercedes : « *C'était une toute petite somme, mais j'ai dû y mettre un peu du mien. Il était l'un des meilleurs pilotes de Karting que nous ayons jamais vus. Il a le niveau de talent de Lewis* (Hamilton) *ou Max* (Verstappen). » Nous avons également rencontré des mécaniciens qui ont eu l'occasion de s'occuper du pilote italien, lorsqu'il évoluait en Karting. Ils ne tarissent pas d'éloges sur le potentiel d'Antonelli. Lequel a confirmé dès qu'il fut propulsé en monoplace, raflant une multitude de succès en F4 puis en championnat d'Europe Freca.
Gwen Lagrue explique que dès l'intégration d'un jeune pilote dans la filière Mercedes, la dose de travail augmente progressivement, dans une multitude de domaines, ce qui ne se limite pas au seul pilotage, et comprend la préparation physique, mentale, comportementale, sans oublier « l'éducation » de l'entourage. Ce que les responsables des filières soulignent souvent en prenant de grandes précautions oratoires. Surtout lorsque vient le moment d'apprendre aux parents des champions en herbe qu'il leur faut se mettre en retrait pour ne pas nuire au début de leur carrière. Le père de Kimi, Marco Antonelli, lui, a été un honnête pilote de GT (de niveau Bronze, il lui arrive de reprendre le volant en compétition) et dirige sa propre équipe de course, AKM Motorsport.
Pour cette première saison de son rejeton, il ne s'est pas résolu à rester à la maison. Il essaye d'être présent sur la plupart des grands prix, luttant contre son tempérament pour s'en tenir à un soutien discret, laissant l'équipe Mercedes et Gwen Lagrue gérer le quotidien et surtout veiller au polissage de ce diamant brut qu'est Kimi Antonelli.

12 000 km avant le grand jour

Ce n'est qu'une fois engagé en Formule 2 (en 2024) que la préparation pour accéder à la F1 a vraiment commencé pour l'Italien. Lagrue a choisi de ne pas le faire passer par la F3. « *Cette catégorie n'a pas de sens,* assène le recruteur français avec des mots moins diplomatiques. *Il y a trop d'incertitudes au niveau du matériel et surtout trop peu de roulage lors des meetings. C'est une des raisons qui nous ont convaincus de faire l'impasse sur la F3 pour propulser directement Kimi en F2, avec en parallèle un solide programme de simulateur axé sur la F1.* »
Dès que la catégorie reine est devenue une réalité et un objectif de plus en plus proche, Kimi Antonelli s'est retrouvé au volant d'une Mercedes de grands prix (vieille de deux ans), accumulant sur plusieurs circuits près de 12 000 kilomètres de roulage. Puis ce fut le grand jour, le 30 août 2024, une semaine après son 18e anniversaire, avec son apparition – furtive – lors de la première séance d'essais du Grand Prix d'Italie à Monza, où l'impétrant s'est laissé emporter par son enthousiasme, plantant la W15 de George Russell après seulement quelques tours. Pas grave, il avait fait entrevoir une belle pointe de vitesse. Le lundi suivant, il était d'ailleurs confirmé comme futur pilote titulaire pour remplacer Lewis Hamilton, en partance pour Ferrari.
Toto Wolff, le patron de l'équipe Mercedes, est très à l'écoute de Gwen Lagrue et convaincu que le jeune Italien ne devait pas sortir

Gwen Lagrue, responsable du développement des jeunes pilotes de la filière Mercedes, est certain d'avoir déniché un futur champion avec Andrea Kimi Antonelli. Le Français se montre toutefois intransigeant et ne se prive pas d'être critique au moindre manquement de ses recrues.

du giron de Mercedes. Il n'était pas question de le prêter à une équipe cliente (Williams) pour préparer le poulain à intégrer un top team : « *J'ai toujours assumé ce risque de faire débuter Kimi en F1 chez nous,* assure-t-il. *Je voulais que son apprentissage ait lieu au sein du Mercedes F1 Team. Il réalise exactement ce que nous attendons de lui, et c'est prometteur. Nous devons juste lui donner le temps de s'épanouir pleinement.* »

Sans pression face à Russell

Une politique encouragée par le recruteur de Mercedes, qui se félicite de la façon dont le débutant a entamé sa carrière dans l'écurie mère : « *Je trouve que son début de saison démontre une incroyable maturité dans son approche et la construction de ses courses. Tout ça en faisant un minimum d'erreurs, il s'est rapproché du niveau de Russell, sans se mettre de pression supplémentaire.* »
Au premier rang des satisfactions, il y a tous ces points marqués évoqués plus haut (dont une 4e place lors de son premier grand prix en Australie), mais il y a aussi cette pole position réalisée à Miami. Certes, elle ne comptait que pour la course sprint. Mais un meilleur temps absolu lors d'une qualification reste une référence majeure. Et course après course, Antonelli rejoint les temps de son coéquipier britannique.
Côté déceptions, il y a cette triplette de grands prix ratés à Imola, Monaco et Barcelone, dont deux abandons pour des raisons mécaniques. À Imola, à quarante kilomètres de sa ville natale de Bologne, Kimi Antonelli a pris conscience de l'implication exclusive qu'exige la Formule 1. Encore étudiant, ayant choisi de passer l'équivalent italien du bac ces prochaines semaines, il avait convié une classe entière de son lycée la veille des premiers essais de son grand prix à domicile. Ce qui s'avéra une perte d'énergie. Le jeune homme l'a reconnu et l'a intégré comme une leçon : « *J'ai encore beaucoup appris, notamment sur la gestion des week-ends plus chargés. Imola était incroyable, tant par l'intensité que par le temps passé devant mon public, et je n'ai clairement pas géré les choses de la meilleure façon.* » S'est ajoutée à ce désordre la désillusion d'une qualification ratée faute d'avoir compris la gestion des pneus, et d'un abandon en course. Cela fait aussi partie de l'éducation d'un pilote et enrichit son expérience. ●

Les hommes clés autour de Kimi Antonelli

Toto Wolff : directeur de l'équipe Mercedes.
Peter Bonnington : ingénieur de piste.
Sergi Avila : préparateur physique depuis la F4.
Michael Sansoni : ingénieur de performance.
Stéphane Folio : analyste spécialisé dans les datas de pilotage.
Matthew Thomson : préparateur mental.
Gwen Lagrue : consultant en développement pilotes.

FORMULE 1

Dans les coulisses des grands prix

GP de Monaco
CIRCUIT DE MONACO
23 - 25 MAI 2025

GP d'Espagne
CIRCUIT DE BARCELONE-CATALUNYA
30 MAI - 1ER JUIN 2025

GP du Canada
CIRCUIT GILLES VILLENEUVE
13 - 15 JUIN 2025

Nico Hülkenberg est le parfait coursier pour l'équipe Sauber. L'Allemand est le seul à lui avoir apporté des points depuis le début de la saison, parvenant même à précéder une Ferrari en se classant 5e en Espagne. Mais toujours pas de podium à l'horizon. En espérant une victoire lorsque Sauber deviendra Audi en 2026 ?

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

01 F1 Media

02 Lionel Froissart

A l'occasion d'une projection privée du film *F1*, deux pilotes ont snobé l'invitation. Tout d'abord Lance Stroll, que les choses de la Formule 1 n'intéressent pas vraiment, et surtout Max Verstappen qui a précisé être resté chez lui au volant de son simulateur. C'était peut-être plus proche de la réalité.

Adrian Newey n'avait plus été aperçu sur un grand prix depuis plusieurs mois et son recrutement par Aston Martin. Il est réapparu à Monaco, pour se rendre compte « in vivo » comment travaille sa nouvelle équipe. Au passage, il a révélé que certains outils de l'équipe anglaise n'étaient pas à la hauteur du défi de la F1.

GP de Monaco

CIRCUIT DE MONACO

23 - 25 MAI 2025

JEUDI 22 MAI

01 Verstappen et le grand écran ?

Il préfère son simulateur

La Formula One Management a organisé une projection privée du film *F1* à laquelle sont conviés tous les pilotes du plateau et les patrons d'écurie dans un cinéma de Monaco. Seuls deux des vingt pilotes ont zappé la soirée : Max Verstappen et Lance Stroll. Le Canadien a prétexté des occupations de première importance (sans doute pas la recherche de sponsors) et le Néerlandais, avec son franc-parler habituel, a simplement indiqué que ça ne l'intéressait pas. Verstappen a préféré rester chez lui dans son simulateur personnel (toujours pas concerné par les changements de couches de son bébé) plutôt que de visionner le long métrage dont la vedette est Brad Pitt et qui a été coproduit et supervisé par Lewis Hamilton. Le pilote Red Bull a refusé de jouer dans certaines scènes.

VENDREDI 23 MAI

Tsunoda victime d'Imola

Une Red Bull moins évoluée

Le Japonais n'aborde pas le difficile Grand Prix de Monaco dans les meilleures dispositions. Il reste marqué par son gros crash d'Imola, ce qui n'est pas la manière la plus confortable d'aborder une série de trois courses d'affilée. Sur le plan technique, l'équipe Red Bull confirme que Tsunoda ne disposera pas des derniers développements, l'enchaînement des courses ne permettant pas de fabriquer dans les temps les pièces nécessaires. Une fois de plus, le Japonais n'aura pas l'ultime version de la RB21 dont profite Max Verstappen.

Stroll accroche Leclerc

Mini-pénalité

Le Grand Prix de Monaco commence par une grosse frayeur pour Charles Leclerc dès son premier tour lancé. La Ferrari est victime de la distraction de Lance Stroll qui lui coupe la trajectoire. Le Monégasque y laisse l'aileron avant de sa monoplace, mais parvient à rejoindre son stand . Même s'il ne s'agit que d'une séance d'essais libres, la FIA se penche sur l'incident et inflige au Canadien une place de pénalité sur la future grille de départ. Nous nous étonnons de la « clémence » de la sanction, mais un membre de la Scuderia nous explique qu'ils

A Monaco, Yuki Tsunoda était une fois de plus privé des dernières évolutions apportées à la Red Bull de Max Verstappen. Faute de temps pour fabriquer les pièces, selon l'équipe.

n'ont pas poussé inutilement pour une pénalité plus lourde, jugeant que Ferrari pourrait avoir besoin de la bienveillance de l'équipe anglaise dans l'avenir. Il faut également préciser que Lance Stroll n'est pas un adversaire direct de ses pilotes

02 Newey de retour

Observateur critique

Adrian Newey, recruté au prix fort par Lawrence Stroll chez Aston Martin, n'a jamais fait mystère qu'il était concentré sur la future réglementation et ne voulait pas se disperser en travaillant sur la monoplace 2025. Après avoir longuement inspecté l'usine flambant neuve de Silverstone, l'ingénieur a toutefois constaté que ces locaux très fonctionnels n'étaient pas encore dotés des outils au niveau de ses exigences. Newey a notamment constaté que le simulateur, pourtant inauguré en 2024, offrait des résultats en décalage avec les mesures relevées en piste. L'ingénieur anglais estime que c'est un obstacle majeur au développement de la voiture 2026. « *Certains de nos outils sont faibles, en particulier le simulateur de conduite. Il nécessite beaucoup de travail car il n'y a aucune corrélation* (avec les données réelles, NDLR) *pour le moment, pour ce qui est un outil de recherche fondamentale. L'absence de cette corrélation est une limitation.* » Et ce n'est pas une bonne nouvelle, car la résolution de ce genre de problème peut prendre plusieurs mois... ou saisons. Enfin, si Newey a quitté son bureau de Silverstone pour assister au Grand Prix de Monaco, c'est aussi pour observer comment sa nouvelle équipe travaille sur le terrain.

SAMEDI 24 MAI

Piastri fait le mur

Le prix de la pole

C'est unique à Monaco. Plus que sur n'importe quel autre circuit, il faut flirter avec la limite, parfois la dépasser mais pas trop. Ainsi, Lando Norris a reconnu avoir ●●●

01 DPPI

Après avoir été appelé auprès de Pierre Gasly depuis l'épreuve d'Imola, l'Argentin Franco Colapinto, encensé jusque-là, est déjà dans le viseur de Flavio Briatore. Il faut dire que le débutant a cassé sa belle Alpine à Imola et s'est traîné à Monaco. Sans doute tétanisé par les menaces de son patron.

02 Red Bull Media

Yuki Tsunoda n'est pas mieux loti chez Red Bull que Franco Colapinto chez Alpine. Lui aussi est sévèrement secoué par les critiques de l'impitoyable Helmut Marko. Le petit Japonais semble perdre ses moyens au volant de la délicate RB21 et l'a même fracassée à Imola.

Flavio Briatore a fini par se faire convier à la conférence de presse des directeurs d'équipe en Espagne. Il n'a pourtant pas (encore ?) obtenu la licence de la FIA l'autorisant à occuper ce poste chez Alpine.

joué avec le feu pour décrocher la pole position qui s'avère souvent une option sur la victoire du lendemain. Une fois la tension retombée, il a retrouvé le sourire pour expliquer la façon dont il a été chercher ce meilleur chrono crucial : « *J'ai percuté plus de murs ce week-end que dans tout le reste de ma carrière ! C'était difficile, j'ai eu du mal à me mettre dans le rythme* (lors des différentes séances d'essais, NDLR). *J'étais plus satisfait en qualifications, j'ai pu me mettre dans le rythme.* » Un engagement que l'Anglais a converti en pole position.

DIMANCHE 25 MAI

Monaco en juin
Sur un nouveau tracé ?

La F1 est en train de finaliser le calendrier de la saison 2026 et la première date révélée concerne le Grand Prix de Monaco. Pour la sixième fois depuis la première édition en 1950, l'épreuve monégasque aura lieu au début du mois de juin (4-7 juin 2026). Mais il ne s'agit là que d'un détail, car ce qui alimente les conversations d'après-course à Monaco concerne le tracé, qui interdit tout dépassement à la régulière. Fernando Alonso est un des rares à défendre les particularités et l'âme du grand prix de la Principauté : « *Je pense que c'est comme ça à Monaco : on joue toutes ses cartes le samedi, parfois c'est bien, parfois non.* » Mais la F1 moderne exige du spectacle et une petite dose d'incertitude. Rendre la course de Monaco plus intéressante ne peut passer que par une modification du dessin de son circuit. Alex Wurz, directeur du GPDA (l'association des pilotes de grands prix) a fait quelques suggestions dans ce sens pour modifier le tracé. L'Autrichien propose d'allonger la zone de freinage de la Chicane d'environ 80 m et d'en accentuer le dessin. L'épingle du Grand Hôtel (anciennement épingle du Loews) pourrait voir sa corde élargie et aplanie pour autoriser le passage de deux monoplaces côte à côte. Enfin, une légère modification du virage de la Rascasse pourrait offrir quelques opportunités de dépassements. A *Sport Auto*, nous proposons une idée plus ambitieuse. Ainsi, plutôt que de tourner à droite sous le restaurant de la Rascasse, les monoplaces fileraient vers la gauche pour une longue ligne droite assez large le long du port, vers une épingle au bout de ce qui est actuellement le paddock (échappatoire possible), et retour vers le virage Anthony Noghès, ce qui ajouterait deux zones de freinage. Seul petit bémol, il faudrait repenser le concept du paddock et l'emplacement des motor-home de réception.

GP d'Espagne

CIRCUIT DE BARCELONE-CATALUNYA

30 MAI - 1ER JUIN 2025

JEUDI 29 MAI

Dennis téléspectateur assidu
Mais sans le son

Alors que McLaren revient sur le devant de la scène, Ron Dennis, qui a ressuscité l'équipe anglaise au début des années 80, n'est pas indifférent à ce retour en lumière. Ecarté de son poste pour de multiples raisons économico-politiques, Dennis reste très attentif à ce qui se passe sur les grands prix, notamment du côté des stands des voitures couleur papaye. Dans un entretien au *Times*, Ron Dennis affirme qu'il ne retournera pas sur un circuit mais se contente de regarder les courses à la télévision sur la chaîne Sky Sports F1. A un détail près : « *Je coupe toujours le son, car j'en sais trop sur le sujet pour vouloir écouter les âneries de certains commentateurs. Je regarde la course pour sa pureté. J'aime le sport, j'aime toujours regarder les grands prix.* »

VENDREDI 30 MAI

Briatore invité
Parmi les grands

Après le départ surprise et précipité d'Oliver Oakes de son poste de directeur de l'équipe Alpine F1, Flavio Briatore a endossé cette responsabilité, mais de manière officieuse, car la FIA a refusé de lui accorder une licence pour une telle fonction. Il faut croire que l'instance sportive n'a pas totalement perdu la mémoire et s'est souvenue que l'Italien fut banni à vie de la F1 à la suite de l'affaire du « crashgate » de Singapour 2008. C'était avant qu'un tribunal civil, devant lequel il avait porté l'affaire, n'annule cette décision. C'est ainsi que Briatore a fait un retour à la fois triomphal et controversé à la tête de l'équipe Alpine. Et en l'absence d'Oakes,

03

Red Bull Media

Un coup de volant volontaire contre George Russell à la fin du Grand Prix d'Espagne a valu à Max Verstappen de chuter à la 10e place du classement après pénalité et de se retrouver à un cheveu d'un suspension pour une course.

la FIA a jugé que le sulfureux conseiller spécial d'Alpine F1 pouvait être convié à la conférence de presse des patrons d'équipe du vendredi. Une première pour Flavio Briatore depuis 16 ans. Il était alors à la tête de l'équipe Renault.

SAMEDI 31 MAI

01 Briatore mécontent
Colapinto dans le viseur

Quel plaisir d'être un pilote Alpine. C'est l'assurance d'y être traité comme un pion corvéable et surtout remplaçable à merci. Franco Colapinto est en train de le constater. Le jeune Argentin, après il est vrai plusieurs grands prix très décevants, est très critiqué par son patron Flavio Briatore, malgré les millions de dollars apportés par ses sponsors. Le bilan tiré par l'Italien n'est pas brillant : *« Il a crashé la voiture dès le premier week-end de course. Il était à une seconde de Pierre Gasly à Monaco et même ici lors des "libres"* (à Barcelone, NDLR). *Si je disais que j'étais content, ce serait un mensonge. Je ne suis pas content du tout. »* Il y a toutefois peu de chances pour que Jack Doohan, précédemment écarté, soit rappelé au volant de l'Alpine.

02 Marko dézingue Tsunoda
La magie est finie

Helmut Marko n'a jamais été un grand fan de Yuki Tsunoda, plus ou moins imposé par Honda au sein de filière Red Bull. « Essayé » chez Red Bull pour remplacer l'encore plus décevant Liam Lawson, le Japonais ne satisfait pas le consultant de l'équipe autrichienne, qui n'admet pas l'écart abyssal qui sépare Verstappen de Tsunoda : *« Vendredi, Tsunoda était très loin de Max. Sa dernière place* (en qualif, NDLR) *doit être remise en question, même si Yuki ne pilote pas la dernière spécification de la voiture. Le plancher est différent de celui de Max, ainsi que d'autres pièces. Mais il les a cassées lui-même à Imola ! Mais il semble que Yuki ne puisse pas progresser en qualifications. Ses résultats sont décevants. Nous allons devoir tout analyser. »* Il n'a jamais été demandé au Japonais de rivaliser avec Max Verstappen, mais de marquer des gros points, ce qu'il ne parvient pas à faire en partant de trop loin sur les grilles. Isack Hadjar, son ancien coéquipier, vient à son secours : *« Yuki vaut bien plus qu'une 20e place, c'est certain. »* Dans ces conditions, Tsunoda n'a aucune chance de conserver son baquet en 2026, même si Christian Horner admet : *« Yuki a la tâche la plus difficile en F1 : être le coéquipier de Max. »*

DIMANCHE 1ER JUIN

03 Verstappen à 1 point d'une suspension
A la limite de la correctionnelle

Verstappen a volontairement percuté la monoplace de George Russell après avoir fait mine de lui rendre sa position. Ce faisant, ●●●

UN MOIS EN PISTE...

Red Bull a enterré ses espoirs de conquérir le titre des constructeurs perdu en 2024. Malgré les différentes "directives techniques" imposées par la FIA, les McLaren gardent la maîtrise du jeu. Toutefois, les écarts se resserrent en tête.

1. McLaren

Rien n'a changé ou presque. Le renforcement de la rigidité des ailerons n'a semble-t-il pas pénalisé les McLaren qui étaient visées. Les ingénieurs de Woking ont pourtant apporté de nombreuses modifications mécaniques et aéro testées à Montréal.

2. Mercedes

Le retour en Europe a été rude pour Mercedes, mais son double podium canadien lui a redonné espoir et l'équipe allemande a laissé derrière elle les inquiétants incidents sur ses moteurs qui n'étaient pas tous cernés à l'heure de s'envoler pour Montréal.

3. Ferrari

Le début de saison de la Scuderia n'a pas été celui espéré, mais les 89 points marqués par ses pilotes depuis Imola lui permettent de se maintenir sur le podium. Son talon d'Achille reste toutefois sa capacité à exploiter son potentiel en qualification.

4. Red Bull

Faute d'un deuxième pilote capable de marquer des gros points, Red Bull est tombé du podium des constructeurs. Pourtant, les évolutions apparues à Imola ont redonné du tonus à la difficile RB21. Mais seul Verstappen est capable d'en faire bon usage.

5. Williams

Après avoir titillé Ferrari et lorgné sur le podium provisoire des constructeurs, la Williams rentre dans le rang, surtout en rythme de course. Alors que tout le monde pose sur la piste d'importants développements, la monoplace de Grove peine à se montrer régulière.

6. Haas

La Haas est imprévisible au point de se montrer d'une efficacité redoutable en qualifications sur un circuit et nulle part en course sur un autre tracé. La monoplace de l'équipe américaine se montre à la peine dans les courbes rapides.

7. Racing Bulls

La Racing Bulls est une bonne voiture, et l'une des plus homogènes du plateau. Elle n'a rien perdu de son efficacité dans les parties sinueuses tout en gommant ses défauts dans les secteurs rapides. Des progrès qu'Isack Hadjar concrétise en qualifications et en course.

8. Aston Martin

L'équipe de Silverstone n'est nulle part et végète au fond du classement. Sa maigre récolte de points est à des années-lumière des ambitions du propriétaire. Alonso déplore un récurrent manque de vitesse de pointe et une inefficacité totale du DRS.

9. Sauber Stake

Enfin un développement qui semble fonctionner chez Sauber. A confirmer lors de la tournée européenne. Mais après la miraculeuse 5e place de Barcelone, les pilotes Sauber ne peuvent pas espérer mieux que les petits points, entre la 8e et la 10e place.

10. Alpine

L'Alpine fait parfois illusion en qualification, grâce à la vitesse de pointe de Pierre Gasly, mais elle paye son manque de développement et son moteur souffreteux en course. Sans parler de l'ambiance interne qui n'est pas des plus sereines.

01

02

DPPI

Mission 44

Encore une fois, Christian Horner a volé au secours de son pilote Max Verstappen après son incartade catalane. Le patron de Red Bull estime, à juste titre, que seule la FIA devrait intimer à un pilote fautif de rendre sa position. Et non pas à son équipe, au risque de se tromper.

Lewis Hamilton est sur tous les fronts. Ce qui lui est parfois reproché. Mais comment lui en vouloir lorsque c'est pour la bonne cause ? Ainsi, le pilote Ferrari a rencontré le Premier ministre britannique pour promouvoir un projet visant à offrir à tous les enfants la même chance éducative.

non seulement il n'a marqué qu'un point à Barcelone (classé 10e), mais il en a récolté trois de pénalité sur sa Super Licence FIA de la part des commissaires, qui ont peu apprécié sa manœuvre. Ce qui porte son total à 11 points de pénalité sur 12 maxi. Au-delà, c'est la suspension pour une course. Max Verstappen devra attendre la fin du Grand Prix d'Autriche pour récupérer quelques unités sur son « permis » F1.

Déferlante de critiques sur Max...
... Qui s'en moque

Une énorme vague de critiques a déferlé sur Max Verstappen après son coup de sang à quelques tours de l'arrivée. Des pilotes, tel George Russell, la victime, Nico Rosberg et Johnny Herbert n'ont pas mâché leurs mots pour dénoncer un comportement jugé irresponsable et inacceptable. Norbert Haug, l'ancien patron de l'équipe Mercedes, a estimé que ce n'était pas digne d'un quadruple champion du monde. Haug a également déploré le manque d'excuses de la part de Verstappen. Son « pote » Lando Norris a choisi, lui, l'ironie, révélant qu'il avait déjà donné ce genre de coup de volant, mais sur *Mario Kart*. Même Helmut Marko, conseiller spécial Red Bull et principal thuriféraire du pilote néerlandais, n'a pas apprécié : *« Il y a déjà eu des problèmes par le passé. C'était inutile et beaucoup de points ont été perdus. Mais à cause de tous les incidents et des mauvaises décisions qui se sont malheureusement produites, les émotions ont simplement pris le dessus. Je ne sais pas quel genre d'erreur d'appréciation ou de processus de pensée s'est produit en lui. »*
Etrangement, ou pas, Toto Wolff, le directeur de l'écurie Mercedes, s'est montré le plus mesuré dans son jugement. Il faut dire que l'Autrichien ne désespère pas d'enrôler Max Verstappen.

La décision à la FIA
01 La solution selon Horner

Ironie du sort. Alors que par prudence, l'écurie Red Bull avait demandé à Verstappen de rendre sa position à Russell (avec les conséquences que l'on sait), il est apparu que Max n'était pas tenu de le faire. C'est pourquoi Christian Horner, le directeur de l'écurie Red Bull, a jugé que ce genre d'ordre, en l'occurrence rendre une position, devrait être donné par la FIA : *« Il est très difficile pour l'équipe, subjectivement, d'essayer de prendre cette décision parce que vous vous basez sur des précédents historiques, vous regardez ce que vous avez devant vous et vous essayez d'anticiper ce que les commissaires et les directeurs de course pensent. C'est pourquoi on s'est dit :* "Vous savez quoi, on va devoir abandonner cette place." »

Ecole gratuite
02 Une chance pour tous

Sir Lewis Hamilton s'est rendu au 10, Downing Street pour rencontrer le Premier ministre britannique Sir Keir Starmer afin de discuter de la politique éducative au Royaume-Uni et de la manière dont son projet Mission 44 peut contribuer à offrir à tous les enfants une chance équitable d'accéder à l'éducation. La banque espagnole Santander, sponsor de l'équipe Williams de F1 cette année, et récemment devenue le partenaire bancaire officiel de la Formule 1, a lancé une initiative remarquable visant à rendre l'éducation plus visible, plus accessible, et à utiliser la Formule 1 pour la rendre plus inspirante.
La Santander Open Academy est une plateforme mondiale d'apprentissage en ligne offrant un accès gratuit à des cours de niveau international, à du contenu animé par des experts, et à des bourses d'études issues des meilleures universités et institutions. Son ambassadeur est un certain Jenson Button.

Tout le monde reproche à Verstappen d'avoir tamponné Russell sur un coup de colère. Seul son copain Norris le défend : il assure être familier de la manœuvre... sur *Mario Kart*. Avec des amis comme ça...

Live à Londres
Spectacle à tous les étages

L'équipe McLaren annonce qu'elle va investir Trafalgar Square à Londres les mardi et mercredi précédant le Grand Prix de Grande-Bretagne (2-3 juillet), pour un événement baptisé « McLaren Racing Live : London », qui célébrera la course et l'innovation selon McLaren, en mettant en avant sa participation à la Formule 1, la Formule E, l'IndyCar, le WEC, tout en exposant certaines de ses voitures historiques. Le but de l'événement est de rendre accessible l'histoire de McLaren – et la passion qui anime ce sport – au public qui ne pourra peut-être pas assister à la course à Silverstone. Excellente idée.

GP du Canada

CIRCUIT GILLES VILLENEUVE

13 - 15 JUIN 2025

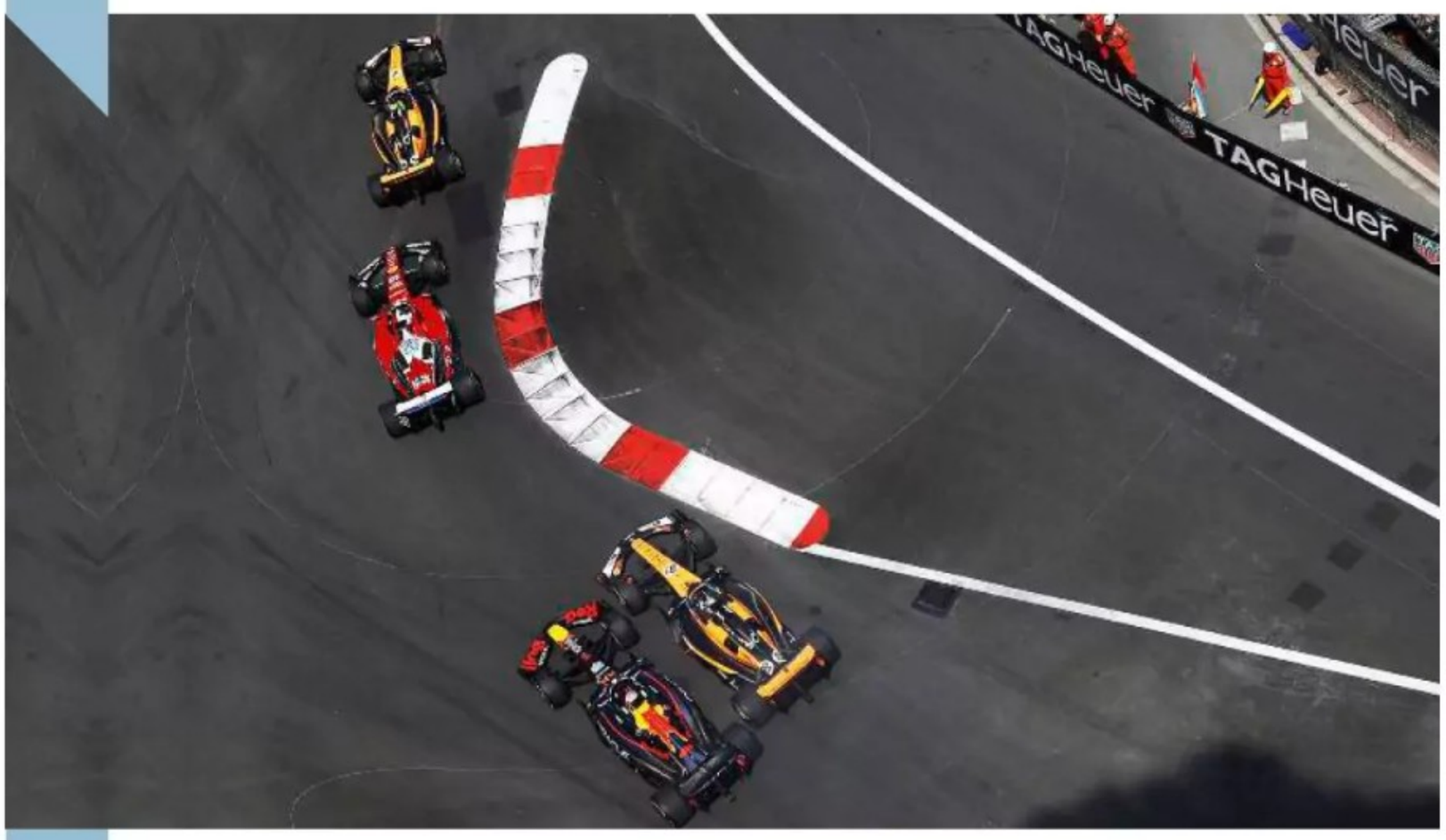
MERCREDI 11 JUIN

Le calendrier 2026 révélé
Modifié à la marge

Hormis la disparition attendue du Grand Prix d'Emilie-Romagne et l'arrivée du Grand Prix de Madrid en septembre, la saison 2026 ●●●

CIRCUIT DE MONACO
23-25 MAI 2025

GP de Monaco



McLaren F1 Media

Une règle pneus qui fait pschitt

Frédéric Vasseur a bien résumé l'avis général concernant le Grand Prix de Monaco où, quels que soient les ajustements de la réglementation imposés par la FIA, il ne se passe pas grand-chose en course, sauf accident ou accrochage : « *Monaco, c'est une fois par saison, et c'est très bien comme ça. C'est un super-grand prix, mais on sait tous que ce n'est pas l'endroit où les courses sont les plus excitantes.* »
Après la misérable procession de 2024 où, à cause d'un drapeau rouge prématuré, aucun dépassement ne s'était produit, la FIA avait imposé cette année deux arrêts au minimum, soit trois relais avec les trois types de gommes proposés. Avec cette astuce, l'autorité sportive espérait introduire plus d'incertitude et surtout une palette de stratégies pouvant déboucher sur quelques surprises.
Or, de surprises, il n'y en eut point. Quelques expériences ont été amorcées pour favoriser un pilote aidé par son coéquipier (ce fut le cas pour Hadjar qui a profité du bouchon Lawson derrière lui), mais à part ça, rien de spectaculaire.
Il faut toutefois noter que seule l'équipe Red Bull a tenté un coup en retardant jusqu'à l'avant-dernier tour le second arrêt de Verstappen, en espérant un drapeau rouge ou une safety car... qui ne sont jamais venus.
La possible victoire du Néerlandais était à cette condition. Après avoir été pointé en tête pendant 33 tours, Max Verstappen a logiquement chuté à sa 4e place initiale une fois de retour en piste.
En principauté de Monaco, la course se gagne généralement le samedi après-midi au moment des qualifications.

TOP 10. CLASSEMENT GP

	Pilote	N°	Monoplace	Temps
1	**Lando Norris**	**4**	**McLaren MCL39** (Mercedes)	**1 h 40'33"843**
2	**Charles Leclerc**	**16**	**Ferrari SF-25** (Ferrari)	**à 3"131**
3	**Oscar Piastri**	**81**	**McLaren MCL39** (Mercedes)	**à 3"658**
4	Max Verstappen	1	Red Bull RB21 (Honda)	à 20"572
5	Lewis Hamilton	44	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 51"387
6	Isack Hadjar	6	Racing Bulls VCARB 02 (Honda)	à 1 tour
7	Esteban Ocon	31	Haas VF-25 (Ferrari)	à 1 tour
8	Liam Lawson	30	Racing Bulls VCARB 02 (Honda)	à 1 tour
9	Alex Albon	23	Williams FW47 (Mercedes)	à 2 tours
10	Carlos Sainz	55	Williams FW47 (Mercedes)	à 2 tours

POLE POSITION

1'09"954
Lando Norris
(McLaren)

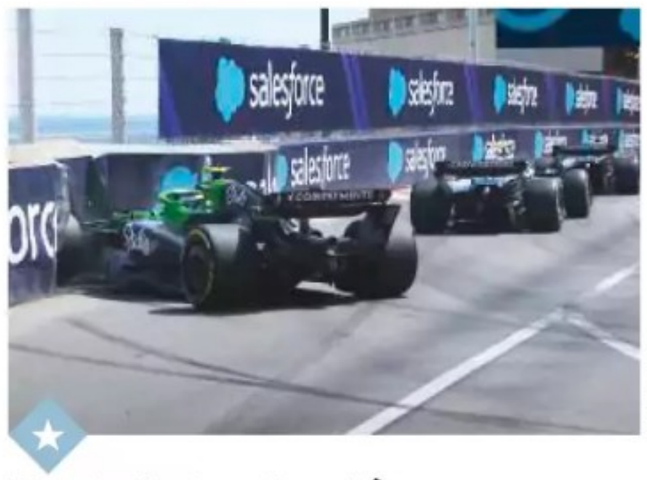
MEILLEUR TOUR

1'13"221
Lando Norris
(McLaren)

***"Dans le dernier tour, je me suis dit : « On ne sait jamais à Monaco. » On y croit jusqu'au bout. Je ne suis pas forcément déçu aujourd'hui, mais plutôt pour hier* (lors des qualifications)."**

Charles Leclerc, 2e et regrettant d'avoir « perdu » gros en qualifications.

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



F1 Media

Bortoleto planté

Le Brésilien Gabriel Bortoleto est victime du 1er tour. Surpris par une attaque audacieuse d'Antonelli, le museau de sa monoplace se retrouve planté dans les pneus au Portier. Ce qui déclenche une virtual safety car qui ne fait pas broncher les leaders.

AFP

Gasly percute Tsunoda

Après avoir marqué un arrêt à la fin du 1er tour, Pierre Gasly ne va pas beaucoup plus loin. Lors du 8e tour, dans la zone de freinage de la Chicane, il percute la Red Bull de Tsunoda et y laisse un demi-train avant. C'est l'abandon pour le Normand.

DPPI

Hadjar concrétise

Déjà remarquable – et remarqué – en qualifications (6e, mais parti 5e), le Français Isack Hadjar concrétise en course en ne commettant pas la moindre faute. Bien aidé par la stratégie et son coéquipier Lawson qui a retenu le peloton, il se classe 6e.

01

MaxPPP

Le Britannique Derek Warwick, qui a disputé 146 grands prix dans sa carrière, a souvent endossé le rôle de commissaire sportif pour la FIA. Pour avoir commenté la pénalité de Verstappen après le Grand Prix d'Espagne, il a été rappelé à l'ordre et à son devoir de réserve. Il a été remplacé par Enrique Bernoldi à Montréal.

02

DPPI

Que va devenir l'équipe Alpine ? La démission soudaine de Luca de Meo, qui sera effective le 16 juillet, aura forcément une influence sur les prochaines décisions concernant l'équipe française. Briatore reste optimiste et affirme que cela ne changera rien pour lui. Pas si sûr.

de F1 n'offre que des ajustements à la marge. Le plus notable est l'avancée de l'épreuve canadienne avant celle de Monaco. Il était question de rapprocher l'épreuve de Montréal avec celle de Miami pour des questions de logistique, mais avec un délai de trois semaines entre ces deux épreuves, le retour en Europe des équipes et des monoplaces est inévitable. Diminuer l'empreinte carbone n'a donc pas été considéré.

JEUDI 12 JUIN

Verstappen attendu
Egal à lui-même

Après le psychodrame catalan et le coup de sang de Verstappen, l'arrivée du mauvais garçon dans le paddock du circuit Gilles-Villeneuve est guettée. Le champion du monde est bien sûr interrogé sur les conséquences de cet événement, avec la perte de trois points sur son « permis » F1, le plaçant à un point d'une exclusion pour une course. Une éventualité qui ne trouble pas plus que ça l'intéressé : *« Est-ce juste que j'aie 11 points ? Je ne sais pas... Je ne m'en soucie pas. Je viens ici juste pour courir, et je courrai toujours de cette façon, comme je pense que je devrais courir... Je ne changerai absolument pas d'approche. Pourquoi devrais-je le faire ? »*

Séance privée
Sortez le pop-corn !

Seuls quelques journalistes sont invités à assister à cette avant-première du nouveau film *F1*, dans un cinéma du centre-ville de Montréal en présence du producteur Jerry Bruckheimer et du réalisateur Joe Kosinski. Nous apercevons Jacques Villeneuve assis près de la sortie, prêt à partir au cas où il n'aimerait pas le film. Mais il est encore là lorsque les lumières se rallument, deux heures et demie plus tard. Peut-être voulait-il voir s'il apparaissait dans le film – même en arrière-plan !

VENDREDI 13 JUIN

Schumacher trépigne
Il vise la F1 avec Alpine

A 5 500 kilomètres de Montréal, engagé aux 24 Heures du Mans avec Alpine, l'Allemand Mick Schumacher reste à l'écoute du paddock F1 qu'il aimerait rejoindre le plus vite possible. Le fils de Michael Schumacher, âge de 26 ans, est impatient de retrouver la F1 comme titulaire et reconnaît qu'il est contact avec plusieurs équipes. Outre Cadillac, il aimerait profiter de ses liens avec l'écurie Alpine et Flavio Briatore pour rejoindre l'équipe d'Enstone. Briatore ne semble pas contre l'idée de mettre l'Allemand à l'essai dans un proche avenir.

SAMEDI 14 JUIN

01

Warwick trop bavard
Un commissaire aux arrêts

Alors que les démissions et mises à l'écart de cadres se sont multipliées ces derniers mois à la FIA, l'ambiance y reste tendue. Le moindre faux pas y est aussitôt sanctionné.

A Montréal, c'est Derek Warwick, l'un des commissaires de course désignés pour le Grand Prix du Canada, qui est rappelé à l'ordre. Le Britannique a eu la mauvaise idée de commenter les décisions de ses confrères de Barcelone suite aux pénalités infligées à Verstappen. Pour avoir donné son avis – assez neutre pourtant – sur cet incident et ses conséquences pour Verstappen, le commissaire se retrouve suspendu pour la course canadienne. Le plus étrange, c'est que le sympathique Derek Warwick devait être réintégré dans l'équipe des commissaires de la FIA dès le Grand Prix d'Autriche. On cherche encore l'intérêt de la « punition ».

Le Grand Prix du Canada sera avancé en 2026. Il aura lieu en mai, après celui de Miami. Mais il y aura trois semaines entre les deux : les équipes rentreront donc en Europe dans l'intervalle. Quel bilan carbone ?

Les deux font la paire
Ingénieure à Woking

Dans le paddock de Montréal, nous croisons la petite amie d'Oscar Piastri, Lily Zneimer. La discussion s'engage et elle nous explique que son nom inhabituel vient d'Autriche, mais que sa famille vit en Angleterre depuis plusieurs générations. Lily a récemment décroché son premier emploi, après avoir obtenu son Master en ingénierie à l'université de Birmingham l'été dernier, après quatre ans d'études. Elle travaille désormais en tant qu'ingénieure en conception à Woking, dans une équipe appelée... McLaren.

DIMANCHE 15 JUIN

02

Alpine perd sa tête
Luca de Meo quitte le radeau

Le prochain départ de Luca de Meo de son poste de directeur du Groupe Renault n'est sans doute pas une bonne nouvelle pour Flavio Briatore et pour le futur de l'équipe Alpine. En ce jour de grand prix, l'information est confirmée par le conseil d'administration de Renault après une fuite dans la presse . Malgré ses efforts pour redonner tout son lustre et son identité sportive à la marque Alpine, de Meo ne s'est jamais vraiment montré passionné par le sport en général et la F1 en particulier. Après avoir fait tourner une véritable farandole de dirigeants, il avait placé son ami et homme de confiance, Flavio Briatore, à la tête de l'équipe Alpine F1. Il n'est pas sûr que celui qui lui succédera à la tête de Renault Group le 16 juillet souhaite ●●●

CIRCUIT DE CATALOGNE

30 MAI-1ER JUIN 2025

GP d'Espagne

McLaren F1 Media

Aileron moins flexible, McLaren domine toujours

Depuis plusieurs semaines, avec la directive technique annoncée par la FIA comme une terrible menace sur les utilisateurs d'ailerons jugés trop flexibles, on allait voir ce qu'on allait voir. Depuis, l'équipe Red Bull et Christian Horner faisaient un lobbying intense pour que ces mesures soient vraiment sévères et appliquées à la lettre, tout en laissant entendre que l'équipe McLaren, montrée du doigt car dominatrice, en serait ainsi fortement affectée dans ses performances. Horner s'en frottait les mains, imaginant Verstappen retrouver sa suprématie d'antan et donc garder ses chances de défendre sa couronne mondiale. Si depuis la reprise en main du département technique de la FIA, plusieurs équipes avaient rigidifié leurs ailerons avant pour progressivement se familiariser avec une nouvelle palette de réglages, l'inquiétude n'était pas de mise du côté de McLaren, estimant que la supériorité de leur machine n'était pas seulement due à cette fameuse flexibilité de ses éléments aérodynamiques. Avant les premiers essais de Barcelone, tellement attendus, Rob Marshall, le directeur technique de McLaren (ex-Red Bull), s'amusait presque de ces supputations et de cette possible baisse de performance des MCL39. *« Nous sommes venus en quelque sorte avec le même aileron. Il y a eu beaucoup de bruit autour de ça, mais il n'y a pas eu de perte de performance. »* Et effectivement, on a vu. Pole position, record du tour, victoire (pour Piastri) et doublé, portant ainsi l'avance de McLaren au championnat des constructeurs à près de 200 points sur Ferrari.

TOP 10. CLASSEMENT GP

	Pilote	N°	Monoplace	Temps
1	**Oscar Piastri**	**81**	**McLaren MCL39** (Mercedes)	**1 h 32'57"375**
2	**Lando Norris**	**4**	**McLaren MCL39** (Mercedes)	**à 2"471**
3	**Charles Leclerc**	**16**	**Ferrari SF-25** (Ferrari)	**à 10"455**
4	George Russell	63	Mercedes W16 (Mercedes)	à 11"359
5	Nico Hülkenberg	27	Sauber C45 (Ferrari)	à 13"648
6	Lewis Hamilton	44	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 15"508
7	Isack Hadjar	6	Racing Bulls VCARB 02 (Honda)	à 16"022
8	Pierre Gasly	10	Alpine A525 (Renault)	à 17"882
9	Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR25 (Mercedes)	à 21"564
10	Max Verstappen	1	Red Bull RB21 (Honda)	à 21"826

POLE POSITION

1'11"546

Oscar Piastri (McLaren)

MEILLEUR TOUR

1'15"743

Oscar Piastri (McLaren)

"J'ai pris des risques plus importants dans cette course. Alors oui, je suis heureux, et satisfait pour les fans. Je voyais les gens debout dans les tribunes lors des derniers tours, donc je suis content pour eux."

Fernando Alonso, qui a marqué ses 2 premiers points de la saison, devant son public.

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX

DPPI

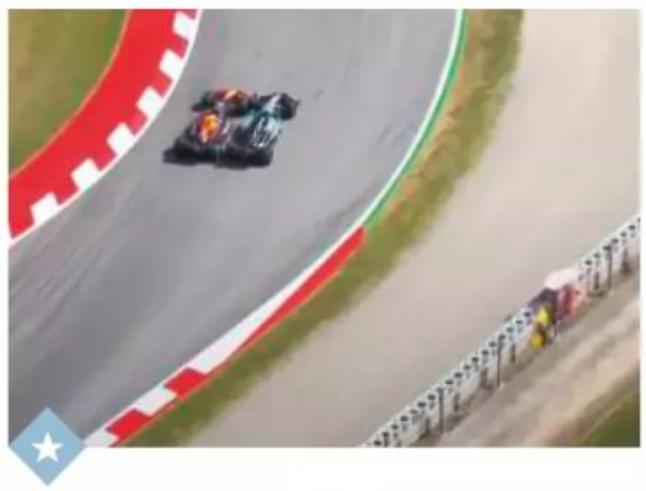
Norris et le syndrome Verstappen

Une fois de plus, Lando Norris perd le bénéfice de sa place en première ligne en se faisant doubler par son « ami » Max. Le Néerlandais avait prévenu qu'il serait agressif au départ et qu'il fallait s'attendre à une jolie photo à trois de front. Promesse tenue.

F1 Media

La safety car du suspense

Comme souvent, l'épreuve espagnole ronronne, lorsque la soudaine casse du moteur d'Antonelli provoque la sortie de la safety car. Tous les leaders s'arrêtent pour un ultime changement de pneus et ce resserrement des positions relance la course.



F1 Media

Verstappen pénalisé

Agacé par cette safety car qui le met sous pression et un dernier train de pneus (durs) dont il n'est pas satisfait, le Néerlandais se retrouve en difficulté. Rattrapé par ses vieux démons lors de deux actions litigieuses contre Russell, il écope de 10" de pénalité.

01

DPPI

Ce n'est vraiment pas le grand amour entre Max Verstappen et George Russell et leur équipe respective. Après les incidents de Montmelo, c'est l'équipe Red Bull qui a porté réclamation pour tenter de faire déclasser le pilote Mercedes à Montréal. En vain.

conserver cet attelage. Et voilà l'équipe représentant la France en F1 à nouveau plongée dans l'incertitude sur son avenir.

Changement d'ambiance
Stella en colère

Lando Norris a peut-être perdu plus gros qu'une potentielle place sur le podium du Grand Prix du Canada. Au-delà des quelques points qui se sont écrasés contre le mur des stands en même temps que le train avant de sa McLaren, c'est peut-être sa position au sein de l'équipe papaye que le pilote anglais a endommagée. Auteur d'une attaque optimiste (idiote, selon l'intéressé) qui s'est conclue par un accrochage provoquant son abandon, Lando Norris s'est rapidement excusé. Mais cet incident pourrait inciter McLaren à désigner son pilote prioritaire plus vite que prévu. Si le patron de McLaren, Zak Brown, s'attendait ce que cet accrochage survienne *(lire page ci-contre, ainsi que notre enquête sur Oscar Piastri p. 134)*, Andrea Stella, le directeur d'écurie, n'a pas du tout apprécié : *« Nous ne voulons pas voir nos voitures impliquées dans un accident et définitivement pas voir les deux McLaren entrer en contact. C'est tout simplement inacceptable. »* Les excuses de Norris ont atténué la colère de l'Italien, mais sans doute fragilisé un peu plus la position du pilote anglais au sein de l'équipe.

01 Réclamation
Red Bull déboutée

Il est plus de 21 heures au Canada, lorsqu'un communiqué de la FIA confirme la victoire de George Russell et donc la deuxième place de Max Verstappen. Peu après la cérémonie du podium, Red Bull avait porté réclamation contre l'équipe Mercedes pour tenter de récupérer la victoire de Russell. L'équipe autrichienne dénonçait le pilotage erratique de l'Anglais pendant la période de safety car, qui avait « obligé » Verstappen à le doubler brièvement (ce qui est interdit). Après étude des télémétries et des conversations radio, les commissaires sportifs ont jugé qu'il n'y avait rien d'intentionnel dans cette action de la part de George Russell. Par ailleurs, les commissaires avaient à étudier une bonne dizaine de cas d'infractions supposées. Tous les pilotes concernés ont été blanchis.

Norris pénalisé
Une sanction transparente

Même s'il n'a pas franchi la ligne d'arrivée, Lando Norris a été classé à quatre tours (18e) après son abandon sur accident. Ainsi, il a écopé d'une pénalité de 5" après avoir été reconnu responsable de l'accrochage avec son coéquipier Oscar Piastri. Cette pénalité déjà purgée ne devait donc avoir aucune incidence sur le grand prix suivant en Autriche. ●

LE POINT

Piastri marque les esprits

Enfin, surtout celui de Lando Norris. Régulier en course, l'Australien a démontré qu'il ne cède pas dans le combat rapproché, où il se montre intraitable. Même face à son coéquipier.

Lando Norris rencontre les plus grandes difficultés à rivaliser avec Oscar Piastri qui dispose d'une voiture en tout point identique à la sienne, sauf comme à Montréal où Piastri n'a pas souhaité utiliser la nouvelle suspension avant étudiée pour la MCL39 et censée offrir un feeling et un confort de pilotage améliorés. Alors qu'il ne dispute que sa troisième saison de Formule 1 *, le jeune Australien sait se montrer persuasif et d'une certaine manière autoritaire pour imposer ses points de vue techniques. Ils ne sont pas nombreux dans le peloton à pouvoir en dire autant.
Certes, la philosophie de l'équipe McLaren tend à laisser une certaine liberté d'action à ses pilotes, mais cette capacité à fédérer les énergies autour de lui et de ses exigences est un autre point fort d'Oscar Piastri. A 24 ans !
Dans le garage voisin, le Britannique Lando Norris, qui dispute sa septième saison au sein de l'équipe de Woking, peut compter sur le soutien de Zak Brown, qui l'a toujours protégé, mais peine à convaincre qu'il possède l'étoffe d'un champion du monde. Sa vitesse naturelle n'est plus suffisante pour conquérir un titre. Ainsi, après son succès canadien, Piastri comptait 7 victoires à son palmarès, soit une de plus que Norris, et surtout, il a accentué son ascendant psychologique. Finalement, c'est Max Verstappen qui reste la plus grande menace pour le placide natif de Melbourne.

* *Lire aussi p. 134.*

CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE 2025 *

* Au 17 juin.

TOP 10. ÉCURIES

	Ecurie	Points
1	**McLaren**	**374 pts**
2	**Mercedes**	**199 pts**
3	**Ferrari**	**183 pts**
4	Red Bull	162 pts
5	Williams	55 pts
6	Haas	28 pts
7	Racing Bulls	28 pts
8	Aston Martin	22 pts
9	Sauber	20 pts
10	Alpine	11 pts

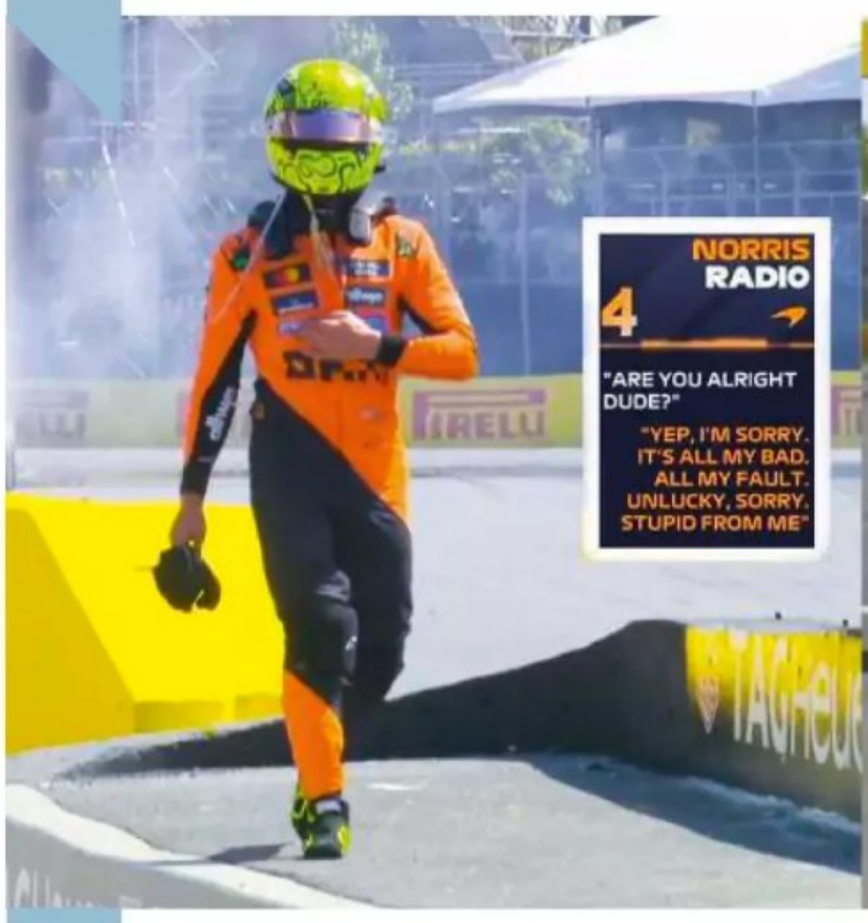
TOP 10. PILOTES

	Pilote	Points
1	**Oscar Piastri**	**198 pts**
2	**Lando Norris**	**176 pts**
3	**Max Verstappen**	**155 pts**
4	George Russell	136 pts
5	Charles Leclerc	104 pts
6	Lewis Hamilton	79 pts
7	Kimi Antonelli	63 pts
8	Alex Albon	42 pts
9	Esteban Ocon	22 pts
10	Isack Hadjar	21 pts

DANS LES COULISSES DU MOIS PROCHAIN

CIRCUIT GILLES-VILLENEUVE
13-15 JUIN 2025

GP du Canada



F1 Media

L'inéluctable est survenu

Voilà, c'est fait. Oscar Piastri et Lando Norris se sont accrochés, comme c'était attendu et annoncé. Il y a deux mois, après un début de saison déjà tendu entre les deux jeunes hommes, Zak Brown, le boss américain de l'écurie McLaren, avait déclaré concernant un éventuel accrochage entre Piastri et Norris : *« C'est vraiment une question de quand, plutôt que de si. Entre deux pilotes, qu'ils soient de la même écurie ou non, qui sont côte à côte pendant 24 courses, ça finira par un accrochage. Je pense que c'est inévitable. »* Avec une pointe de forfanterie, il avait même ajouté : *« J'ai donc hâte que la première fois arrive, parce que ça va faire la une de tous les médias pendant des jours. Et ensuite on classera ça. »* La question est maintenant de savoir si les deux McLaren pourraient de nouveau s'emmêler les roues dans un prochain grand prix. C'est assez peu probable pour une raison qui dépasse la simple compétition sur la piste. Depuis le début de la saison, Piastri, monstre de sang-froid, grignote le cerveau de l'émotif Norris *(lire notre enquête p. 134)*. Le pilote britannique, malgré sa superbe vitesse de pointe, sait qu'il devra se montrer très fort pour doubler son coéquipier sur la piste. Et pour prévenir un dépassement à risques, il lui faudra éviter les petites erreurs qui gâchent souvent ses prestations en qualifications. Ce fut encore le cas à Montréal. Ainsi, après s'être épuisé à revenir dans le sillage de Piastri, Norris, dont le rythme était bien supérieur, a été victime d'une panne de lucidité, qui pourrait lui coûter cher au championnat.

TOP 10. CLASSEMENT GP

	Pilote	N°	Monoplace	Temps
1	**George Russell**	**63**	**Mercedes W16** (Mercedes)	**1 h 31'52"688**
2	**Max Verstappen**	**1**	**Red Bull RB21** (Honda)	**à 0"228**
3	**Kimi Antonelli**	**12**	**Mercedes W16** (Mercedes)	**à 1"014**
4	Oscar Piastri	81	McLaren MCL39 (Mercedes)	à 2"109
5	Charles Leclerc	16	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 3"442
6	Lewis Hamilton	44	Ferrari SF-25 (Ferrari)	à 10"713
7	Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR25 (Mercedes)	à 10"972
8	Nico Hülkenberg	27	Sauber C45 (Ferrari)	à 15"364
9	Esteban Ocon	31	Haas VF-25 (Ferrari)	à 1 tour
10	Carlos Sainz	55	Williams FW47 (Mercedes)	à 1 tour

POLE POSITION

1'10"899
George Russell
(Mercedes)

MEILLEUR TOUR

1'14"119
George Russell
(Mercedes)

"Je suis le seul à blâmer, alors je m'excuse auprès de toute l'équipe et également auprès d'Oscar d'avoir tenté quelque chose d'un peu trop idiot. ***Je suis juste content de ne pas avoir gâché sa course."***

Lando Norris prenant à son compte les torts pour l'accrochage avec Piastri.

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX

DPPI

Mercedes décoche deux flèches

Les Mercedes prennent un excellent envol. George Russell garde l'avantage de sa pole position et laisse Max Verstappen dans ses rétros. Derrière ces deux-là, Kimi Antonelli bondit pour prendre le meilleur sur Oscar Piastri.

Ferrari F1 Media

Une marmotte voit rouge

Au 8e tour, Hamilton ne peut pas éviter un contact avec une marmotte un peu trop téméraire. La Ferrari y laisse un morceau de fond plat et une partie de son efficacité aérodynamique. Après l'arrivée, l'Anglais se dit dévasté par cet accident.

F1 Media

Norris percute Piastri

A trois tours de la fin, Norris prend brièvement l'avantage sur Piastri au DRS avant que son coéquipier ne récupère son bien au freinage. Quelques centaines de mètres plus loin, l'Anglais croit voir sur la gauche une ouverture qui n'existe pas. C'est le K.-O.

ENQUÊTE F1 Oscar Piastri

L'IRRÉSISTIBLE ASCENSION

Et si c'était lui, ce jeune homme discret, un peu timide et sans histoires, qui décrochait la récompense suprême en 2025 ? Tout semble en effet sourire à Oscar Piastri cette année, mais ce n'est ni par chance ni par hasard.

Par Joe Saward Photos McLaren F1 Media

MaxPPP

PIASTRI SAVAIT QU'ALLER CHEZ McLAREN, FORTE D'UN SEUL PODIUM EN 2022, ÉTAIT UN RISQUE, ET QUE SE CONFRONTER À NORRIS RELEVAIT DU DÉFI.

Parier sur les courses de Formule 1 n'est pas une bonne idée, car la réalité y dépasse souvent la fiction. Si j'écrivais un scénario suggérant qu'un pilote perd un championnat du monde parce qu'il a glissé sur une peau de banane, n'importe quel producteur me rirait au nez. Pourtant, au fil des ans, nous avons vu des pilotes se mettre hors course en se crashant à vélo, en deltaplane, en hélicoptère, en se faisant rouler dessus par leur tracteur et même en jouant au tennis. Malgré tout, si vous êtes accro aux paris sportifs, il serait assez logique de miser sur Oscar Piastri en tant que probable champion du monde 2025. L'écurie McLaren est en pleine forme et a gagné sept des neuf premières courses. Lando Norris, le plus expérimenté des deux pilotes de l'équipe, a remporté deux victoires. Piastri, cinq. Seul le quadruple champion du monde Max Verstappen a réussi à briser la domination de McLaren.

"L'assassin silencieux"

Je serais très surpris si Oscar Piastri n'était pas champion du monde. Pourquoi ? Parce qu'il semble avoir tout sous contrôle. Au début de cette année, il avait 23 ans et n'avait couru en F1 que pendant 2 saisons, disputant 46 courses et en gagnant deux (et une sprint). Lando Norris, lui, avait 25 ans et avait participé à 6 saisons complètes (128 courses), remportant 4 grands prix. Aujourd'hui, les rôles sont inversés, Piastri a plus de victoires et Norris est conscient qu'il sera de plus en plus difficile de battre l'Australien. Il est naturellement plus rapide que Piastri, mais cela ne suffit pas. Oscar est plus constant et plus résistant mentalement alors que Lando peut commettre des erreurs sous la pression, au point de causer un accrochage comme au Grand Prix du Canada, le pire des scénarios. On surnomme parfois Piastri *« The Silent Assassin »* (l'assassin silencieux). Rien ne l'effraie. Si l'équipe lui demande de céder sa position à son coéquipier, il le fait, sachant que la cession d'une place est plus dommageable psychologiquement pour le receveur que pour le donneur. Le vainqueur ●●●

MÊME ALAIN PROST AVAIT DES MOMENTS D'ÉMOTION. OSCAR, LUI, NE SEMBLE JAMAIS PERTURBÉ.

est conscient qu'il n'a pas vraiment gagné et le sacrifié n'oublie pas que la course était bel et bien la sienne. De nos jours, la F1 est autant une affaire de psychologie que de compétences de pilotage. Au Japon, par exemple, Oscar était coincé derrière Lando, mais il n'a blâmé personne d'autre que lui-même.

C'est un vrai défi pour l'équipe d'avoir à gérer deux jeunes pilotes très rapides, tous deux déterminés à remporter le championnat du monde. Lando a laissé passer beaucoup de chances en 2024 et aurait peut-être pu être champion sans cela, mais il a progressé en 2025. Oscar, lui, n'a peur de rien. Il a été champion de Formule 2 et de Formule 3, mais a ensuite dû passer une saison à attendre une place en Formule 1. C'était frustrant, mais il a mis ce temps à profit pour se familiariser avec la F1. Il affirme que cette année d'interruption l'a rendu plus avide de succès.

En 2022, il a changé d'écurie avant même d'avoir piloté une F1, quittant Alpine pour tenter sa chance avec McLaren parce que l'équipe d'Enstone n'était pas capable de confirmer son statut pour 2023… et n'avait pas signé de contrat en bonne et due forme avec lui.

Oscar savait qu'aller chez McLaren était un risque. L'équipe n'avait obtenu qu'un seul podium en 2022 et s'était classée cinquième du championnat des constructeurs. Piastri savait que se confronter à Norris serait un défi. Mais grâce aux conseils de ses managers australiens – l'ancien pilote Mark Webber et sa femme Ann Neal, celle-ci jouant un rôle plus important que beaucoup ne le pensent –, il a toujours bénéficié d'un soutien et de conseils solides. Même s'il n'en avait pas vraiment besoin.

Entre Norris et Piastri, Zak Brown, le patron de McLaren, se garde d'afficher une préférence. Avant le récent Grand Prix du Canada, il avouait juste redouter (voire attendre, pour en être débarrassé) le premier incident de course entre ses deux pilotes. C'est fait maintenant, et cet accrochage est un signe que le mental aura une part importante dans la suite de la saison, avec au bout le titre de champion. Au Canada, l'erreur ne venait pas de Piastri…

Peu de mots, mais des mots justes

Certains le qualifient d'ennuyeux, mais Piastri s'en moque. A bien des égards, il ressemble à Alain Prost, « le professeur », mais même Alain avait des moments d'émotion. Oscar, lui, ne semble jamais perturbé. Il est intelligent, solide et totalement focalisé sur ses objectifs. Il n'est pas du genre fêtard et est heureux de passer son temps libre avec sa petite amie Lily Zneimer. Ils se sont rencontrés dans un internat en Angleterre et sont ensemble depuis l'âge de 17 ans. Pendant qu'Oscar était en F1, elle a passé le plus clair de son temps à étudier l'ingénierie à l'université en Grande-Bretagne.

« *C'est un jeune homme très sérieux et concentré*, déclare Zak Brown, le directeur général de McLaren. *Dans sa vie quotidienne, il est très réfléchi, très curieux et très calme. Je pense que vous pouvez observer ce caractère dans la manière dont il gère ses courses.* » Le directeur de l'équipe, Andrea Stella, est lui aussi un grand fan : « *Nous disons qu'Oscar est un homme de peu de mots, mais de mots justes*, indique-t-il. *Et il y a une particularité dans les interactions que nous avons eues jusqu'à présent avec lui, c'est qu'il est exigeant. Mais exigeant d'une manière très compétente. J'ai déjà travaillé avec des pilotes très performants et l'une de leurs caractéristiques est qu'ils sont toujours un peu insatisfaits. C'est quelqu'un de très mûr.* »

L'Australie a un riche passé en Formule 1, qui remonte à 1952, lorsque l'ancien pilote de chasse Tony Gaze est devenu le premier Australien à courir en F1 au volant d'une HWM. Jack Brabham a suivi en 1955 et a remporté 14 grands prix et 3 championnats du monde, dont un avec sa propre voiture. Il reste le seul pilote de F1 de l'histoire à avoir gagné le championnat du monde des pilotes dans une monoplace portant son nom. Plus tard, Alan Jones a enlevé 12 victoires et le championnat du monde et, plus récemment, Mark Webber et Daniel Ricciardo ont remporté des grands prix. Oscar pourrait devenir le troisième champion du monde australien cette année… à moins qu'il ne glisse sur une peau de banane. ●

Sport auto

CROISIÈRES

Avantage lecteurs :
jusqu'à
1500 €
de réduction
sur le tarif public !

VIETNAM – CAMBODGE

AU FIL DU MEKONG

DES DÉPARTS JUSQU'EN AVRIL 2026

EN PARTENARIAT AVEC CroisiEurope

- ✔ Un programme original de **13 jours à la découverte de sites classés** au patrimoine mondial par l'Unesco tels les temples d'Angkor ou le lac Tonlé.
- ✔ Des **expériences uniques incluses :** en petits bateaux, en cyclopousse...
- ✔ Un **voyage culinaire et culturel inoubliable** avec les habitants du Mékong.
- ✔ **2 bateaux au choix,** 4 ou 5 ancres de 22 à 31 cabines.
- ✔ **DES TARIFS PRÉFÉRENTIELS POUR NOS LECTEURS SUR 3 DATES :**
  Du 30 août au 11 septembre 2025
  Du 10 au 22 décembre 2025
- ✔ **A PARTIR DE 3655€* /PERS. TOUT INCLUS AU DÉPART DE PARIS**
  (vols, excursions, pension complète, boissons et taxes inclus)

* le prix annoncé inclut déjà l'avantage lecteurs

Téléchargez la documentation sur www.voyages-lecteurs.fr/sa OU Informations & réservations

au 01 41 33 56 56 en précisant **SPORT AUTO** du lundi au vendredi de 9h à 18h, le samedi de 9h à 12h et de 13 h à 17h

OU Demandez votre brochure sans engagement à : Sport Auto - Croisière au fil du Mékong - 59898 Lille Cedex 09

M086 # L1619188
Code article : 703231

Nom* : ..... **Prénom* :** .....

Adresse* : .....

CP* : |_|_|_|_|_| **Ville* :** ..... **Tél. :** |_|_| |_|_| |_|_| |_|_| |_|_|

email : .....

Date de naissance : |_|_| |_|_| |_|_|_|_| (pour fêter votre anniversaire)

Avez-vous déjà effectué une croisière ou un voyage ☐ OUI ☐ NON

☐ Je ne souhaite pas recevoir les offres de Sport Auto et Voyages Lecteurs sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail ou téléphone.

☐ Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage !

* A renseigner obligatoirement pour traiter votre demande. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique fondé sur votre consentement et destiné à Reworld Media France SAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont l'envoi de la brochure et les offres relatives aux voyages avec nos partenaires si vous y consentez. L'inscription au voyage implique l'acceptation des conditions générales et particulières de vente de CroisiEurope au dos du bulletin de réservation joint à la brochure. Les informations demandées sont destinées à la société REWORLD MEDIA MAGAZINES (Voyages Lecteurs) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par Voyages Lecteurs et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à RMM-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 en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.voyages-lecteurs.fr. Crédits photos : © Shutterstock.com

CroisiEurope

Sport auto

Famille Taylor

WTR (Cadillac, Hypercar)

Désormais patron de sa propre équipe, l'ancien pilote Wayne Taylor est revenu au Mans avec ses deux fils Jordan *(à gauche)* et Ricky *(à droite)* au volant.

24 HEURES EN FAMILLE

Cette année, le drapeau à damier des 24 Heures du Mans a été abaissé le jour de la fête des Pères. **Nous avons suivi des duos – ou trios – père-fils engagés dans la course au sein du même clan… ou bien comme adversaires.**

Par Alain Pernot
Photos Laurent Villaron & DPPI

"Revenir aux 24 Heures près de vingt-cinq ans plus tard pour représenter Cadillac avec mes deux fils au volant est une expérience absolument incroyable ! Je ne pense pas qu'il puisse y avoir quelqu'un plus chanceux que moi."

Wayne Taylor,
patron de Wayne Taylor Racing

DPPI

Cette année, la liste des engagés des 24 Heures du Mans était juste incroyable avec pas moins de 13 constructeurs, dont 8 en Hypercar. Une marque était particulièrement en force dans la catégorie reine : Cadillac avec 4 voitures au départ dont une alignée par le Wayne Taylor Racing. Pour cette équipe américaine, représenter Cadillac au Mans est une expérience assez spéciale, comme l'explique son fondateur Wayne Taylor : *« J'ai disputé treize fois les 24 Heures du Mans comme pilote, et mes trois dernières participations, entre 2000 et 2002, se sont faites sur une Cadillac. A la fin de cette aventure, je pensais que plus jamais je ne reviendrais au Mans. Je n'imaginais pas à l'époque que mes fils prendraient la relève. Alors revenir aux 24 Heures près de vingt-cinq ans plus tard pour représenter Cadillac avec mes deux fils au volant est une expérience absolument incroyable ! Je ne pense pas qu'il puisse y avoir quelqu'un plus chanceux que moi. »*

Elevés dans l'univers de l'Endurance, Ricky (35 ans) et Jordan (34 ans) ont d'abord commencé à regarder les 24 Heures du Mans à la télévision. *« Notre défi était de rester éveillés toute la nuit pour ne rien rater de la course de notre père. Et puis, en 2001 et 2002, nous avons eu la chance de venir avec lui. Nous avions accès à la même loge que nous occupons cette année en tant que pilotes ! »* Les deux frangins comptent tous deux neuf participations, mais c'est la première fois qu'ils disputent la classique mancelle ensemble et avec leur père comme boss.

Le plaisir de la transmission

« Il a beaucoup d'expérience et beaucoup de choses à partager, explique Jordan. *Disons qu'il faut faire le tri et bien choisir celles que l'on veut garder ! Par exemple, nous avons fait ensemble le tour du circuit à pied et il s'est rendu compte que la piste avait beaucoup évolué par rapport à son époque ! En revanche, il y a de nombreux conseils qui restent très pertinents aujourd'hui, même si les voitures ont considérablement changé. »*

Quelques stands plus loin, l'écurie française IDEC Sport partage un état d'esprit similaire. Après être montée sur le podium de la catégorie LMP2 l'an dernier, elle fête son dixième anniversaire et sa neuvième participation au Mans. Comme Wayne Taylor, Patrice Lafargue – fondateur du groupe IDEC – a couru au Mans comme pilote (deux participations au compteur) : *« La première fois remonte à 2011 avec Jacques Nicolet. Et cette expérience, je voulais que mon fils Paul la connaisse aussi. Donc nous avons engagé l'équipe au Mans en 2017. Pour tout papa, faire une activité avec son fils, c'est quand même valorisant. Ne serait-ce qu'aller à la pêche. Paul a été passionné très tôt par le sport auto, et piloter avec lui était un but. D'ailleurs, l'une des plus belles sensations que j'ai pu avoir en tant que pilote est de descendre d'une voiture et de le voir monter derrière moi pour prendre le relais. »*

Patrice Lafargue a toutefois décidé de ne plus participer aux 24 Heures, volant en mains : *« Je considère aujourd'hui que le niveau est trop élevé pour des gars de 60 ans. Il faut être lucide. »* Paul (36 ans) est désormais le seul Lafargue à se lancer dans les Hunaudières. L'an dernier avec Job van Uitert et Reshad De Gerus, il avait connu le bonheur de monter sur la troisième marche du podium pour sa huitième participation : *« Avec mon père, nous avons grandi ensemble dans ce milieu, et me retrouver sur le podium des 24 Heures du Mans, c'était juste quelque chose d'indicible. Sur le coup, je crois que j'étais tellement épuisé que je n'ai pas forcément mesuré l'ampleur de cette performance. Il faudrait en refaire un deuxième ! »*

C'est clairement l'objectif affiché par l'équipe IDEC Sport – managée par Nicolas Minassian –, qui a été choisie comme bras armé par

Famille Lafargue

IDEC Sport (LMP2)

Petit moment de détente dans la zone d'accueil entre Patrice Lafargue *(debout)* et son fils Paul avant que celui-ci ne prenne le volant de l'Oreca n° 28.

DPPI

Famille Grove

Iron Lynx
(Mercedes, LMGT3)

Pour les Australiens Stephen *(au volant)* et Brenton Grove, cette participation aux 24 Heures du Mans était une grande première. Ils ont eu la satisfaction de terminer sur leur Mercedes-AMG GT3.

DPPI

"L'une des plus belles sensations que j'ai pu avoir en tant que pilote est de descendre de la voiture et voir mon fils Paul monter derrière moi pour prendre le relais."

Paul Lafargue, patron d'IDEC Racing

Genesis, la marque premium de Hyundai, pour entrer en Endurance. D'où la présence du champion du monde en titre André Lotterer sur l'une des deux LMP2 de l'équipe.
A défaut d'un équipage Lafargue père et fils, le plateau des 24 Heures compte quand même un équipage familial au départ. Les Australiens Stephen et Brenton Grove découvrent les 24 Heures pour la première fois et participent au grand retour de Mercedes dans la Sarthe. Ils partagent en effet l'une des trois AMG GT3 engagées par l'équipe Iron Lynx. Homme d'affaires installé dans la région de Melbourne, Brenton (58 ans) a commencé à courir en 2011. *« Je suis venu à la course sur le tard et j'ai eu la chance de courir dans de nombreux pays. Pour moi, Le Mans est le pinacle, et je pense qu'après ça, je lèverai un peu le pied. »*
Après avoir longtemps couru l'un contre l'autre en Carrera Cup, Stephen et Brenton font souvent cause commune en Endurance : *« C'est bien plus dur à mes yeux,* explique Stephen. *Il y a le pilotage de nuit, les phares parfois des autres concurrents, les changements de pilotes, les longs relais, etc. Mais je m'y suis fait et maintenant, je me sens prêt pour attaquer les 24 Heures du Mans. Et bien sûr, ça ne pouvait qu'être avec Brenton. »*
Au sein de cet équipage, l'équilibre des forces a légèrement évolué : *« Il y a quelques années, j'étais plus rapide que lui et je lui donnais des conseils, mais c'est très différent aujourd'hui. Il est devenu un pilote Silver et il est plus rapide que moi de quelques secondes au tour ! Donc c'est lui qui m'explique désormais ce que je ne fais pas bien ! »* Malgré les recommandations du fiston, Stephen s'est fait une sacrée frayeur en tapant fort au S Dunlop lors des essais du mercredi. *« Sur mon premier tour lancé, j'ai perdu l'arrière. »* Les mécanos ont réalisé une prouesse afin que la voiture soit prête pour la suite des essais et la course.

Plus besoin de conseils

Si les Grove débutent au Mans, c'est loin d'être le cas de « Drez » Diggins, le Team Manager du programme GT d'Aston Martin. *« Cette année marque ma 25e participation !* clame-t-il fièrement. *Je suis venu pour la première fois en 1997 pour m'occuper d'une Lotus qui n'était pas très bonne, et puis je suis revenu avec Prodrive en 2002. D'abord avec la Ferrari 550 Maranello puis avec Aston Martin. J'ai eu la chance de goûter six fois la saveur de la victoire en GT, mais jamais au classement général. J'espère que les gars du stand d'à côté réaliseront ce rêve… »*
Le box voisin abrite l'Aston Martin Valkyrie 007 sur laquelle Alex – le fils de « Drez » – est mécanicien numéro 2. *« J'ai la chance que – depuis ses 17 ans – il travaille avec nous ou pas très loin. J'ai pu le voir progresser dans le métier et je suis un père fier. Il a suivi son chemin et n'a plus besoin de mes conseils. »*
Alex en est déjà à ses onzièmes 24 Heures : *« C'est définitivement une expérience à part. A certains moments durant la course, on aimerait être ailleurs mais, dès que c'est terminé, nous sommes impatients de revenir ! »*
Le voilà cette année sur le programme Hypercar : *« C'est assez différent des GT. Certaines choses demandent à être plus minutieux alors que d'autres interventions sont plus simples et plus rapides. Dans l'ensemble, il y a moins d'espace et on s'écorche les mains plus facilement ! »*
À l'inverse de la famille Diggins qui défend les couleurs d'Aston Martin, la famille Famin est divisée. Bruno Famin est directeur d'Alpine Motorsports alors que son fils Victor est ingénieur Performance… chez Peugeot Sport ! *« Nous nous disputons la coupe de France d'Endurance ! »* plaisante Bruno Famin qui se souvient d'avoir emmené son fiston aux 24 Heures pour la première fois vingt et un ans plus tôt : *« Nous étions venus en spectateurs. Victor devait avoir 10 ans. Il faisait une chaleur de malade et nous avions dormi dans le coffre de la voiture… »* C'était avant que Bruno Famin devienne directeur technique de Peugeot Sport, une opportunité idéale pour le jeune Victor de changer ●●●

DPPI

Famille Diggins
The Heart of Racing Team
(Aston Martin, Hypercar & LMGT3)
Team manager du programme GT d'Aston Martin, « Drez » Diggins (à gauche) est fier d'avoir formé son rejeton Alex, mécano sur la Valkyrie Hypercar (ci-dessous en action, pistolet pneumatique à la main).

DPPI

Famille Famin

Alpine & Peugeot
(Hypercar)

Patron de la compétition chez Alpine, Bruno Famin *(à gauche)* se dispute le drapeau français avec son fils Victor, ingénieur performance... chez Peugeot Sport !

“J’ai eu la chance de goûter six fois la saveur de la victoire en GT, mais jamais au classement général. J’espère que mon fils réalisera ce rêve…”

“Drez” Diggins,
Team Manager Aston Martin GT

de projet de vie : « *Au départ, mon rêve était de devenir pilote de chasse, mais vivre de près l’aventure de la 908 a tout changé. Je cherchais des prétextes pour sécher les cours et venir souvent dans les ateliers de Vélizy, dans le cadre de stages plus ou moins officiels. Il m’emmenait chez les mécanos et leur demandait de me donner du boulot. Je pense que commencer au bas de l’échelle a été une force.* » Diplômé ingénieur, le voilà de retour chez Peugeot Sport après un détour de deux ans chez WRT, où il s’est fait un prénom. « *J’ai tout tenté pour entrer dans une équipe du WEC. Chez Peugeot, ça devenait possible car mon père n’y était plus. Je ne voulais pas être embauché comme le fils du patron…* »
Père et fils sont désormais adversaires : « *Forcément, je regarde les performances des Alpine et lui celles des Peugeot,* reconnaît le fiston. *Et puis, il se trouve que nos voitures sont souvent dans le même paquet, à se battre ensemble, en plus. Du coup, après la course, ça charrie pas mal… En revanche, on ne parle jamais de technique.* »

Bonne fête quand même

La course n’aura pas épargné nos cinq familles. Déjà mise à l’épreuve par un changement de moteur express en amont des qualifications, l’équipe Wayne Taylor a mal commencé : « *La voiture a été heurtée par une autre au départ et cela a affecté sa performance* », déplore Wayne Taylor. Par la suite, l’élan de la Cadillac n° 101 a été stoppé net au cœur de la nuit par une perte de puissance. Premier abandon dans la catégorie Hypercar.
Même frustration dans le clan IDEC. Le podium dont rêvait Paul Lafargue semblait pourtant à portée de main. L’Oreca n° 28 s’est très longtemps maintenue dans le Top 3, malheureusement une épidémie de roues baladeuses a ruiné cet espoir. C’est d’abord la n° 18 qui abandonnait dans la nuit avant que la n° 28 ne l’imite à trois heures quarante de l’arrivée. Cruel… En patron fédérateur, Patrice Lafargue a alors tenté de remonter le moral de ses troupes dépitées : « *On reviendra plus forts l’an prochain !* »
Pour leur première participation, les Grove ont en revanche rallié l’arrivée sans encombre, à une contrariété près : Stephen n’a pas été autorisé à prendre le volant de 22 heures à 6 heures car il n’avait pas parcouru aux essais les cinq tours nocturnes imposés par le règlement ! « *Pour le reste, ce fut une course assez fluide* », s’étonne presque Brenton.
Victor Famin aurait aimé pouvoir dire de même. Malheureusement, la Peugeot n° 93 a connu quelques mésaventures : « *Au bout d’une heure, Paul di Resta a été poussé hors piste par une GT et a tapé le mur de pneus. Il a dû s’arrêter pour changer les éléments de carrosserie. A partir de là, il n’y avait pas grand-chose à espérer…* » Effectivement, la 9X8 franchira la ligne d’arrivée à une calamiteuse 16e place.
C’est finalement Alpine qui remporte « la coupe de France d’Endurance » en plaçant ses deux A424 aux 9e et 10e positions. Une satisfaction pour le plus âgé des Famin : « *Par rapport aux événements de l’année dernière, nous avons su rebondir et progresser dans tous les compartiments du jeu. Et même si notre course n’a pas été exempte de petits problèmes et de quelques erreurs, nous amenons les deux voitures au bout, ce qui nous permet d’acquérir de nombreuses datas qui nous manquaient jusque-là.* »
Carton plein également du côté des Diggins. Pour sa première participation au Mans, la Valkyrie n° 007 termine à une notable 15e place, deux rangs derrière la 009. Les deux Vantage LMGT3 rallient elles aussi l’arrivée, mais pas vraiment aux positions que laissait espérer la pole signée par Mattia Drudi. Elles ne pointent qu’aux 4e et 13e places de la catégorie. « *Ce n’est clairement pas ce que nous espérions,* résume « Drez », la mâchoire un peu serrée. *Et au Mans, quand le résultat n’est pas au rendez-vous, il faut vivre avec ça une année entière…* » « Drez » aura tout de même une petite consolation : peu après minuit, Alex lui a apporté une petite carte pour lui souhaiter une bonne fête des Pères ! ●

Photos : DPPI

FERRARI TRIPLE LA MISE

Malgré un Kévin Estre absolument époustouflant sur la Porsche 963 n° 6, Ferrari a signé une troisième victoire consécutive au Mans, cette fois-ci avec la voiture "privée" jaune impeccablement pilotée par Robert Kubica, Yifei Ye et Phil Hanson.

Photos : Ferrari Media

Un constat s'impose à l'issue de cette édition pas vraiment palpitante : à l'exception de la Porsche 963 n° 6, personne n'a été en mesure de vraiment menacer les Ferrari, qui ont attendu la course pour étaler leur supériorité. Jusqu'aux phases qualificatives, il était permis de rêver que Cadillac (qui s'était adjugé la première ligne de la grille) et Toyota pourraient jouer les trouble-fêtes. Il n'en a rien été. Dès les premiers tours de course, Porsche – pourtant invisible depuis le début de saison – a mené la charge. La n° 5 s'est emparée de la tête dès le premier tour, tandis que la n° 6 – partie 21e après avoir été pesée sous le poids réglementaire à l'issue des qualifications – est remontée comme un boulet de canon aux mains de Laurens Vanthoor, Kévin Estre et Matt Campbell. La Porsche n° 6 avait alors opté pour une stratégie décalée consistant à tripler les relais sur les pneus. Après seulement deux heures de course, la n° 6 était déjà remontée dans le Top 3, et les Ferrari ont ainsi suivi la même stratégie et se sont montrées dominantes à défaut d'être irréprochables.

Les pilotes officiels ont commis quelques erreurs dont l'équipage de la Ferrari jaune n° 83 a su profiter pour se porter durablement en tête. Alors qu'un triplé du cheval cabré se profilait à l'horizon, la Porsche n° 6 a maintenu en fin de course une pression constante sur les trois 499P, avec notamment un Kévin Estre déchaîné.

Si elle a réussi à s'intercaler entre les Ferrari, la 963 n'a en revanche pas pu revenir sur la voiture de tête et a échoué à 14"084 des vainqueurs (à deux dixièmes près, le même retard que la Toyota l'an dernier !). « *Il nous en manquait un petit peu,* explique Kévin Estre. *La seule chose que nous avions à faire, c'était de réaliser une course propre, sans embûches, sans pénalité, sans problème technique, et je suis fier de ce que nous avons accompli. Nous n'avons pas fait une erreur de stratégie. Cela nous a permis d'être entre les Ferrari. On va dire que c'est une petite victoire mais c'est dur à avaler...* »

Pour le trio vainqueur, il s'agit d'une remarquable consécration, notamment pour Robert Kubica, dont on se souvient que la carrière en F1 a été brutalement interrompue par un accident en Rallye survenu en 2011 alors qu'il disposait d'un contrat avec Ferrari pour les saisons 2012 et 2013. Il a réussi à surpasser ce handicap et à conquérir la course d'Endurance la plus prestigieuse au monde. Respect ! Ses deux équipiers ont aussi réalisé une course parfaite, et Yifei Ye – qui a commencé sa carrière en F4 française – devient le premier pilote chinois à remporter les 24 Heures du Mans. Ces deux hommes avaient une revanche à prendre sur ce circuit. Pour leur première participation aux 24 Heures, en 2021, ils avaient dominé la catégorie LMP2 au volant de l'Oreca du Team WRT et avaient dû abandonner à cinq minutes de la fin ! A noter : la Ferrari n° 50 – 4e à l'arrivée – a été déclassée le lendemain de l'arrivée pour une déflexion de l'aileron arrière non conforme. Très troublant. La Cadillac n° 12 hérite donc de la 4e place.

Outre la victoire de Robert Kubica au classement général, la Pologne a aussi été à l'honneur en catégorie LMP2 où l'équipe polonaise Inter Europol l'a emporté pour la deuxième fois après son succès de 2023. En fin de course, l'équipe VDS-Panis a mis la pression avec brio sur l'équipage de tête qui a écopé dans la dernière demi-heure d'une pénalité pour excès de vitesse dans les stands. On pensait alors que le triomphe avait changé de camp à la faveur de l'équipe française, mais – dans un rebondissement invraisemblable – le pilote de l'Oreca du VDS-Panis Racing a dû lever le pied à la suite d'un problème de suspension.

En LMGT3, la Porsche de l'équipe Manthey s'impose pour la deuxième année consécutive. Décidément, l'Autrichien Richard Lietz a bien fait de ne pas raccrocher son casque il y a deux ans, comme il l'avait envisagé. Il a enrichi son palmarès de deux victoires supplémentaires dans la Sarthe ! ●

Par Alain Pernot

"Nous n'avons pas fait une erreur de stratégie. Cela nous a permis d'être entre les Ferrari. On va dire que c'est une petite victoire mais c'est dur à avaler..."

Kévin Estre

CLASSEMENT
24 HEURES DU MANS 2025

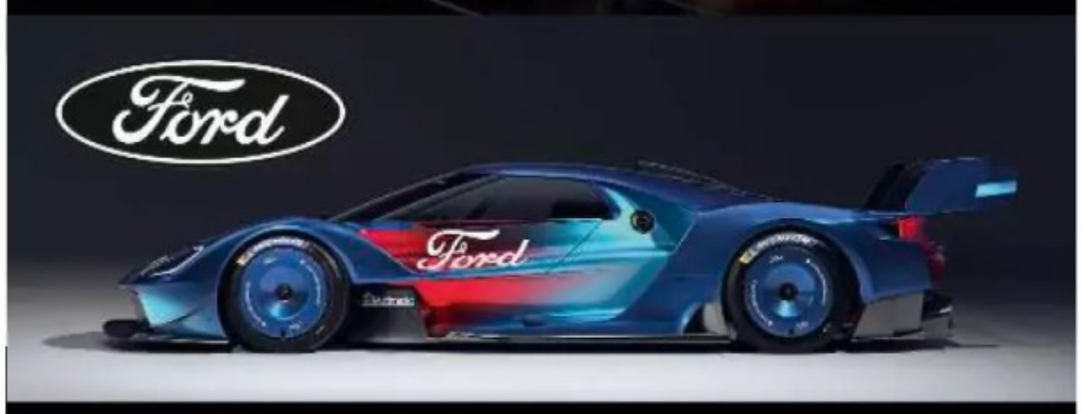
	Voiture	Catégorie	N°	Pilotes	Temps
1	**Ferrari 499P AF Corse**	**Hypercar**	**83**	**Kubica, Ye, Hanson**	**387 tours**
2	**Porsche 963 Porsche Penske Motorsport**	**Hypercar**	**6**	**Estre, Vanthoor, Campbell**	**à 14''084**
3	**Ferrari 499P Ferrari AF Corse**	**Hypercar**	**51**	**Pier Guidi, Calado, Giovinazzi**	**à 28''487**
*	*Ferrari 499P Ferrari AF Corse*	*Hypercar*	*50*	*Fuoco, Nielsen, Molina*	*à 29''666*
4	Cadillac V-Series.R Hertz Team Jota	Hypercar	12	Stevens, Nato, Lynn	à 2'18''639
5	Toyota GR010 Gazoo Racing	Hypercar	7	Kobayashi, de Vries, Conway	à 1 tour
6	Porsche 963 Porsche Penske Motorsport	Hypercar	5	Andlauer, Christensen, Jaminet	à 1 tour
7	Cadillac V-Series.R Hertz Team Jota	Hypercar	38	Bourdais, Button, Bamber	à 1 tour
8	Porsche 963 Porsche Penske Motorsport	Hypercar	4	Nasr, Tandy, Wehrlein	à 1 tour
9	Alpine A424 Alpine Endurance Team	Hypercar	35	Milesi, Chatin, Habsburg	à 2 tours
10	Alpine A424 Alpine Endurance Team	Hypercar	36	Schumacher, Makowiecki, Gounon	à 3 tours
11	Peugeot 9X8 Peugeot TotalEnergies	Hypercar	94	Duval, Vandoorne, Jakobsen	à 3 tours
12	Aston Martin Valkyrie Aston Martin Thor Team	Hypercar	009	Riberas, Sørensen, de Angelis	à 4 tours
13	Porsche 963 Proton Competition	Hypercar	99	Jani, Pino, Varrone	à 4 tours
14	Aston Martin Valkyrie Aston Martin Thor Team	Hypercar	007	Tincknell, Gamble, Gunn	à 6 tours
15	Toyota GR010 Gazoo Racing	Hypercar	08	Buemi, Hartley, Hirakawa	à 7 tours
...					
18	**Oreca 07 Gibson Inter Europol Competition**	**(1re) LMP2**	**43**	**Smiechowski, Dillmann, Yelloly**	**à 20 tours**
...					
33	**Porsche 911 GT3 R Manthey 1ST Phorm**	**(1re) LMGT3**	**92**	**Hardwick, Pera, Lietz**	**à 46 tours**
...					
36	Aston Martin Vantage Heart of Racing Team	LMGT3	27	James, Drudi, Robichon	à 46 tours
...					
47	Mercedes-AMG GT Iron Lynx	LMGT3	63	Grove, Grove, Stolz	à 53 tours
...					
AB	Cadillac V-Series.R WRT	Hypercar	101	Taylor, Taylor, Albuquerque	–
AB	Oreca 07 Gibson IDEC Sport	LMP2	28	Lafargue, van Uitert, Alvarez	–

MEILLEUR TOUR EN COURSE

Sébastien Bourdais (Cadillac, n° 38) **en 3'26''063** (au 310e tour)

* Disqualifié pour déflexion d'aileron arrière non conforme.

Genesis Media



Ford Media

LE MANS 2026-2027
GENESIS, FORD ET McLAREN SE DÉVOILENT

Déjà forte de huit constructeurs, la catégorie **Hypercar va encore s'enrichir** avec l'arrivée de Genesis en 2026 et de Ford et McLaren en 2027. Ces trois marques ont profité des dernières 24 Heures du Mans pour révéler quelques informations concernant leurs programmes respectifs.

La marque premium de Hyundai, Genesis, a ainsi présenté une maquette de sa GMR-001. Basée sur un châssis Oreca (comme l'Alpine), la Genesis devrait effectuer ses premiers essais en août prochain. Elle sera propulsée par un V8 composé de deux moteurs de WRC ! Cyril Abiteboul, le président de Hyundai Motorsport, a par ailleurs annoncé quelques recrutements : l'ex-pilote F1 et roi des courses de Tourisme Gabriele Tarquini comme directeur sportif, Justin Taylor en tant qu'ingénieur en chef et la Française Anouck Abadie comme Team Manager. Genesis a, en outre, fait part de son intention de pénétrer bientôt les marchés français, italien et espagnol.

Ford a indiqué que sa LMDh serait aussi basée sur un châssis Oreca. Après ses quatre victoires conquises entre 1966 et 1969, le géant américain visera de nouveau la première place au classement général. Ce projet sera techniquement mené par Dan Sayers, une pointure qui a longtemps œuvré chez Prodrive et qui a récemment managé le début du programme Ford Red Bull Powertrains de F1.

McLaren, qui par ailleurs fêtait le 30e anniversaire de la victoire de la F1 GTR, a aussi présenté une maquette de sa future Hypercar. Celle-ci sera composée à partir d'un châssis Dallara. Le programme sera dirigé par James Barclay, qui était jusque-là le responsable du programme Formule E de Jaguar Racing. ●

McLaren Media

Sport auto

Une publication du groupe Reworld Media

axel springer

REWORLD MEDIA
LEADING MEDIA GROUP

ÉDITEUR
ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)
40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex

Directeur de la publication **Gautier Normand**
Actionnaires **Président Reworld Media France**
(RCS Nanterre 477 494 371)
& **Axel Springer France** (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil **01.41.33.50.00**
www.sportauto.fr
E-mail **sportauto@reworldmedia.com**

RÉDACTION
Rédacteur en chef **Jean-Eric Raoul**
Directeur artistique **Thomas Hilly**
Rédacteur en chef adjoint **Laurent Chevalier**
Chef de rubrique Essais **Sylvain Vétaux**
Secrétaire général de rédaction **Denis Riflade**
Secrétariat de rédaction **Vediteam**
Rédactrice photo **Soraya Bollini**
Responsable des prises de vue **Philippe Tissier**
Photos **Greg & Laurent Villaron**
Convoyage **Sylvain Cambier** (responsable)
Assistante **Karine Roumestand (01.41.33.55.94)**

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

PUBLICITÉ
Directrice générale **Elodie Brétaudeau Fonteilles**
Directeur pôle automobile **Franck Graisset**
Directrice adjointe pôle automobile **Anne Buré-Emmel (01.41.33.29.21)**
Directeur de la publicité **Christian Touzay**
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**
Chefs de fabrication **Créatoprint, Hélène Bernardi, Valérie Brunehaut**

PRÉPRESSE
Tél. **01.41.33.29.88**
Responsable service **Sylvain Boularand**

IMPRIMEUR
Imaye Graphic
96, bd Henri-Becquerel, 53021 Laval Cedex 9

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

LE TRI + FACILE — BAC DE TRI

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

ACPM

Date du dépôt légal **juin 2025**
Prix de vente **6,95 €**
Date de parution **27 juin 2025**
N° ISSN **0151-6353**
N° CPPAP **1029 K 86784**

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.**

L'égout et les couleurs

Par Sylvain Vétaux

Pas facile de vous satisfaire, chers lecteurs. Lorsque je tape sur les voitures électriques, on me répond qu'il faut vivre avec son temps et sauver la planète. Lorsque je me hasarde à des allusions sur Trump, on me réplique que *Sport Auto* n'est pas encarté au Parti démocrate. Lorsque je tente quelque calembour maladroit, on m'explique que n'est pas Desproges qui veut. Et vous avez raison, trois fois raison, aussi ai-je voulu trouver un sujet qui fasse consensus : Mansory.
Pour ceux qui l'ignorent, le préparateur allemand est aux trucs très moches et très chers ce que je suis à la mauvaise foi : intouchable. A l'occasion du dernier Salon Top Marques Monaco, il s'est donné encore plus de mal.
Voici le Pugnator Tricolore, une Ferrari Purosangue verte devant, avec des implants en carbone forgé teinté et une poupe cerise élégamment ornée d'un double aileron (dont

Mansory Media

POUR CEUX QUI L'IGNORENT, MANSORY EST AUX TRUCS TRÈS MOCHES ET TRÈS CHERS CE QUE JE SUIS À LA MAUVAISE FOI : INTOUCHABLE.

un façon col de cygne). L'habitacle crème, au cuir alvéolé, parsemé de références au drapeau italien, est presque trop timide. Heureusement que les quatre énormes sorties d'échappement ajoutent un peu de grâce. Même le magnifique V12 n'a pas été épargné puisqu'il développe 30 ch de plus qu'à sa sortie de l'usine. Seuls trois exemplaires seront produits. A condition de trouver trois inconscients pour confier leur Purosangue à Mansory. D'accord : les goûts et les couleurs... Mais là, c'est plutôt l'égout et les couleurs !
Je sais, n'est pas Desproges qui veut...

Merci qui ?

Par Laurent Chevalier

Ferdinand Piëch, sous l'ère duquel l'ogre Audi rachetait Lamborghini en 1998, a été décidément bien inspiré.
Montant de la transaction de l'époque : 800 millions de francs, soit l'équivalent de 122 millions d'euros. Vingt-six ans plus tard, le Taureau s'est transformé en poule aux œufs d'or. Le chiffre d'affaires de Sant'Agata s'élevait, en effet, à plus de 3 milliards d'euros en 2024, avec un bénéfice d'exploitation de quelque 835 millions d'euros. Et donc une marge d'exploitation de 27 %. Jackpot ! C'est d'autant plus spectaculaire que la comparaison avec les ventes des voitures d'Ingolstadt est cinglante. En effet, dans le même temps, le groupe Audi a vendu 1 671 218 autos, pour un bénéfice d'exploitation de 3,9 milliards d'euros. En clair, Lamborghini représente 21,4 % de ce total, avec seulement 0,63 % du volume global (10 687 voitures en 2024). Comptez, au bout du compte et à la louche, une moyenne de 78 000 €

Lamborghini Media

LAMBORGHINI CARTONNE ET C'EST EN GRANDE PARTIE GRÂCE À STEPHAN WINKELMANN, FIDÈLE P.-D.G ET HOMME CLÉ DE SANT'AGATA.

de marge sur chaque Lamborghini vendue en 2024, contre un peu plus de 2 000 € seulement sur chaque Audi. Et 2025 s'annonce sous les plus beaux auspices, grâce à un premier trimestre que Sant'Agata boucle avec une hausse de 29,6 % par rapport à l'an dernier (et une marge qui passe à 83 580 € par voiture). La Revuelto a atteint sa pleine capacité de production, tandis que l'Urus SE surfe sur la vague de la nouveauté. Même sans boule de cristal, on peut supposer que l'imminente mise en production de la Temerario continue sur cette lancée.
Merci qui ? Stephan Winkelmann, le fidèle P.-D.G. de Lamborghini, qui a très largement contribué à ce succès.

LE BLOG

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.**

FERRARI 308 GTB POLYESTER GR4 - 1976 - 350.000 €

DPM MOTORS | DPM CLASSIC

LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ

PORSCHE 918
Année : 2015
Kilométrage : 6.000 km
PSD

FERRARI SF 90 STRADALE
Année : 2021
Kilométrage : 20.000 km
375.000 €

FERRARI 330 GTC
Année : 1964
Kilométrage : 6.900 km
PSD

LAMBORGHINI AVENTADOR SVJ 770
Année : 2020
Kilométrage : 900 km
595.000 €

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

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

Télécharger dans l'App Store | Disponible sur Google Play

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

ANGE BARDE

watches