

H O R S - S É R I E L ' A N N U E L 2 0 2 3

# Sport auto

R1357  
246



# LES MEILLEURES SPORTIVES

68 marques ★ De 84 à 2 243 ch ★ 242 voitures ★ De 168 à 490 km/h

# DU MONDE



L 14563 - 71 H - F : 8,90 € - RD



BEL : 8,90€ - ESP : 8,90€ - GR : 8,90€ - DOM S : 9,50€ - ITA : 9,50€ - LUX : 8,90€ - PORT CONT : 8,90€ - CAN : 13,95\$CAN - MAR : 99DH - TOM S : 1100CFP - CH : 12FS - TUN : 19DTU

SPORT AUTO HORS-SÉRIE 2023 LES MEILLEURES SPORTIVES DU MONDE ANNUEL N°15

# ANGE BARDE

GENÈVE



# Entrer en résistance

**C'**est ce que l'on pourrait appeler une "grande dernière". Après avoir longtemps résisté, Ferrari a fini par céder aux sirènes du SUV. Son premier modèle du genre est baptisé Purosangue, comme pour affirmer immédiatement que dans ses Dunit coule l'ADN de Ferrari. Quand Porsche s'est lancé sur le segment, en 2002, cela a fait jaser. Plus de vingt ans plus tard, ces véhicules qui n'avaient rien à y faire fleurissent dans les pages de *Sport Auto*. On s'habitue à tout... Hauts perchés, lourds et encombrants, ils n'ont *a priori* aucune des qualités attendues d'une sportive. Mais le progrès technologique (suspensions pneumatiques, roues arrière directrices, barres anti-roulis adaptatives, système vectoriel de répartition du couple) leur permet de réaliser des miracles. La Purosangue, pour y revenir, en est un petit, de miracle. Non parce que c'est le premier SUV de la marque, mais parce qu'il embarque le mythique V12 de Maranello! L'écrin n'est peut-être pas le plus enthousiasmant, mais voir un nouveau modèle sortir, en 2023, animé par un V12 sans aucune aide électrique, cela relève bien du miracle! Car de l'électrique, il y a en de plus en plus. Et souvent, ces sportives de demain se débarrassent purement et simplement de leur encombrant partenaire thermique. C'est une fatalité dictée par la fiscalité. Même si la fronde, qui commence à s'organiser au niveau

européen contre l'interdiction des moteurs thermiques en 2035, laisse une lueur d'espoir. Si la résistance s'organise, *Sport Auto* en sera. Car réduire, voire supprimer les émissions a aussi comme effet secondaire non désirable de réduire, voire de supprimer l'émotion. Or sans émotion, la puissance n'est rien. C'est avec le même œil prudent que l'on regarde le progrès technologique. On préférera toujours une sportive qui s'amende des contraintes physiques (donc légère et basse) à celle qui s'équipe pour les contourner. Mais il faut pour cela accepter qu'une sportive ne soit ni polyvalente, ni habitable, ni confortable. De ces concessions aussi naît le plaisir. Ce qui ne signifie pas refuser tout progrès. La McLaren Artura, un exemple parmi d'autres, prouve que l'hybridation n'est pas synonyme d'émotions... bridées. L'impression en 3D ouvre également de nouvelles perspectives. Pouvoir imprimer, à moindre coût et dans des délais réduits, de nouvelles pièces mécaniques facilitera la réparation, mais surtout l'amélioration qui deviendra continue. La personnalisation profitera aussi de cette technologie capable de fabriquer des pièces de carrosserie selon les goûts de chaque client, voire une planche de bord sur mesure! Ainsi, le défi pour les marques sportives aujourd'hui est de s'adapter (condition de leur survie) mais sans se dénaturer (condition de leur survie)!



# Sommaire

## Abarth

695	6
500e	6

## Alfa Romeo

Giulia Quadrifoglio	8
Giulia Q4	9
Stelvio Quadrifoglio	9

## Alpine

A110 R	10
A110 S	12
A110	13

## Aspark

Owl	14
-----	----

## Aston Martin

Vantage F1 Edition	16
Vantage Roadster	18
Vantage V12	20

DB11 V8 Volante	22
DB11 V12	22
DBS 770 Ultimate	23

DBX 707	24
DBX	24
Valhalla	26

Valkyrie	28
Valkyrie AMR Pro	30

## Audi

RS3 Sportback Performance Edition	32
S3 Sportback	34
RS4 Avant Pack Competition	34

RS5 Coupé	36
S5 Cabriolet	37
S8	37

RS6 Avant Performance	38
RS7 Sportback Performance	39

RS e-tron GT	40
TT RS Iconic Edition	41
TT S Roadster	41

R8 V10 RWD Performance	42
R8 GT	44

R8 V10 Quattro Performance Spyder	45
RS Q8	46

SQ2	47
RS Q3 Sportback 10 Years Edition	47

## BAC

Mono R	48
--------	----

## Bentley

Batur	49
Continental GT Speed	50

Continental GTC S	51
Flying Spur V8	52

Flying Spur Speed	53
Bentayga S	53

## Bertone

GB110	54
-------	----

## Bizzarrini

Giotto	55
--------	----

## BMW

3.0 CSL	56
M2	58

M135i xDrive	59
M240i xDrive Coupé	59

i4 M50	60
M440i xDrive	60

M4 Competition	62
M3 CS	63

M4 CSL	64
M5 Competition	66

M760e xDrive	67
M8 Competition Gran Coupé	68

Z4 M40i	69
X2 M35i	70

X4 M Competition	70
X6 M Competition	71

iX M60	72
X7 M60i	72
XM	73

## Brabham

BT62R	74
-------	----

## Bugatti

Bolide	75
Mistral	76

Chiron Super Sport	78
Chiron Pur Sport	79
Chiron Profilée	79

## Caterham

Seven 340R	80
Super Seven 600	81

Seven 485 R	81
-------------	----

## Chevrolet

Corvette E-Ray	82
Corvette Stingray Cabriolet	84

Corvette Z06	85
Camaro ZL1	85

## Cupra

Formentor VZ5	86
Leon VZ	87

Ateca TSI	87
-----------	----

## Czinger

21C	88
-----	----

## Dallara

Stradale	89
----------	----

## Delage

D12 GT	90
--------	----

## Deus

Vayanne	91
---------	----

## De Tomaso

P900	91
------	----

## Donkervoort

F22	92
-----	----

## Ferrari

SP3 Daytona	94
Roma Spider	96

Roma	98
Portofino M	100

F8 Tributo	102
296 GTS	104

SF90 Spider Assetto Fiorano	106
812 Competizione	108

SP51	109
Purosangue	110

## Ford

Mustang GT	111
Mustang Mach 1	112

Focus ST	113
Puma ST	113

## GMA

T.33	114
T.50	115

## Hennessey

Venom F5 Roadster	116
-------------------	-----

## Hispano-Suiza

Carmen Boulogne	117
-----------------	-----

## Hispano Suiza AG

Maguari HS1 GTS	117
-----------------	-----

## Honda

Civic Type R	118
--------------	-----

## Hyundai

i20 N	119
-------	-----

## Jaguar

F-Type R75	120
F-Type 75 Cabriolet	121

F-Type P300 Cabriolet	122
F-Pace P550 SVR	122

## Jannarely

Design-1	123
----------	-----

## Kimera

EV037	124
-------	-----



<b>Koenigsegg</b>			
Jesko.....	125		
CC850.....	126		
Gemera.....	128		
<b>KTM</b>			
X-Bow GT-XR.....	129		
<b>Lamborghini</b>			
Countach LPI 800-4.....	130		
Huracán Evo RWD Spyder.....	132		
Huracán Sterrato.....	133		
Huracán Evo.....	134		
Huracán Tecnica.....	136		
Huracán STO.....	138		
Aventador LP780-4 Ultimae.....	140		
Invencible/Auténtica.....	142		
Urus Performante.....	143		
<b>Land Rover</b>			
Range Rover Sport P530.....	144		
Range Rover P530.....	144		
<b>Lexus</b>			
LC 500 Cabriolet.....	145		
<b>Lotus</b>			
Evija.....	146		
Emira.....	148		
<b>Maserati</b>			
MC20 Cielo.....	152		
Ghibli Trofeo.....	154		
Quattroporte Trofeo.....	154		
Gran Turismo Trofeo.....	155		
Grecale Trofeo.....	156		
Levante Trofeo.....	156		
<b>Mazda</b>			
MX-5 2.0 RF.....	159		
MX-5 1.5.....	159		
<b>McLaren</b>			
Artura.....	160		
GT.....	162		
720S.....	164		
765LT Spider.....	166		
Solus GT.....	168		
<b>Mercedes-AMG</b>			
One.....	170		
A 45 S 4Matic+.....	174		
A 35 4Matic.....	175		
CLA 35 4Matic.....	176		
CLA 45 S 4Matic+.....	177		
C 63 S E Performance 4Matic+.....	178		
C 43 4Matic.....	179		
E 63 S 4Matic+.....	180		
E 53 4Matic+ Coupé.....	181		
CLS 53 4Matic+.....	182		
EQS 53 4Matic+.....	183		
SL 63 4Matic+.....	184		
SL 43.....	185		
GT 63 S E Performance 4Matic+.....	186		
GLA 45 S 4Matic+.....	187		
GLC 63 S 4Matic+ Coupé.....	187		
GLE 63 S 4Matic+.....	188		
S 63 E Performance 4Matic+.....	188		
G 63.....	189		
<b>Mini</b>			
JCW Cabriolet.....	190		
JCW Clubman.....	190		
<b>Morgan</b>			
Super 3.....	191		
Plus Four.....	192		
Plus Six.....	192		
<b>Nissan</b>			
GT-R Nismo.....	194		
Z.....	194		
<b>Noble</b>			
M500.....	195		
<b>Pagani</b>			
Utopia.....	196		
Huayra Codalunga.....	198		
<b>Peugeot</b>			
508 PSE.....	199		
<b>Piëch</b>			
GT.....	200		
<b>Pininfarina</b>			
Battista Hyper GT.....	201		
<b>Porsche</b>			
911 GT3.....	202		
911 GT3 RS.....	204		
911 Turbo S.....	206		
911 Sport Classic.....	208		
911 Dakar.....	210		
911 Carrera GTS.....	212		
911 Carrera S Cabriolet.....	213		
911 Carrera T.....	214		
718 Boxster T.....	216		
718 Cayman S.....	216		
718 Cayman GTS 4.0.....	217		
718 Spyder.....	218		
718 Cayman GT4.....	219		
718 Cayman GT4 RS.....	220		
Taycan GTS Sport Turismo.....	222		
Taycan 4S.....	223		
Taycan.....	223		
Taycan Turbo S.....	224		
Panamera Turbo S E-Hybrid ST.....	226		
Panamera GTS.....	227		
Panamera Turbo S.....	228		
Macan T.....	229		
Macan GTS.....	229		
Cayenne Coupé Turbo GT.....	230		
Cayenne Coupé GTS.....	231		
Cayenne Turbo S E-Hybrid.....	231		
<b>Radford</b>			
Type 62-2 JPS.....	232		
<b>Radical</b>			
Rapture.....	233		
RXC GT Road.....	233		
<b>Renault</b>			
Mégane R.S. Ultime.....	234		
<b>Rimac</b>			
Nevera.....	235		
<b>Rolls-Royce</b>			
Spectre.....	236		
Dawn Black Badge.....	237		
Ghost Black Badge.....	238		
Wraith Black Badge.....	239		
Phantom.....	240		
Cullinan Black Badge.....	240		
<b>SCG</b>			
004 S.....	241		
007 S.....	241		
<b>Secma</b>			
F16 Turbo GT.....	242		
<b>Škoda</b>			
Octavia RS.....	243		
<b>SSC</b>			
Tuatara.....	244		
<b>Tesla</b>			
Roadster.....	245		
Model S Plaid.....	246		
Model X Plaid.....	247		
Model 3 Performance.....	247		
<b>Toyota</b>			
Yaris GR Track.....	248		
GR86.....	249		
GR Supra.....	250		
GR Supra 2.0.....	251		
<b>TVR</b>			
Griffith.....	251		
<b>Volkswagen</b>			
Golf GTI Clubsport.....	252		
Golf GTI.....	253		
Golf R 20 ans.....	254		
Arteon R.....	254		
T-Roc R.....	255		
Tiguan R.....	255		
<b>Wiesmann</b>			
Project Thunderball.....	256		
<b>Zenro</b>			
TSR-GT.....	256		
<b>Zagato</b>			
Giulia SWB.....	257		



# ABARTH

Karl Abarth vendait en Italie des échappements, des préparations sur Fiat ou Simca, puis des Porsche 356 très spéciales et des voitures de course ou de route à son nom. Absorbé par Fiat en 1971, Abarth devient une griffe sportive pour les 124, 131, A112, etc. Après une éclipse, elle reprend du service auprès des 500 qui passent à l'électrique en 2023.

abarth.fr



PHOTO: ABARTH

## 695

> 180 ch > 225 km/h > 0 à 100 km/h : 6"7

### RÉSISTANTE

**L**es amateurs de sportives de poche sonnantes (et pas trébuchantes) ont tout intérêt à se hâter. La Abarth 500, qui faisait tourner les têtes des citadins surpris par un concert de pétards digne d'un 14 juillet, n'existera bientôt plus. Une partie de l'espèce a d'ailleurs d'ores et déjà disparu. Les 595 (145 ch), 595 Turismo (165 ch), 595 Competizione (180 ch, amortisseurs Koni, pot Record Monza), 595 Esseesse (180 ch, amortisseurs Koni, pot Akrapovic) et 695 70° Anniversario ne sont plus. Seule survivante, la 695, heureusement toujours proposée également en version cabriolet et en une série limitée

Tributo 131 Rallye, en hommage à la Fiat 131 Abarth Rallye de la fin des années 1970. Outre sa livrée biton et des finitions intérieures spécifiques, elle reçoit un aileron réglable sur 12 positions jusqu'à un angle maximal de 60° qui apporte 42 kg d'appui à 200 km/h. Pour le reste, sa fiche technique est calquée sur celle de la 695. Petit 4 cylindres gavé par un turbo Garrett délivrant 180 ch, amortissement signé Koni, boîte de vitesses manuelle (ou à crabots) à 5 rapports et ligne d'échappement Monza garantissent un cocktail toujours aussi détonnant. Au volant de cette Abarth, on éprouve toujours la même chose. L'impression d'être propulsé dans une sportive des belles années GTi.

★ > 4 cyl. turbo > 1368 cm<sup>3</sup> > 180 ch à 5 500 tr/min > 25,5 mkg  
 à 3000 tr/min > Traction > BV 5 manuelle > L/l/h: 3660/1627/1485 mm ★  
 > Pneus: 205/40 R17 > 1044 kg > 5,8 kg/ch > 32000 €



## 500e

> 154 ch > 155 km/h > 0 à 100 km/h : 7"

### 500e RUGISSANTS ?

**P**armi les critères d'achat d'une 500e Abarth, il y a bien sûr le style, le comportement, mais aussi (et surtout) le bruit. Forcée de passer à l'électrique, la petite bombe italienne a beaucoup à perdre de ce côté-là. Conscients de l'enjeu, les ingénieurs ont greffé un générateur capable de reproduire « *un son reconnaissable par les fans du Scorpion* ». Il faudra bien sûr l'entendre... pour le croire. La 500e Abarth reprend le nouveau châssis de sa cousine "civile", en version 3 portes et cabriolet. Mais elle est plus lourde de près de 300 kg que la thermique. La puissance

annoncée de 154 ch n'est pas faramineuse. Moins puissante et plus lourde que la 695, elle ne peut faire mieux que 7" sur le 0 à 100 km/h et voit sa vitesse maximale bridée à 150 km/h. Cela permettra encore de perdre des points sur l'autoroute mais, psychologiquement, ça pique (normal pour un scorpion)... Seules les reprises sont annoncées meilleures grâce à la disponibilité immédiate du couple. Faible consolation. Difficile de dire que cette 500e Abarth réserve une avalanche de bonnes nouvelles. Espérons qu'elle sauve l'honneur en comportement, mais compte tenu du poids, cela reste à démontrer...

★ > Électrique > 154 ch > 23,9 mkg

> Batterie: 42 kWh > Traction > BV automatique  
 > L/l/h: 3631/1900/1529 mm > Pneus: 205/45 R17  
 > 1335 kg > 8,66 kg/ch > 43000 €



PHOTOS: ABARTH

# B.R.M.

.. Chronographes ..

20 YEARS



20 ANS DE CRÉATIONS ET  
D'INNOVATIONS POUR DES  
MONTRES UNIQUES



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



# ALFA ROMEO

De 1910 à 1940, Alfa se consacre au luxe et à la course, notamment via son service compétition, la Scuderia Ferrari. Alfa triomphe en F1 en 1950 et 1951, et invente la sportive de grande série avec la Giulietta en 1954. De très beaux succès, suivis de soucis, et de l'annexion par Fiat en 1986. 2016 a marqué le retour de la Giulia, et 2019 la disparition de la 4C. Le label Quadrifoglio ravive la flamme.

alfaromeo.fr



## GIULIA Quadrifoglio

> 510 ch > 307 km/h > 0 à 100 km/h: 4"1\*



### CHANTER ET ENCHANTER

**L**es très limitées GTAm et GTA (500 exemplaires) ont été aussi rapides à passer sur la route que dans le catalogue Alfa. Normal lorsque l'on propose des versions collectors à des amateurs en quête d'exclusivité... Elles ont aussi fini en beauté la première partie de carrière de la Giulia (lancée en 2016) et qui connaît cette année son premier restylage... pas encore dévoilé sur la Quadrifoglio! Chez un autre constructeur, c'est une seconde génération qui serait lancée après six ans de bons et loyaux services. Pas chez Alfa. Et ce temps long n'a pas été mis à profit pour apporter de profonds changements. Nouvelle signature lumineuse et calandre légèrement redessinée sont annoncées, rien de plus. À l'intérieur, les compteurs à aiguille disparaîtront au profit d'une dalle numérique. Dommage pour le charme, même si le mode Héritage permet d'afficher... des aiguilles. Sous le capot, le fabuleux V6 chante et enchante toujours en donnant une voix de diva à cette berline qui en a la ligne. Une mécanique qui offre aussi à cette familiale l'allure d'une GT, le 1 000 m départ arrêté, sous la barre des 22", est là pour le prouver. De même que le sourire des passants, qui se retournent dès que le conducteur taquine l'accélérateur. Ce qu'il fera plus

que de raison car, lui, installé derrière le volant, n'entend presque rien de la partition jouée par le V6. Dommage, pour ne pas dire frustrant. Le comportement permettra certainement la réconciliation. L'autobloquant régule en continu la distribution du couple pour s'extraire du virage avec force. Le tout en assurant le spectacle, car cette Italienne semble avoir quelques gènes d'Américaine tant elle aime faire fumer ses gommes arrière, en ligne droite comme en virage, dès que l'on enfonce l'accélérateur. Il faudra dans le second cas être au moins aussi rapide que son ombre pour contre-braquer, car l'arrière peut décrocher de manière brutale. La direction électrique, très directe en début de braquage, inscrit le train avant à la corde avec autorité, mais le poids a ensuite tendance à le tirer vers l'extérieur. Vu le niveau de performances, le recours à l'option des disques en carbone-céramique ne relève pas de la gourmandise. D'autant que le système se montre convaincant par son efficacité, son endurance, un peu moins par son dosage. La transmission, de son côté, n'entraînera plus de dilemme puisque la version manuelle est passée à la trappe. Reste donc l'automatique qui suit le rythme imposé par le conducteur: les rapports s'enchaînent vite en conduite sportive, mais sont trop lents à allure normale. C'est mieux que le contraire.



> V6 biturbo > 2891 cm<sup>3</sup> > 510 ch à 6 500 tr/min > 61,2 mkg à 2 500 tr/min  
 > Propulsion > BV 8 automatique > L/l/h: 4639/1873/1426 mm  
 > Pneus AV: 245/35 R 19; AR: 285/30 R 19 > 1703 kg\* > 3,34 kg/ch\*  
 > 95450 € > Essais n°s 653, 662 et 669

\* Mesures Sport Auto





## GIULIA Q4

> 280 ch > 240 km/h > 0 à 100 km/h: 5"2

### PETITS PAS

**A**lfa applique la politique des petits pas à sa Giulia. Longtemps la berline a attendu un restylage qui arrive seulement cette année, et se distingue par sa discrétion. Notez tout de même les nouveaux phares et les compteurs digitaux. De là à dire que la patience n'est pas récompensée... Pour les plus avides de nouveautés (qui sont encore chez Alfa), une série spéciale apparaît et fleure bon le sport puisqu'elle s'appelle Competizione. Mais là encore, elle promet plus qu'elle ne donne, avec une peinture gris mat et des jantes noires. Une fois n'est pas coutume, sur les deux versions du 2 litres turbo inscrites au catalogue, c'est la bonne (la moins puissante de 200 ch) qui disparaît. Reste

donc la version à 280 ch, une cavalerie qui sera envoyée aux 4 roues, la transmission Q4 étant imposée. On ne retrouvera pas le tempérament extrême de la grande sœur Quadrifoglio, mais la direction directe et le train avant incisif permettront déjà de s'amuser. À ce propos, la finition Competizione intègre, sans supplément, la suspension pilotée et le différentiel arrière autobloquant. Ce dernier convainc plus que la suspension, qui demeure trop souple. Mais le meilleur argument de cette version est encore qu'elle permet de réaliser une économie substantielle de quelque 29000 € par rapport à la Quadrifoglio, tout en offrant une ligne et un comportement qui ne sont pas au rabais. Cela ne se refuse pas.

★ > 4 cyl. turbo > 1995 cm<sup>3</sup> > 280 ch à 5250 tr/min  
> 40,8 mkg à 2250 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique  
> L/l/h: 4650/1860/1436 mm > Pneus AV: 255/40 R 19; AR: 255/35 R 19 > 1545 kg > 5,52 kg/ch > 65600 € ★



PHOTOS: ALFA ROMEO



PHOTOS: ALFA ROMEO

## STELVIO Quadrifoglio

> 510 ch > 283 km/h > 0 à 100 km/h: 3"9\*



### PORTE-BONHEUR

**L**a déclinaison d'un label sportif sur un SUV n'est pas toujours synonyme de réussite. Il y a souvent beaucoup à perdre et peu à gagner. La Stelvio a eu de la chance, normal lorsqu'on arbore un Quadrifoglio, un trèfle à quatre feuilles. Elle reprend le châssis de la Giulia et le V6 biturbo préparé par Ferrari. Malheureusement, le fait que celui-ci prenne de la hauteur ne lui a pas vraiment libéré les cordes vocales. Tenu par un amortissement piloté à la gestion fine, l'Alfa affectionne aussi bien les grandes courbes que les enchaînements de virages serrés. Elle sous-vire en milieu de courbe, ce qui est logique pour un SUV, mais il suffit de jouer sur le transfert de masse et de déconnecter les aides électroniques pour sortir du virage en regardant par la fenêtre! Ce qui est moins logique pour un SUV. La boîte ne vient pas ternir ce bilan étonnant puisqu'elle est à la fois bien étagée et assez réactive. Pour espérer freiner fort et longtemps, il ne faudra pas économiser sur l'option des freins en carbone-céramique. Une excellente façon de faire durer le plaisir.

★ > V6 biturbo > 2891 cm<sup>3</sup> > 510 ch à 6500 tr/min > 61,2 mkg  
à 2500 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique > L/l/h:  
> 4702/1955/1681 mm > Pneus AV: 255/45 R 20; AR: 285/40 R 20 ★  
> 1961 kg<sup>o</sup> > 3,85 kg/ch<sup>o</sup> > 103750 € > Essais n<sup>os</sup> 673 et 698

\* Mesures Sport Auto

# ALPINE

Jean Rédélé, concessionnaire Renault de son état, aligne les victoires en rallye au volant d'une 4 CV avant de créer sa propre marque en 1955, Alpine. Le succès commercial arrive après les succès, toujours en rallye, de la Berlinette A110 lancée en 1962. Suivent les A310 et A610, puis l'usine de Dieppe n'assemble plus que des Renault sportives.

Annoncée en 2012, l'A110 ressuscite fin 2017.

[alpinecars.com](http://alpinecars.com)

L'A110 R facture 897 € chaque kilo gagné: c'est ce qui s'appelle être radical!



PHOTOS: ADRIEN CORTESI

## A110 R

> 300 ch > 285 km/h > 0 à 100 km/h: 3"9

### INFLATION GALOPANTE

L'A110 R porte en ses gènes un paradoxe: l'inflation d'un côté, la déflation de l'autre. Examinons d'abord l'inflation: avec un prix qui dépasse 100 000 €, cela commence à faire beaucoup pour une sportive dotée d'un 4 cylindres de 300 ch. Intéressons-nous maintenant à la déflation qui touche le poids: 1 082 kg pour cette version R plus légère que... l'air, ça commence à faire peu! Le gain de 34 kg pourrait être considéré comme modeste, mais ce serait oublier que l'A110 de base était déjà fluette avec ses 1 116 kg (en version S Pack Aero). Et le problème, lorsqu'on part d'une telle base, c'est que le gain du moindre gramme relève du casse-tête. Pour y arriver,

il faut mettre les moyens et investir dans la fibre de carbone. Il y en a désormais partout... où il n'y en avait pas. Les jantes, les capots avant et arrière tout comme les sièges baquets sont concernés. Et ce qui ne passe pas à la fibre de carbone est supprimé: vitre de séparation de l'habitacle, radars de stationnement, lunette arrière et rétroviseur central... vu qu'il n'y a plus de lunette arrière! Dans ce festival de soustraction, une addition se fait remarquer. L'arrivée de nouveaux combinés ressorts/amortisseurs ajoute une poignée de kilos. Mais c'est pour la bonne cause: compression et détente sont réglables sur 20 positions, leur tarage est raffermi (10 %) et la hauteur de caisse abaissée de 10 mm. Derrière le volant, toutes ces modifications ne sautent pas aux yeux

sur une route ouverte. La R est agile, précise, joueuse et performante, tout comme l'était la S. Pour prendre la mesure des différences, il faut rejoindre le circuit le plus proche, enchaîner les tours, trouver le bon réglage de suspensions et... profiter! La R fait alors une démonstration en matière de liaisons au sol: train avant précis et réactif, train arrière enrouleur et progressif, amortissement qui digère sans trembler les compressions et les détentes... impressionnant. Tellement que l'on se dit assez vite qu'il manque une bonne poignée de chevaux au 4 cylindres pour exploiter les nouvelles dispositions du châssis. Quant à savoir si cette R vaut l'investissement par rapport à la S, il faut se demander si on est prêt à payer 897 € par kilo gagné... À chacun sa réponse.

★ > 4 cyl. en ligne turbo > 1798 cm<sup>3</sup> > 300 ch à 6300 tr/min > 34,6 mkg à 2400 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h: 4 256/1798/1252 mm > Pneus AV: 215/40 R18; AR: 245/40 R18 > 1082 kg > 3,61 kg/ch > 105000 € > Essai n° 734 ★

⊖  
**RALF TECH**



**T H E B E A S T**

Mouvement Automatique Manufacture  
Réserve de marche 77 heures  
Édition limitée à 77 pièces  
Certifié - 3 000m

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

Fabriqué en France

ALPINE



# A110 S

> 300 ch > 275 km/h > 0 à 100 km/h: 4"3\*



L'A110, c'est l'expression du plaisir de conduire dans sa version la plus pure. Mais cela a un prix...

## PALOURDE

L'enthousiasme (voire la précipitation) avec lequel l'auteur a écrit le titre de cet essai pourrait prêter à confusion. Nous n'allons pas parler ici d'un coquillage, mais d'une sportive, pas lourde, autrement dit légère. Eh oui, il y en a encore même si elles sont de moins en moins nombreuses! Celle qui nous intéresse est de surcroît française, ce qui ne gâche rien, au contraire. L'A110 S, c'est désormais la version intermédiaire de la gamme, calée entre la normale et la R. Elle développe 300 ch depuis le remaniement de sa gamme en 2021 (292 ch auparavant) pour un poids mesuré à 1 135 kg, soit un rapport poids/puissance alléchant de 3,78 kg/ch. Mais elle s'offre aussi la possibilité de chausser des semi-slicks Pilot Sport Cup 2 (740 €), une monte taillée pour le circuit. Cela tombe bien, nous en avons un, de circuit, le Val de Vienne, livré avec notre incontournable pilote maison Christophe Tinseau: tous les éléments sont réunis pour un Supertest en bonne et due forme. Inutile de se jeter dans le premier virage pour profiter des bienfaits des semi-slicks. Procédure de launch control optimisée et grip indéfectible des pneus sont plus efficaces pour améliorer le 1 000 m départ arrêté que la légère hausse de puissance et de couple (8 ch et 2 mkg). L'A110 S signe 22"9, un temps à la hauteur des attentes. Elle ne manque pas le rendez-vous du freinage non plus, avec

des distances d'arrêt flatteuses (131 m depuis 200 km/h) et une endurance qu'un pilote n'aura pas réussi à prendre en défaut sur le circuit du Val de Vienne. Au moment de braquer, on se tait et on laisse parler le pro: « La voiture est plus rigoureuse et efficace. L'équilibre est peut-être moins joueur, mais l'Alpine préserve toujours cette vivacité à l'inscription grâce à son train avant extrêmement précis. » Rappelons que la S profite de ressorts 50 % plus raides, d'un tarage des amortisseurs revu en conséquence, de barres antirollis creuses raffermies à hauteur de 100 % et d'une caisse abaissée de 4 mm. Cela la rend moins joueuse que la version de base, mais pas plus ennuyeuse. Train avant plus précis, direction légère et informative, boîte qui suit le rythme sans sourciller, la S sort le grand jeu... sauf au niveau du moteur. Non seulement il rechigne à poursuivre son effort au-delà de 6 000 tr/min, mais il est aussi rapidement à court d'arguments devant la redoutable efficacité du châssis. Sous-motorisée, l'A110 S? Le mot est lâché par Christophe Tinseau. Mais tout le monde n'est pas pilote et il y a déjà de quoi se régaler avec cette Alpine, à choisir en S équipée des semi-slicks pour le circuit ou en version normale pour les départementales façon Spéciales de rallye. Bravo à Alpine pour avoir rendu le plaisir du pilotage accessible... même si l'inflation des prix (et des options) de la petite Dieppoise a tendance à remettre en question cette affirmation.

★ > 4 cyl. en ligne turbo > 1798 cm<sup>3</sup> > 300 ch à 6300 tr/min > 34,6 mkg à 2400 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h: 4181/1798/1252 mm > Pneus AV: 215/40 R 18; AR: 245/40 R 18 > 1135 kg\* > 3,78 kg/ch\* > 74500 € > Essais n° 695, 704, 705, 722 et 731 ★

\* Mesures Sport Auto



# A110

> 252 ch > 243 km/h\* > 0 à 100 km/h: 4"7\*



## LA MÊME, EN AUSSI BIEN

**L'**A110 tout court (ni GT, ni S, ni R) fait durer le plaisir. Et si elle n'a pas changé l'année dernière, excepté les légères retouches esthétiques et le système multimédia mis à jour, c'est qu'elle n'en avait pas besoin. L'Alpine a tout ce qu'il faut pour donner du plaisir rapidement... mais sans rouler vite, ce qui n'est pas la moindre des performances. De sa légèreté (1 110 kg mesurés) découlent tous ses atouts. Un comportement virevoltant pour commencer. Avec sa suspension souple, l'A110 se révèle sensible aux transferts de masse. Au freinage, l'arrière déleste, se place et la glisse s'entretient sans avoir à forcer son talent. Attention toutefois à ne pas être trop généreux à l'inscription car, à haute vitesse,

l'Alpine devient plus pointue. La même prudence est de mise en reprenant la pédale d'accélérateur, car le sous-virage n'est jamais loin. La bonne nouvelle, c'est que l'auto communique toutes ses réactions. L'intérêt d'un poids plume réside également dans les performances. Surtout lorsque la mécanique est un modeste 1,8 litre 4 cylindres de 252 ch. Cela suffit à envoyer l'A110 à la borne kilométrique en 23"4. L'intérêt d'un poids plume, enfin, c'est de garantir des décélérations puissantes... en théorie. Malheureusement, la Dieppoise ne le met pas en pratique. Ses distances de freinage sont décevantes et on ne peut se consoler qu'avec une endurance qui, elle, ne fait pas défaut. Un pilote averti en vaut deux, ce qui n'est jamais trop!

★ > 4 cyl. en ligne turbo > 1798 cm<sup>3</sup> > 252 ch à 6000 tr/min  
> 32,6 mkg à 2000 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée  
> L/l/h: 4180/1798/1248 mm > Pneus AV: 205/40 R 18; AR: 235/40 R 18  
> 1110 kg<sup>e</sup> > 4,4 kg/ch<sup>e</sup> > 62500 € > Essais n<sup>os</sup> 671, 681, 686 et 695 ★

\* Mesures Sport Auto



PHOTOS: ALPINE

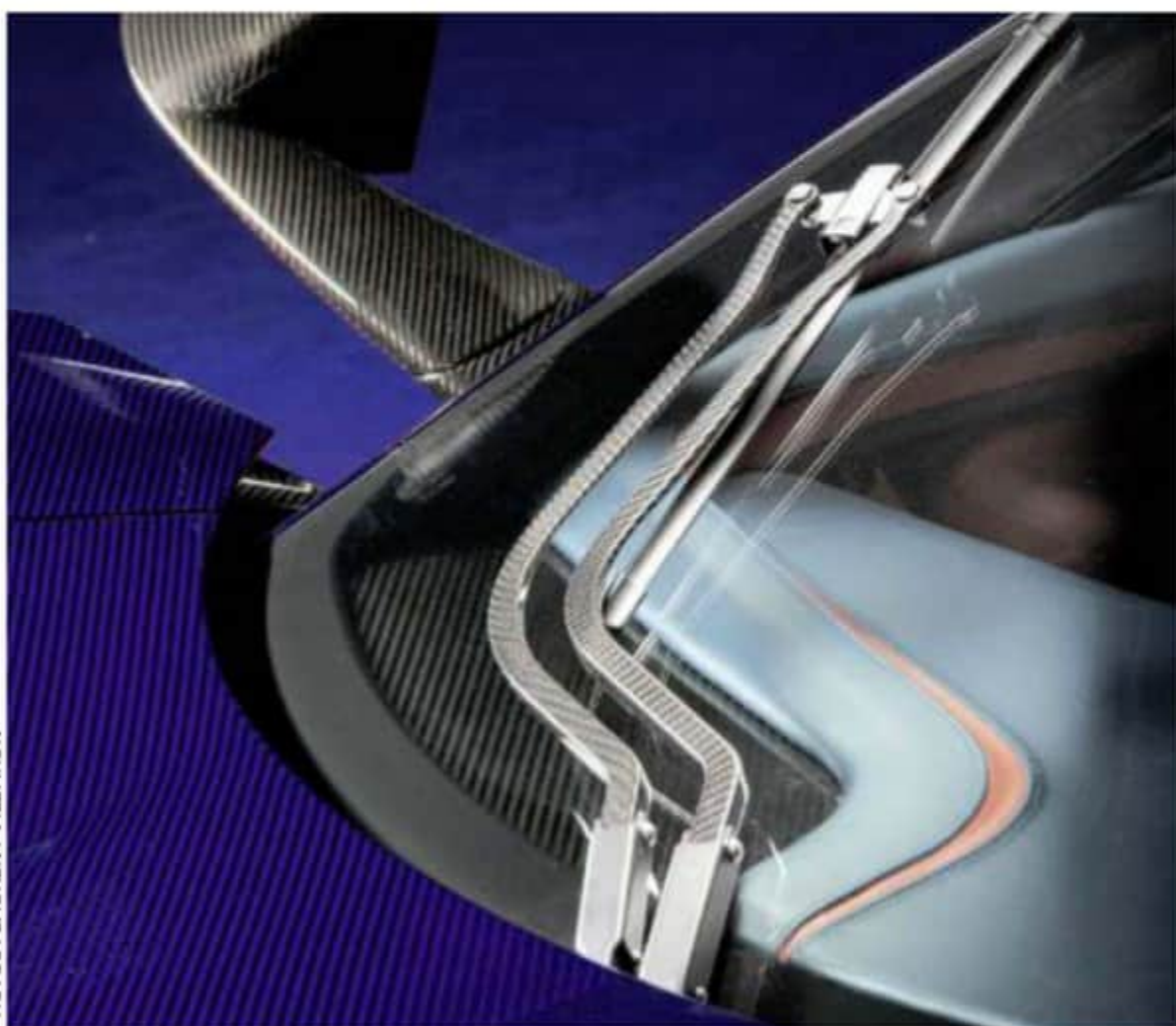
PHOTOS: FLORIAN GROUT



# ASPARK

Aspark est un sous-traitant japonais, basé à Osaka, créé en 2005. En 2017, il présente un concept d'hypercar laissant entrevoir ses velléités de devenir un constructeur à part entière. Puis il dévoile fin 2019, au Salon de Dubaï, la version définitive de son premier modèle, la Owl. 100 % électrique, elle développe pas moins de 2012 ch...

[asparkcompany.com](http://asparkcompany.com)



PHOTOS : LAURENT VILLARON

## OWL

> 2012 ch > 400 km/h > 0 à 100 km/h : 1"9

### OWL YOU NEED IS POWER

**E**t de la puissance, on ne peut pas dire que la Owl en manque ! L'hypercar japonaise revendique 2012 chevaux, obtenus par 4 moteurs, chacun étant chargé d'une roue, le compte est bon. Mais avec l'électrique, aligner les chevaux n'est pas vraiment une performance. Celle de la Owl se cache ailleurs. L'objectif qui a guidé son développement est d'obtenir le centre de gravité le plus bas possible. Imaginez qu'il est situé en dessous de l'axe de roue... ce qui ne fait pas haut. Cela explique aussi la hauteur, qu'il serait plus cohérent d'appeler "basseur", à 993 mm au point le plus élevé. Rassurez-vous, le pilote ne sera pas contraint d'avoir la taille jockey pour s'installer à bord puisqu'il sera quasiment allongé, comme dans une F1. Les suspensions à tirant et poussoir sont également issues du monde de la monoplace. La structure monocoque en fibres de carbone pèse 120 kg et s'habille d'une carrosserie en composite polymère/carbone de 180 kg. De précieux grammes gagnés d'un côté pour les

dilapider de l'autre, puisque le pack de batteries, à lui seul, leste la sportive de 450 kg. L'ensemble est lourd pour une hypercar thermique, mais léger pour une électrique. Outre un centre de gravité au ras des pâquerettes, l'Aspark avait inscrit en haut de son cahier des charges un autre objectif : celui d'être la meilleure sprinteuse avec des pneus de "route". Lesquels sont quand même des Michelin Pilot Cup 2 R qui ne devront pas trembler sur leurs jantes en voyant déferler le couple monstrueux de 203,9 mkg ! Avec un temps surnaturel de 1"9 pour passer de 0 à 100 km/h, ils motricent et ne rompent pas. Ce qui ne sera peut-être pas le cas du pilote qui doit encaisser près de 2 G, soit la même accélération qu'un avion de chasse F-22 au décollage ! Il aura le temps de reprendre ses esprits car, comme chez d'autres sportives électriques, la procédure de Launch Control demande une programmation spécifique, donc un certain temps... avant que la Owl ne s'emploie à le faire tomber. Pour résumer, il ne faut pas être pressé d'aller vite. Ah, les charmes de l'électrique !

★ > 4 moteurs électriques > 2012 ch > 203,9 mkg > Batterie: 64 kWh > Intégrale  
> L/l/h: 4 791/1935/993 mm > Pneus AV: 265/35 R 20; AR: 325/30 R 21  
> 1900 kg > 0,94 kg/ch > 3 480 000 € (50 exemplaires, 20 pour l'Europe) ★



GS27 FÊTE 55 ANNÉES DE PASSION À VOS CÔTÉS

LIGNE DE SOINS POUR VÉHICULES  
AUTO, MOTO & CYCLE

# LE LUSTREUR CONTRE-ATTAQUE



> **SUBLIME LES PEINTURES OBSCURES**

> **ACTION DÉPERLANTE** > **PROTECTION LONGUE DURÉE**

Fabrication française Depuis 1968

Retrouvez tous nos produits Auto, Moto et Cycle sur [www.GS27.com](http://www.GS27.com) et en magasins spécialisés





# ASTON MARTIN

Depuis 1913, Aston Martin a connu bien des vicissitudes, sans jamais se détourner de sa ligne : le sport, sur route et en compétition. Depuis 2007, et le retrait de Ford, la marque est devenue indépendante et ne manque pas d'ambitions. Les nouveautés s'enchaînent à un bon rythme : en 2016 Aston présente la DB11, en 2017 la Vantage et en 2019 la DBX, le premier SUV. Les supercars Valhalla et Valkyrie sont en approche.

[astonmartin.com](http://astonmartin.com)



La meilleure Vantage pour la route a été pensée pour le circuit !





# VANTAGE F1 Edition



> 535 ch > 305 km/h > 0 à 100 km/h: 4"1\* (3")

## DEVANT LES FORMULE 1!

**A**ucune hypercar de série (si tant est que ces deux mots ne soient pas antinomiques) ne peut espérer tenir en respect des Formule 1. Il y a pourtant une exception à cette règle, et il ne faut même pas chercher du côté des hypercars. Cette exception, c'est l'Aston Martin Vantage. Et si elle échappe à la règle, c'est précisément parce que c'est elle qui est chargée de la faire respecter. Les week-ends de Grand Prix, lorsqu'elle entre en piste avec son costume de safety car, les Formule 1 sont priées de se ranger en rang deux par deux et de rouler au pas... ce qui, pour une sportive "civile", est déjà très vite. La Vantage F1 Edition n'est donc pas une Vantage comme les autres. En s'échappant des circuits, elle a conservé son lot de modifications, qui ne relèvent pas de la simple coquetterie. Les optimisations sont aussi nombreuses que profondes puisqu'en évoquant les suspensions raffermies, les nouveaux renforts, les disques avant en carbone, on ne fait que survoler les nouveautés. Nous n'évoquerons pas le kit aérodynamique qui se voit (et se sent avec 200 kg d'appui supplémentaire grâce à l'aileron), pour préciser que le moteur, toujours d'origine AMG, gagne 25 ch. Un supplément bienvenu sachant que, malgré la structure en aluminium, cette sportive annonce 1 570 kg. C'est lourd, et c'est "à sec", il faut donc y ajouter une centaine de kilos. Et encore une autre centaine si on a l'idée (saugrenue) de vérifier sur notre propre balance les promesses de la marque. Ce sont

ainsi 1 727 kg qui ont été relevés par nos soins. Belle bête. Et comme elle s'est échappée des circuits, nous avons décidé de l'y ramener, au Vigeant, notre terrain de jeu. Les quelques pur-sang gagnés dans l'opération ne changent rien du côté des sensations, et pas plus devant le chrono. Le 0 à 100 km/h en 4"1 est même décevant, rapporté aux 3"6 annoncées. Le V8 d'origine AMG est heureusement du genre têtu et va poursuivre son effort avec détermination, assez pour faire tomber le 1 000 m départ arrêté à 21"6. Il régale aussi l'oreille avec son grondement métallique et ses pétarades au lever de pied. La boîte bénéficie de réglages spécifiques qui devraient devenir la base sur toutes les Vantage. Les changements de rapport sont plus rapides sans devenir brutaux. L'équilibre, particulièrement... équilibré (répartition des masses de 50/50 %), un tarage de suspension plus ferme à l'arrière et un carrossage négatif augmenté à l'avant font grand bien à la Vantage sur un circuit. Le nez se montre plus incisif pour aller chercher la trajectoire, alors que l'arrière se place gentiment sur les freins et méchamment à l'accélérateur s'il prend l'envie au conducteur de mettre au chômage technique les garde-fous électroniques. Même notre pilote le dit, « il faut être agile », vous voilà prévenus. Car le poids entraîne une inertie non négligeable dans les changements d'appui et déclenche l'ABS trop tôt en cas de freinage... tardif. Cette Aston Martin taillée pour les circuits a bien fait de s'en échapper: c'est la meilleure Vantage routière!



PHOTOS: ADRIEN CORTESI

★ > V8 biturbo > 3982 cm<sup>3</sup> > 535 ch à 6000 tr/min > 70 mkg à 2000 tr/min  
 > Propulsion > BV 8 automatique > L/l/h: 4 490/1942/1274 mm > Pneus  
 AV: 255/35 R 21; AR: 295/30 R 21 > 1727 kg\* (1628 kg à sec) > 3,2 kg/ch\*  
 (3 kg/ch à sec) > 179800 € (188 700 €) > Essais n° 717 et 726 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, les chiffres de la version Roadster





PHOTOS: LAURENT VILLARON

## VANTAGE Roadster

> 510 ch > 305 km/h > 0 à 100 km/h: 3"8 (4")\*



### CHEVAUX AU VENT

Opter pour la version cabriolet d'une sportive peut prendre des airs de punition. Dans le cas de la Vantage Roadster, elle est double. Non seulement cette déclinaison est plus chère, mais elle est surtout plus lourde. Par rapport à la version Coupé, elle prend 60 kg car l'ablation du toit est plus que compensée par l'ajout de renforts pour éviter que la caisse se vrille au premier virage. La marque avance pudiquement 1 628 kg à sec. De notre côté, nous avons mesuré le coupé à 1 737 kg, on peut donc raisonnablement tabler sur un poids proche de 1 800 kg pour le cabriolet. De quoi mettre la concurrence à l'aise, une Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet (480 ch) affichant 1 690 kg. Pourtant, une fois dans l'axe du volant, il faut... laisser le charme agir. Le V8 d'origine allemande qui anime cette Anglaise a des accents américains, ce qui n'est pas pour déplaire aux amateurs au moment d'enfoncer la pédale d'accélérateur. Il faudra d'ailleurs avoir décapoté avant, sinon il ne sera plus possible de le faire: retirer le toit souple demande 6"7, alors que passer de 0 à 100 km/h se fait en 3"8. Là encore, il convient de relativiser ce chiffre dans la mesure où nous avons chronométré

la version Coupé, plus légère donc, en 4" sur le même exercice. La bonne surprise de la Vantage Roadster, c'est son équilibre naturel qui enchante la conduite. La direction peu démultipliée permet de placer avec autorité un train avant qui est de toute façon discipliné. Lors des prises d'appui, la caisse travaille, mais les renforts évitent de trop perdre en rigidité. Le grief vient plutôt de l'amortissement, quel que soit le mode choisi. C'est à la fois dur en compression et sec en détente, ce qui perturbe non seulement le confort, mais également le comportement, la Vantage jouant les cabris dès que la chaussée n'est pas parfaitement lisse. Pour prolonger la séance de rodéo, il est possible de déconnecter les assistances électroniques. Mais il faudra alors avoir un pied droit de velours ou contrebraquer à la vitesse de l'éclair, car le train arrière est du genre turbulent. Côté boîte, rien de neuf: on retrouve la solution automatique là où la concurrence a eu le temps de peaufiner des systèmes à double embrayage incomparablement plus efficaces. Mais la Vantage sait qu'elle prendra toujours l'avantage sur ses rivales par une ligne à la fois bestiale et élégante. Un mélange des genres que peu d'entre elles réussissent.



> V8 biturbo > 3982 cm<sup>3</sup> > 510 ch à 6 000 tr/min > 69,8 mkg à 2 000 tr/min > Propulsion

> BV 8 automatique > L/l/h: 4 465/1942/1273 mm

> Pneus AV: 255/40 R 20; AR: 295/35 R 20 > 1730 kg (1737 kg)\* > 3,39 kg/ch (3,4 kg/ch)\*

> 157500 € (148840 €) > Essais n°s 676, 680, 685, 692 et 711

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, les chiffres de la version Coupé



**BENTLEY**



**OFFICIAL  
FERRARI DEALER  
SCUDERIA MONTE-CARLO**



**Monaco**

**ROLLS-ROYCE**  
MOTOR CARS  
MONACO



**INEOS**  
GRENADIER



**CONTINENTAL GTC**



**BENTLEY MONACO**

14 rue du Gabian - 98000 Monaco  
+377 97 97 97 65  
info@bentley.mc - www.bentley.mc



**ARTURA**

AUCUN MALUS ÉCO



**McLAREN MONACO**

7 avenue Princesse Grace - 98000 Monaco  
+377 93 25 69 99  
info@monaco.mclaren.com  
www.monaco.mclaren.com



**GHOST**



**ROLLS-ROYCE MONACO**

7 avenue Princesse Grace - 98000 Monaco  
+377 97 97 97 30  
info@rolls-royce.mc  
www.rolls-roycemotorcars.com/monaco



**296 GTS**



**SCUDERIA MONTE-CARLO  
OFFICIAL FERRARI DEALER**

5, Av. Princesse Grace - 98000 Monaco  
+377 97 97 38 38  
monaco.ferraridealers.com



**VANTAGE ROADSTER**



**ASTON MARTIN MONACO**

5 avenue Princesse Grace - 98000 Monaco  
Alexandre Neu : +377 97 97 86 50  
contact@astonmartin-monaco.com  
www.astonmartin-monaco.com



**AMG GT 63 SE PERFORMANCE**



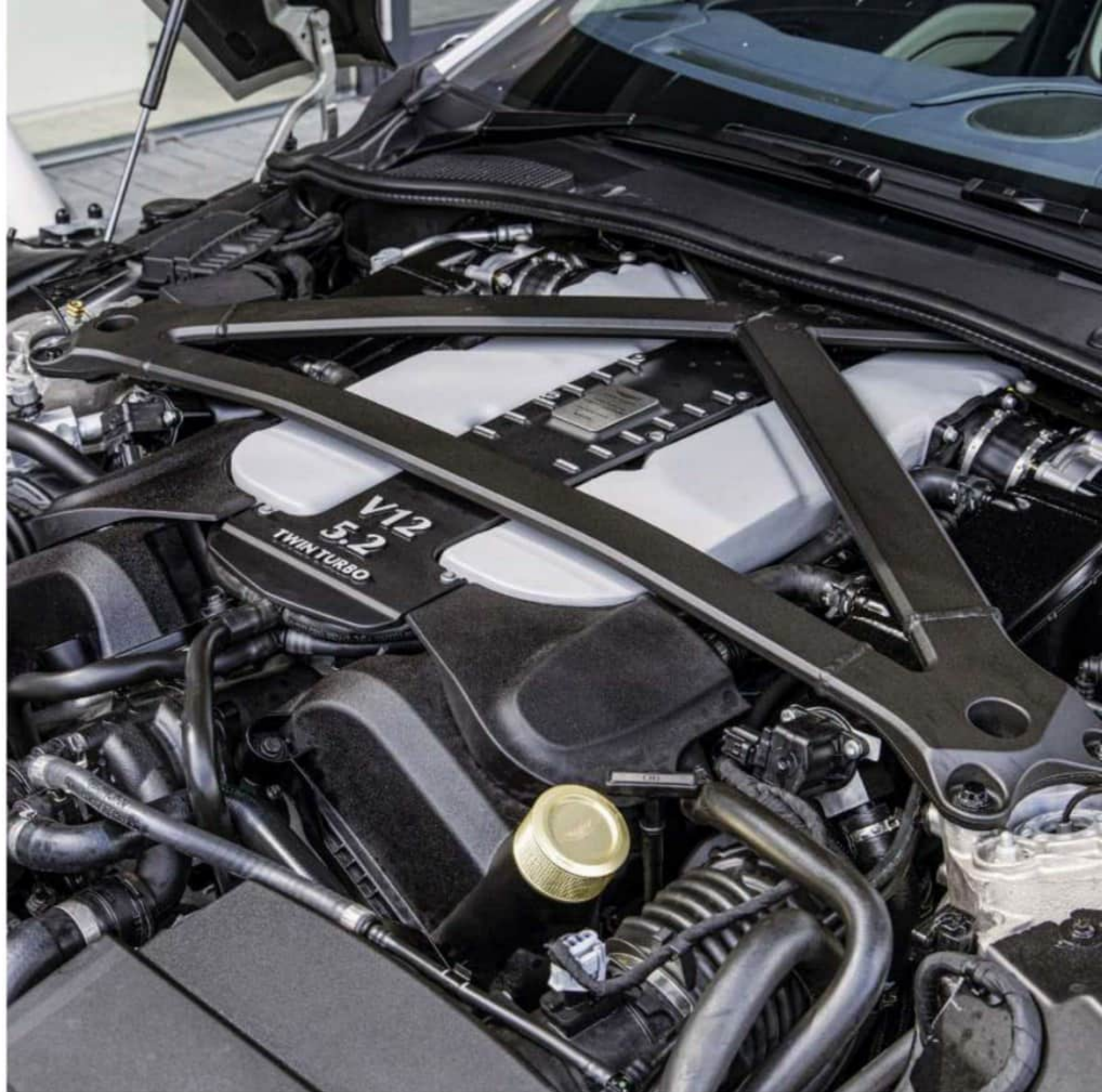
**SAMGF MONACO**

7 avenue Princesse Grace - 98000 Monaco  
+377 93 25 21 00  
contact@mercedes.mc  
www.mercedes.mc

Aston Martin



La Vantage V12 préfère le bitume lisse des circuits. Que personne n'arrive en face est aussi un atout.



# VANTAGE V12

> 700 ch > 322 km/h > 0 à 100 km/h: 3"5 (3"6)



## BAROUF D'HONNEUR

**M**ettre le plus gros moteur de la marque (le V12 de 5,2 litres) dans le plus petit modèle, voilà une idée qui ne manque pas de panache. Si les ingénieurs de Gaydon ont eu bien du mal à rentrer ce monument mécanique au chausse-pied sous un capot qui n'en attendait pas tant, de notre côté nous n'aurons que le plaisir de la conduire. Plaisir qui prend une dimension supplémentaire lorsque l'on sait que c'est l'une des dernières fois que l'on entendra ronronner le V12. Pour en profiter comme il se doit, Aston Martin n'a pas prévu d'échappement actif, non pour amplifier la sonorité (Pavarotti n'a pas besoin de porte-voix) mais pour calmer la clameur qui s'échappe des tuyères lorsque l'on presse le démarreur, tôt le matin dans une zone pavillonnaire plongée dans la léthargie. Pour le conducteur, la moindre pression du pied droit fait l'effet d'un shoot: la partition jouée par le V12, aussi raffinée que bestiale, remonte en frisson le long de la colonne

vertébrale. La Vantage, elle, a remonté la colonne de voitures qui "traînaient" sur la file de droite en un instant. Assoupi sous 2200 tr/min, le bloc se réveille au-delà et vous ferait presque regretter de l'avoir dérangé en poussant frénétiquement jusqu'à 7000 tr/min. C'est à se demander si la marque n'a pas fait d'erreur sur la fiche technique en indiquant un poids de 1795 kg, malgré les multiples éléments de carrosserie en carbone ou en matériau composite, les freins en carbone-céramique et l'échappement en inox. À l'accélération, ils n'y sont pas. Pas plus au freinage, un exercice lors duquel les freins (41 et 36 cm, étriers de 6 et 4 pistons) jouent à jeter une ancre dans la chaussée pour immobiliser la Vantage en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire. Seule l'endurance peut interpeller lorsque les vibrations et les couinements s'échappent des roues. Ajoutons une boîte automatique à 8 rapports qui donne satisfaction, surtout lorsqu'on en prend le contrôle *via* les palettes. Jusque-là, la Vantage fait carton plein. Mais

en bonne Anglaise, elle sait que le charme vient (aussi) des défauts. En dépit des modifications apportées aux trains roulants (ressorts raffermissés de 50 % à l'avant et de 40 % à l'arrière, barres antiroulis rigidifiées à l'avant de 5 % et assouplies à l'arrière de 41 %), ce coupé a tendance à subir la route, surtout lorsqu'elle est en mauvais état. Sur les trois modes d'amortissement proposés, aucun ne donne entièrement satisfaction si l'on n'est pas sur le bitume lisse d'un circuit: la Vantage tressaute au mieux, rebondit au pire. La direction manque de remontées d'informations, mais offre une bonne consistance. Quant au train avant, il est un peu fainéant à l'inscription, au contraire de son homologue de l'arrière qui ne demandera pas confirmation avant de se déhancher dès la reprise de l'accélérateur. Le différentiel à glissement limité et la vectorisation du couple seront alors les bienvenus, de même qu'un peu de place sur la route. La V12 est une Vantage au sommet de son art, dans ses qualités comme dans ses défauts.



> V12 biturbo > 5200 cm<sup>3</sup> > 700 ch à 6500 tr/min > 76,8 mkg à 5000 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique  
> L/l/h: 4514/1962/1274 mm > Pneus AV: 275/35 R 21; AR: 315/30 R 21 > 1795 kg (1855 kg) > 2,56 kg/ch (2,65 kg/ch)  
> 302017 € en 333 exemplaires (350 000 € en 249 exemplaires) > Essai n° 725



Entre parenthèses, les chiffres de la version Roadster

Aston Martin



PHOTOS : ASTON MARTIN



# DB11 V8 Volante

> 535 ch > 309 km/h > 0 à 100 km/h : 4"1 (4")

## LES AILES DU DÉSIR

**E**n vous fiant uniquement à la photo de cette DB11, diriez-vous qu'elle a six ans de carrière ? Nous non plus ! Voilà certainement le meilleur critère pour reconnaître un dessin réussi : c'est celui qui ne souffre pas du passage des années. La DB11 a de surcroît reçu une petite cure de jouvence mécanique en 2021 lorsque son V8 a adopté les améliorations introduites sur la Vantage F1 Edition, synonymes d'une hausse de la puissance de 25 ch. D'origine AMG, doté d'un caractère de big-block américain, le 4 litres ne dénature pourtant pas la belle Anglaise. Il lui apporte au contraire une petite touche effrontée qui contraste délicieusement avec ses bonnes manières, parmi lesquelles un excellent niveau de confort prodigué par des suspensions aux petits soins pour les passagers. Mais lorsque la chaussée n'est pas lisse comme un billard, la DB11 pompe autant que les Shadoks. Le grognement du V8 est à peu près aussi sauvage que les ruades du train arrière lorsque les 69 mkg de couple déboulent. Et il ne faudra pas espérer faire danser le rock à cette aristocrate, qui préfère la valse. La direction et le freinage sont sur le même tempo. La première est douce mais n'informe pas assez, le second est efficace mais n'aime pas les sollicitations répétées. La DB11 pourra continuer à danser jusqu'en 2024, date de l'arrivée de sa remplaçante qui devrait être à la fois thermique et électrique. Ce qui ne surprend (plus) personne.

> V8 biturbo > 3982 cm<sup>3</sup> > 535 ch à 6000 tr/min > 68,8 mkg à 2000 tr/min  
 > Propulsion > BV 8 automatique > L/l/h : 4750/1950/1300 mm  
 > Pneus AV : 255/40 R 20 ; AR : 295/35 R 20 > 1870 kg (1760 kg)  
 > 3,67 kg/ch (3,45 kg/ch) > 218 220 € (201380 €) > Essai n°675

Entre parenthèses, données de la version Coupé

# DB11 V12

> 639 ch > 334 km/h > 0 à 100 km/h : 3"7

## NIVELLEMENT PAR LE HAUT

**E**quipée du noble V12, la DB11 n'est pas disponible en Volante, mais uniquement en coupé. Un choix qui se défend du côté de la sportivité, pas de celui des émotions. Entendre la symphonie d'un V12 au grand air n'a pas son pareil... même si on peut toujours rouler, avec le coupé, toutes fenêtres ouvertes. Question sport, la DB11 a appliqué le nivellement par le haut, ce qui n'est pas courant par les temps qui... courent. Les ex-versions AMR (Aston Martin Racing, le département compétition du constructeur) sont

devenues les DB11 V12 tout court. Le monument mécanique caché sous le long capot est ainsi passé de 608 à 639 ch. La poussée, au volant, est oppressante et semble inépuisable. Difficile pourtant de corroborer le temps de 3"7 en l'absence de tout Launch Control... Repris des AMR, les amortisseurs Bilstein sont raidis de 10 % et la barre antiroulis avant a gagné 0,5 mm. Il faudra néanmoins se plonger dans le paramétrage des modes de conduite pour obtenir une DB11 suffisamment maintenue sans que la direction devienne trop lourde. Que la DB11 V12 ait remplacé l'AMR est une bonne chose. Dommage qu'une AMR n'ait pas visé plus haut.

> V12 biturbo > 5204 cm<sup>3</sup> > 639 ch à 6500 tr/min  
 > 71,3 mkg à 1500 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique  
 > L/l/h : 4750/1950/1290 mm > Pneus AV : 255/40 R 20 ;  
 AR : 295/35 R 20 > 1870 kg > 2,93 kg/ch > 222 450 € > Essai n°678



PHOTOS : ASTON MARTIN



PHOTOS : ASTON MARTIN

# DBS 770 Ultimate

> 770 ch > 340 km/h > 0 à 100 km/h : 3"4 (3"6)



## LE COMPTE EST "BOND"

L'association d'Aston Martin avec le plus célèbre agent secret de la planète (Bond, James Bond) ne date pas d'hier. La marque a pourtant attendu l'année dernière pour multiplier les clins d'œil. Il y a d'abord eu la DBX 707, voici désormais la DBS 770. Espérons simplement que nous n'aurons jamais d'Aston Martin (peu importe le modèle) baptisé 077. Car les chiffres sont utilisés ici pour spécifier la puissance. La DBS 770 fait donc 770 ch. Une bonne manière pour elle de se faire regretter, au cas où sa ligne sculpturale et son V12 de 725 ch ne suffiraient pas, avant de prendre sa retraite. Limitée à 300 exemplaires en coupé, cette ultime Ultimate est aussi synonyme de

bouquet final pour le V12 que l'on connaît aujourd'hui, c'est-à-dire déjà suralimenté mais pas encore électrifié. Le travail sur le bloc a d'ailleurs consisté à augmenter la pression des turbos de 7 %, ce qui a permis d'obtenir les 45 chevaux recherchés : le compte est bon... ou Bond plutôt. De son côté, le couple fait logiquement du sur place, mais comme il alignait déjà plus de 91,7 mkg, nous nous rangeons dans le camp des gommages arrière qui estiment que cela suffit. L'effet sur les accélérations est... peu convaincant. Les chiffres avancés par Aston ne changent pas, avec 3"4 pour le coupé et 3"6 pour le cabriolet. Le comportement, pour sa part, devrait profiter des nouveaux réglages apportés au châssis. La suspension avant a été revue, ce qui a pour effet

secondaire bénéfique d'augmenter, dans cette zone, la rigidité latérale (25 %) et torsionnelle (3 %). Ce n'est pas une simple lubie lorsque le train avant doit supporter le poids d'un V12 ! Le tarage des suspensions, le paramétrage de la direction et l'étagement de la boîte font aussi partie du lot des modifications. Autant de nouveautés qui ne feront pas de mal à cette plantureuse sportive, même si la seule amélioration que l'on attendait... n'est pas venue ! Non seulement la DBS 770 ne s'est pas allégée, mais elle a été alourdie. Avec 1 845 kg en coupé, elle pourrait se faire (déjà) passer pour une électrique. Heureusement que le feulement du V12 se chargera de rappeler que ce n'est pas encore le cas... même si c'est peut-être la dernière fois.

★ > V12 biturbo > 5 200 cm<sup>3</sup> > 770 ch à 6 500 tr/min > 91,7 mkg à 1 800 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique > L/l/h : 4 715/2 145/1 295 mm > Pneus AV : 265/35 R 21 ; AR : 305/30 R 21 > 1 845 kg (non communiqué) > 2,39 kg/ch (non communiqué) > Prix non communiqué ★

Entre parenthèses, données de la version Cabriolet

Seulement 499 DBS 770 Ultimate seront assemblées, dont 300 coupés.



# DBX 707

> 707 ch > 310 km/h > 0 à 100 km/h: 3"3



## ET LES GANTS

**A**ston Martin s'amuse avec 007. Sur la DBS, cela donne 770 ch, sur la DBX, 707 ch! Eh oui, plus de 700 canassons dans un véhicule surélevé pensé pour emmener une petite famille (souvent) et mettre les roues dans la boue (rarement). Un supplément de puissance obtenu en revoyant profondément le V8. Ce qui a aussi demandé de revoir l'ensemble des autres éléments, de la boîte qui troque son convertisseur contre un embrayage multidisque aux trains roulants, en passant par les réglages des suspensions pneumatiques et des contrôles électroniques entièrement revus. Les choses ont donc été faites comme il faut. Reste qu'avec 707 ch, 2,2 tonnes et 5,04 m de long, on réfléchit à deux fois avant d'attaquer le col de Turini le couteau entre les dents. La première accélération surprend par le déferlement de puissance. La seconde étonne par la spontanéité de la réponse. La troisième rassure sur la maîtrise de l'ensemble. Même

constatation au freinage: les disques en carbone pourraient jeter l'éponge à la deuxième décélération, il n'en est rien et ils tiennent le choc tant qu'il le faut. Le châssis (en aluminium) réagit au doigt et à l'œil avec une excellente tenue latérale assurée par

une suspension pneumatique au calibrage idéal. La DBX n'a même pas besoin d'avoir recours aux 4 roues directrices pour s'offrir une certaine agilité... voire une agilité certaine. C'est parfois dur à dire, mais nous sommes sous le charme.



PHOTO: ASTON MARTIN

★ > V8 biturbo > 3982 cm<sup>3</sup> > 707 ch à 6 000 tr/min > 91,8 mkg à 2 750 tr/min > Intégrale > BV 9 automatique > L/l/h: 5 039/2 050/1 680 mm  
> Pneus AV: 285/40 R 22; AR: 325/35 R 22 > 2 245 kg > 3,17 kg/ch > 240 500 € > Essai n° 727 ★



PHOTO: ASTON MARTIN

# DBX

> 550 ch > 291 km/h > 0 à 100 km/h: 4"3



## INTÉGRATION RÉUSSIE

**H**ier incongru dans la gamme d'une marque sportive, le SUV fait partie intégrante du paysage. La DBX n'a pas eu de mal à se faire accepter avec son nouveau châssis en aluminium extrudé et, surtout, son V8 AMG alignant 550 ch. Une cavalerie suffisante pour effacer les 2,2 tonnes sur le 0 à 100 km/h, couvert en 4"3. La DBX n'a pas droit aux 4 roues directrices, mais elle reçoit tout le reste: transmission intégrale avec arbre en carbone, différentiel central de Mercedes E 63, amortissement piloté, Torque Vectoring, barres anti-roulis actives. Le comportement n'a plus grand-chose à voir avec celui d'un 4x4. Sur le mode Sport+, le train arrière sera même prêt à enrouler sur demande du conducteur. Parfaitement à l'aise dans son rôle de SUV sportif, la DBX se glisse avec autant d'aisance dans celui de voyageuse au long cours, voire de familiale. La polyvalence a du bon.

★ > V8 biturbo > 3982 cm<sup>3</sup> > 550 ch à 6 500 tr/min > 71 mkg à 2 200 tr/min > Intégrale > BV 9 automatique > L/l/h: 5 039/2 050/1 680 mm  
> Pneus AV: 285/40 R 22; AR: 325/35 R 20 > 2 245 kg > 4,08 kg/ch > 195 126 € > Essais n° 697 et 704 ★



**PLATIN**  
★ ★ ★ WHEELS

Jantes homologuées TÜV du 14" au 21"



NEW

P97

P113

Pneus été, hiver et toutes saisons, du 13" au 19"

**PLATIN**  
★ ★ ★ TYRES



RP 420 SUMMER

 PLATIN, marque allemande de jantes et de pneumatiques depuis 1987.

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

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

Aston Martin

La Valhalla reçoit finalement le V8 de la AMG GT Black Series. Un mal pour un bien.



## VALHALLA

> 1000 ch environ > 350 km/h > 0 à 100 km/h: 2"5

### SURPRISE SUR PRISE

**S**eriez-vous prêt à acheter une sportive à 1,1 million sans même savoir combien de moteurs elle aura au final? Probablement pas. C'est pourtant la performance qu'est en train de réaliser la Valhalla, dont le carnet de commandes se remplit bien que la fiche technique définitive ne soit pas connue! Il faut reconnaître que le risque pris n'est pas non plus très grand. D'abord parce qu'il s'agit d'Aston Martin et que la Valhalla sera la petite sœur de la Valkyrie, dont les premiers tours de roues ont déjà fixé une nouvelle référence. Ensuite

parce que la puissance totale annoncée sera bien de 1000 ch "environ". Mais que ce soit un peu plus ou un peu moins, il y en aura toujours assez! Enfin parce que la déception (même si tout est relatif) a déjà eu lieu. Annoncée avec un inédit V6 de 3 litres maison, la sportive sera finalement animée par le V8 de 4 litres (et son vilebrequin plat) de l'AMG GT Black Series. Une perte qui n'est pas une, tant cette mécanique nous avait fait chavirer dans la sportive allemande. Les ingénieurs britanniques ont de surcroît mis le nez dedans pour en tirer 50 chevaux de plus, à 800 ch. Soit, mais il manque encore 200 ch. Ils viendront de l'électrification

qui doit, *a priori*, passer par la greffe d'un moteur électrique sur chaque essieu. Mais Aston ne ferme pas la porte à une solution avec une unité électrique sur chaque roue avant. Ce qui est sûr, c'est que l'ensemble électrique délivrera 204 ch. La boîte de vitesses à double embrayage, quant à elle, vient de chez Graziano et compte 8 rapports. La suspension à poussoirs, comme en F1, s'arrime directement sur un châssis monocoque en fibres de carbone. La marque vise 1550 kg, espérons qu'elle touche la cible. En tout cas, Aston Martin a d'ores et déjà touché sa cible commerciale, puisque les clients sont au rendez-vous.

★ > Hybride rechargeable > Puissance cumulée: 1000 ch environ > Couple cumulé: 100 mkg environ > V8 biturbo > 3982 cm<sup>3</sup>  
> 800 ch > 2 moteurs électriques > 204 ch > Intégrale > BV 8 robotisée > Pneus AV: 245/30 R 20; AR: 325/30 R 21  
> 1550 kg à sec environ > 1,55 kg/ch à sec environ > 1170000 € environ (999 exemplaires) ★



PHOTOS: ASTON MARTIN



**31%**  
de réduction

1 n° de Sport Auto/mois  
+ 1 Guide F1/an  
+ 1 hors-série/an  
+ la montre Chronographe

=  
**5€99**  
seulement  
par mois au lieu de 8,84€\*

# Abonnez-vous sans engagement

## Et recevez la montre Chronographe



Cette superbe montre répond aux critères de la grande tradition horlogère ! Changez de style au gré de votre humeur grâce aux deux bracelets interchangeables.

**BULLETIN D'ABONNEMENT** à retourner sous enveloppe affranchie à : Sport Auto – Abonnements – 59898 Lille cedex 9

1 JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT :

**-31%**

# M041 # D1399161

LA MEILLEURE OFFRE

**Sport Auto chaque mois + un Hors-Série par an pour 5,99€ par mois** au lieu de 8,91€\* puis la 2<sup>ème</sup> année 6,50€/mois.

**En cadeau, recevez la montre Chronographe.**

(1)

Résiliable à tout moment sans frais.

Je complète l'IBAN ci-dessous à l'aide de mon **Relevé d'Identité Bancaire (R.I.B)** à joindre.

IBAN :

Vous autorisez ERAS, société editrice de Sport Auto, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créancier : ERAS - 40 Avenue Aristide Briand 92220 Bagneux France. Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057

Le :

Signature (obligatoire) :

Cette offre est disponible uniquement en joignant votre R.I.B (Relevé d'identité bancaire)

L'offre Classique

**-28%**

Je règle en une seule fois **69,90€** au lieu de 96,56€\* et je reçois Sport Auto pendant 1 an (12 n°).

(2)

Je règle par chèque à l'ordre de Sport Auto.

Vous souhaitez régler par carte bancaire ?

Rendez-vous sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)

**c'est rapide, c'est simple et 100% sécurisé !**



Disponible sur [kiosquemag.com](http://kiosquemag.com)

\*Prix de vente en kiosque Sport Auto à 6,90 €/numéro (11 n° par an) et les frais de port à 10,20 € par an. \*\*À remplir obligatoirement. Offre valable jusqu'au 31/12/2023 en France Métropolitaine. 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 recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné au Responsable de traitement : ERAS. 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 notamment exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant. Pour en savoir plus, consultez notre Charte des Données Personnelles. Exercez vos droits en écrivant à ERAS - DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@reworldmedia.com](mailto:dpd@reworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://www.cnil.fr). Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](http://kiosquemag.com)



2 J'INDIQUE LES COORDONNÉES DU BÉNÉFICIAIRE DE L'ABONNEMENT :

Nom\*\* :

Prénom\*\* :

Adresse\*\* :

CP\*\* :  Ville\*\* :

Date de naissance :  (pour fêter son anniversaire) Tél. (portable de préférence) :  (envoi d'un SMS en cas de problème de livraison)

Email :

(Pour gérer l'abonnement, accéder aux services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. L'adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs.)



# VALKYRIE

> 1176 ch > 355 km/h > 0 à 100 km/h: moins de 3"



## UNIQUE

**A**u cours d'une carrière à *Sport Auto*, on s'habitue à prendre des coups. Des uppercuts assenés par des V8, des V10, des V12 ou des W16. Des crochets décochés par des châssis de McLaren Senna ou de Ferrari SF90 Stradale. Mais notre première rencontre sur le ring (de Silverstone) avec la Valkyrie AMR Pro nous a mis K.-O. Jamais une hypercar ne s'était autant rapprochée d'un prototype du Mans ou d'une Formule 1. À notre décharge, cette sportive hors norme était pilotée de mains de maître par Nico Hülkenberg, qui est en matière de pilotage ce que Picasso est à un élève de CP en dessin... Pour prendre la réelle mesure de la Valkyrie, il fallait donc en prendre nous-même le volant. On se détourne de l'AMR Pro (un journaliste auto est un pro... mais pas du pilotage) pour se tourner vers la Valkyrie de "route". Ce qui signifie en l'occurrence qu'elle a le droit d'y rouler, pas qu'elle est faite pour ça! Elle embarque malgré tout un système hybride qui lui permet d'accéder aux zones à faibles émissions (ZFE). Ce qui lui fait une belle jante, me direz-vous, elle qui est taillée pour les grands

espaces. Car certes elle est hybride, mais la pièce maîtresse de cette hypercar reste le V12 maison capable de tourner à... 11 000 tr/min. On comprend mieux pourquoi le développement a demandé des nuits blanches aux ingénieurs anglais. Car outre sa puissance, sa vitesse de rotation, il avait comme objectif d'être léger. L'utilisation de titane, entre autres, a ainsi permis de limiter son poids à 206 kg. Alors que l'AMR Pro avait démarré en tout électrique lors de notre tour de manège avec Nico Hülkenberg, le V12 de la Valkyrie tout court se lance dès le démarrage, ce qui met immédiatement dans l'ambiance: le grondement de la mécanique envahit le squelette de carbone et le conducteur a l'impression de vibrer à l'unisson. La boîte à crabots, commandée par le moteur électrique, permet d'avancer sur les premiers mètres avec une grande progressivité, alors que nous redoutions une ruade. À basse vitesse, la caisse en carbone permet de compter les gravillons qui viennent heurter les passages de roues. Mais cela ne dure pas: une infime pression sur l'accélérateur déclenche un tsunami qui emporte tout. Malgré le casque et les bouchons antibruit, le V12 fait un vacarme

de tous les diables alors qu'il dépasse "seulement" 8000 tr/min. Ce qu'il se passe après est à peine descriptible. Plus le régime grimpe, plus le V12 pousse, comme un avion de kamikaze à pleine puissance. C'est bien simple: aucun moteur ne pousse à ce point et il faut un gros cœur pour aller chercher le rupteur. Sans le trouver de préférence, car la boîte compte sur le pilote pour passer le rapport supérieur. Cela se fait avant même que l'influx nerveux, parti du cerveau, soit parvenu jusqu'à la main droite. Rapporté à la violence des accélérations, le comportement fait preuve d'une grande progressivité. Les suspensions actives offrent un compromis parfait entre le maintien de l'assiette et, osons le mot, le confort. La motricité force le respect malgré l'absence d'autobloquant mécanique. Les freinages coupent le souffle à chaque fois que le conducteur enfonce la pédale... qui pourrait toutefois offrir un toucher plus naturel. Quant aux vitesses de passage en courbe, elles sont surnaturelles. Le grip des pneus Pilot Sport Cup 2 et l'appui aérodynamique collent la Valkyrie à la trajectoire. Aucune hypercar n'est capable d'autant de sensations. Unique!

> **Hybride** > Puissance cumulée: **1176 ch** > Couple cumulé: **91,8 mkg** > **V12** > **6500 cm<sup>3</sup>** > **1015 ch** à 10 000 tr/min > **75,5 mkg** à 7 000 tr/min  
 > Moteur électrique arrière > **162 ch** > **28,5 mkg** > Propulsion > **BV 7** robotisée > **1270 kg** > **1,1 kg/ch**  
 > **2700000 €** environ (150 exemplaires en Coupé, 85 exemplaires en Spider)





La Valkyrie est la sportive homologuée la plus époustouflante qu'il nous ait été donné de conduire.



PHOTOS : ASTON MARTIN



## VALKYRIE AMR Pro

> 1014 ch > Plus de 350 km/h > 0 à 100 km/h : moins de 2"5

### AU-DELÀ DU RÉEL

**C**e n'est pas une défaillance de votre cerveau, n'essayez donc pas de comprendre ce qu'il vous arrive. »

Cette phrase, extraite du générique de la série télévisée *Au-delà du réel*, s'applique avec un réalisme confondant à la Valkyrie AMR Pro. Celle qui a failli ne pas voir le jour, dont le lancement a été retardé et dont les détails techniques ont souvent été remis en cause est cette fois bel et bien là. Nous pouvons en témoigner : nous sommes montés à bord. L'expression est ici particulièrement adaptée. On monte à bord de la Valkyrie comme dans un grand huit ou un simulateur de vol, sans vraiment savoir à quoi s'attendre. Mieux vaut d'ailleurs ne pas emmener d'*a priori* avec soi, ils seront de toute façon bien en dessous de la réalité. Car la Valkyrie AMR Pro est irréelle : 1 000 chevaux pour 1 000 kg et des pics à 3,3 G dans les virages. Oubliez le saut à l'élastique et la chute libre, et en route pour un tour du circuit de Silverstone dans la machine roulante la plus extrême qu'il nous ait été donné d'essayer à *Sport Auto*. Une fois n'est pas coutume, nous ne sommes pas assis derrière le volant, mais à côté. Il faut dire que nous n'avons pas vraiment envie de

voler la politesse à notre chauffeur du jour, Nico Hülkenberg lui-même ! C'est à la mode de nos jours, la Valkyrie quitte la voie des stands en électrique, et déjà la baignoire de carbone amplifie tout ce qui se passe dans et hors de l'habitacle, dans un concert de bruits de roulements et de transmission. Puis une déflagration éclate, et ce qui pourrait ressembler à un roulement de caisse claire : le V12 de 6,5 litres prend des tours. La suite ne peut être retranscrite qu'en souvenir : la première accélération est tellement sidérante qu'on n'a même pas le temps de réaliser ce qu'il se passe, juste de s'en rappeler. On était en début de ligne droite... on est à la fin. Entre-temps, le V12, qui marie la hargne d'un VTEC, l'allonge d'une moto et l'avalanche de couple d'un big-block américain compressé, a tutoyé les 11 000 tr/min et a mis sur orbite la Valkyrie. Ce V12 ne ressemble à aucun autre, ni celui de Ferrari, ni celui de Lamborghini, sa mélodie est plus stridente, pas moins envoûtante. Chaque passage de vitesse claque comme un coup de fouet et relance la poussée qui semble ne jamais vouloir s'arrêter. Il y a la puissance phénoménale du V12 atmosphérique (1 014 ch et 75,5 mkg), mais aussi cette sensation de légèreté de l'ensemble, comme si la mécanique n'avait

aucune contrainte physique contre laquelle lutter. Le premier virage saute au pare-brise sans crier gare. Nico saute sur les freins et, à ce moment précis, on ne se demande pas si la Valkyrie va s'immobiliser, mais comment on va récupérer notre souffle après une telle pression du harnais sur la cage thoracique. L'enchaînement d'accélération, de freinages et de prises d'appui n'est plus notre problème : il faut mettre toute sa concentration et toutes ses forces pour maîtriser son corps et lutter contre les G encaissés. Garder la tête à peu près droite est un combat de tous les instants, malgré le système Hans qui bloque le casque. Dans les virages, la Valkyrie semble comme aspirée par le bitume. La vitesse à laquelle défile le paysage donne l'impression de regarder un film en vitesse accélérée. Mais le cerveau n'est plus assez rapide pour assimiler ce qu'il se passe. Ça accélère, ça freine, ça tourne, tout ça quasi simultanément tellement les choses s'enchaînent à la vitesse de la lumière. Ce n'est plus du pilotage, mais un combat contre le poids de son propre corps. À la fin du tourniquet, impossible d'en sortir indemne. Nos derniers souvenirs sur ce circuit de Silverstone remontent à l'essai de la mythique McLaren Senna qui, à côté de la Valkyrie, tient plus d'une BMW Série 3...

★ > Hybride > V12 > 6500 cm<sup>3</sup> > 1014 ch à 10 500 tr/min > 75,5 mkg à 7 000 tr/min > Moteur électrique > Propulsion > BV 7 robotisée > 1000 kg environ > 0,99 kg/ch environ > 3 500 000 € (40 exemplaires, non homologués pour la route) > Essai n°731 ★



Difficile de dire que la Valkyrie AMR Pro est une F1 de route, vu qu'elle n'est pas homologuée!





# AUDI

Audi (« écoute ! » en latin), fondé par August Horch (« écoute ! » en allemand) en 1909, est absorbé dans Auto Union en 1932, racheté par Mercedes après-guerre, puis par VW en 1964 qui décide d'en faire une marque premium.

Innovations techniques (Quattro, 5 cylindres, structure alu), gamme RS redoutable et R8 flamboyante en font une rivale de choix pour les marques dites sportives. 2021 marque l'arrivée de la première RS électrique.

[audi.fr](http://audi.fr)



PHOTOS: AUDI AG

## RS3 Performance Edition

> 407 ch > 300 km/h > 0 à 100 km/h: 3"8 (4"1)

### RENOMMÉE

**L**a RS3, vous connaissez par cœur. Une compacte 5 cylindres qui tire le meilleur des 400 ch mis à sa disposition, sans demander à son pilote... d'en être un. Eh bien, Audi a jugé bon de lui ajouter une version Performance Edition, au cas où il en manquerait, de la performance. Rappelons qu'elle fait fondre le sprint à 100 km/h en 3"8, soit le temps d'une R8 V10 RWD de 540 ch! On se demande donc bien ce que cette édition spéciale va bien pouvoir apporter, surtout lorsqu'on découvre "l'avalanche" de chevaux supplémentaires: 7 ch en tout et pour tout! Du côté du couple? Rien à signaler. Résultat, cette Performance Edition n'est pas plus performante que la "non" Performance Edition! Elle est plus chère, en revanche, et pas qu'un peu, avec 17 000 € réclamés en sus. Un peu beaucoup pour des surpiquûres de siège et un pommeau de levier de vitesses numéroté. Heureusement, il y a plus que ça. Le châssis sport, livré de série, est accompagné

de l'amortissement adaptatif, de barres antiroulis revues et d'un carrossage négatif des roues. Nous voilà en présence d'une Performance Edition qu'il faudrait renommer Comportement Edition. Sur le circuit de Monteban, en Espagne, cette RS3 fait effectivement preuve d'une belle maîtrise de son sujet. Virages lents et serrés comme courbes rapides et ouvertes, la compacte reste à la fois saine et neutre, mettant rapidement en confiance. Les décélérations sont efficaces grâce aux disques en céramique, même si on a noté une variation dans la consistance de la pédale à force d'y revenir. Le 5 cylindres se révèle fidèle à lui-même. Il faut toujours éviter d'être sous les 2500 tr/min et penser à s'accrocher au volant après! Le bloc pousse fort jusqu'à 7000 tr/min dans une sonorité rageuse spécifique de ce demi-V10. Pour grappiller quelques dixièmes au tour, il est possible de fouiller dans les nombreux programmes de conduite qui permettent de façonner la RS3 à sa main, en calibrant la cartographie moteur, la direction, l'antidérapage ou le différentiel.

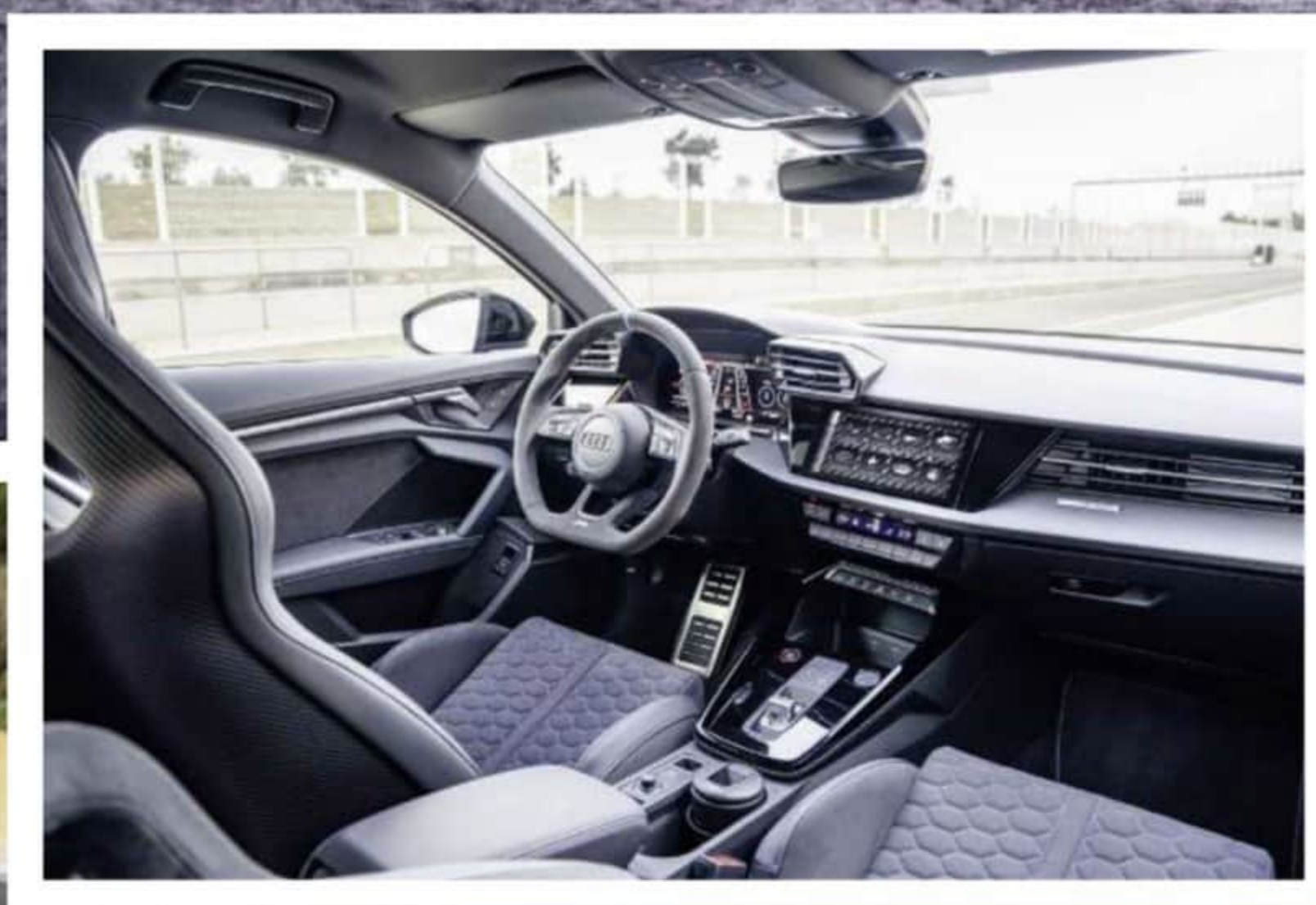
Les excellents Pirelli Trofeo R évitent à cette intégrale (en mode Standard, jamais plus de 50 % du couple n'est dirigé vers l'arrière) de tomber dans une tendance caricaturale au sous-virage. En fouinant encore un peu plus dans les menus, on dénicherait la proposition suivante: RS Torque Rear. En sélectionnant ce mode, la totalité du couple sera envoyée, par intermittence, sur la roue extérieure. De quoi transformer une intégrale naturellement sous-vireuse en une championne du drift! Ce qui sera moyennement du goût des pneus, pensés justement pour conserver le grip, et qui manifesteront leur mécontentement par des panaches de fumée dignes des meilleurs piquets de grève. Une question s'impose: faut-il préférer cette version Performance Edition? Sur circuit oui, les nouveaux réglages des liaisons au sol faisant gagner en précision de direction, les Trofeo R et les disques en céramique en efficacité. Mais sur une route bosselée, les réglages du châssis risquent de (trop) secouer la RS3 et son équipage. Il n'est donc pas déraisonnable d'économiser 17 000 €.

★ > 5 cyl. turbo > 2480 cm<sup>3</sup> > 407 ch à 5700 tr/min > 51 mkg à 2250 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée  
> L/l/h: 4389 (4540)/1851/1436 mm > Pneus AV: 265/30 R19; AR: 245/35 R19 > 1560 kg (1575 kg) > 3,83 kg/ch (3,93 kg/ch)  
> 87 000 € (prix non communiqué) > Essais n<sup>os</sup> 720 et 732 ★

Entre parenthèses, données de la version Berline



La version  
Performance  
Edition ne revêt  
d'intérêt que  
sur un circuit.



Audi



# S3 Sportback

> 310 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"7\* (4"8)



## GENRE IDÉAL

**A** une époque, une puissance de 310 ch était l'apanage des sportives pures et dures. Aujourd'hui, c'est ce que propose la citadine A3 dans sa version S. Une puissance suffisamment généreuse pour se faire plaisir. Le temps de 4"7, mesuré par nos soins sur le 0 à 100 km/h, est plus que respectable. Certes, le 4 cylindres ultraconnu dans le groupe VW (celui de la Golf GTi) ne provoque pas le grand frisson. Linéaire et peu mélodieux, il peine à plaquer la bonne bande-son dans les oreilles du conducteur. Mais son entente parfaite avec la boîte à double embrayage et 7 rapports permet

de tenir en respect de nombreuses petites sportives. Le comportement s'inscrit dans la même veine que le caractère moteur. La motricité ne faillit jamais grâce aux 4 roues motrices, l'amortissement hydraulique actif contrôle les mouvements de caisse, mais la direction manque de vivacité dans les enchaînements et le train arrière d'ampleur dans ses déhanchements. La S3 sera donc toujours efficace, mais rarement amusante. À vouloir être bonne partout, elle oublie qu'un peu d'impertinence apporte souvent une once de charme supplémentaire. Mais difficile de reprocher à une sportive du quotidien de jouer l'élève modèle, ce que la S3 Sportback s'applique à faire avec un réel talent.

★ > 4 cyl. turbo > 1984 cm<sup>3</sup> > 310 ch à 5 450 tr/min  
> 40,8 mkg à 2000 tr/min > Intégrale > BV 7 à double embrayage  
> L/l/h: 4 351 (4 504)/1 816/1 438 mm > Pneus: 225/40 R 18  
> 1555 kg\* (1505 kg) > 5,02 kg/ch\* (4,85 kg/ch)  
> 58 660 € (59 225 €) > Essais n<sup>os</sup> 708 et 714 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la berline



PHOTOS: FLORIAN GROUT



PHOTOS: YANN LEFEBVRE



La RS4 Avant est privée, en France, de la version "Plus" du Pack Competition.



## RS4 Avant Pack Competition

> 450 ch > 290 km/h > 0 à 100 km/h: 3"8\*



### SANS PLUS...

**L**e petit monde des breaks survitaminés est en émoi. Pensez donc, sur les trois piliers de la catégorie, l'un est totalement inédit et l'autre totalement renouvelé. Le modèle inédit, c'est la M3 qui pour la première fois de son histoire se décline en break, mais conserve son 6 cylindres de 510 ch. Le renouvelé, c'est la C63 AMG qui perd son V8 pour un 4 cylindres hybride de... 680 ch. Et puis il y a la RS4 Avant, à contretemps puisque davantage vers la fin de sa carrière qu'au début. Pour résister aux assauts des nouvelles venues, la matriarche s'offre un Pack Competition Plus. Lequel intègre une démultiplication de direction revue, un différentiel arrière actif plus... actif, et des combinés filetés KW à l'ancienne. Réglables

en compression comme en détente, ils abaissent de 10 mm la hauteur de caisse, voire de 10 mm supplémentaires manuellement. Un pack qui n'apporte que du mieux (précision à l'inscription, comportement légèrement plus survireur), mais dont est privé le marché français! Nous devons nous contenter du Pack Competition "tout court" avec quelques accastillages en carbone, les jantes de 20" chaussées de Pirelli P Zero Corsa, l'étagement de boîte légèrement revu et l'échappement spécifique. Un point c'est tout... et c'est peu. Le V6 biturbo de 2,9 litres est le seul à gagner dans cette opération. En mode Dynamic, clapets ouverts, il s'exprime à pleins poumons et, s'il n'a pas la tessiture de feu le V8 atmosphérique, il fait de réels efforts pour séduire. Le nouvel étagement de boîte joue aussi son rôle pour le maintenir en rythme,

bien que le couple copieux, présent partout, élimine purement et simplement la notion de creux à bas régime. Nous avons mesuré la RS4 en 3"8 sur le 0 à 100 km/h, il y a peu de chance que cela change. C'est largement suffisant pour se faire plaisir au volant d'un break Quattro qui n'a rien d'ennuyeux à conduire. Il se place aux freins si on l'emmène suffisamment loin et n'hésite pas à enrouler, en mode Dynamic, lorsque le conducteur est généreux avec l'accélérateur en sortie de courbe. Le grip supérieur des P Zero Corsa demandera plus de vitesse pour arriver au même résultat qu'avec la monte classique. La direction manque d'un peu de naturel dans ses remontées. Mais le vrai problème est que face à des concurrentes nettement plus puissantes, un modeste Pack Competition est comme un pansement sur une jambe de bois.

★ > V6 biturbo > 2894 cm<sup>3</sup> > 450 ch à 5700 tr/min > 61,2 mkg à 1900 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique  
> L/l/h: 4782/1866/1414 mm > Pneus: 275/30 R 20 > 1832 kg\* > 4,07 kg/ch\* > 98410 € > Essais n<sup>os</sup> 673, 680 et 732 ★

\* Mesures Sport Auto de la version sans Pack Competition

**Audi**

La RS5 ne rechigne pas à se déhancher à condition de trouver le bon programme.

PHOTOS : LAURENT VILLARON



## RS5 Coupé

> 450 ch > 280 km/h > 0 à 100 km/h : 3"7\* (3"9)



### COUPÉ PRESSÉ

**I**l ne faut pas compter sur Audi pour vous aider à choisir : Coupé ou Sportback, les deux carrosseries sont au même tarif. Le choix se fera certainement selon le nombre de membres de la famille susceptibles de monter à bord... et de leur âge. D'un point de vue strictement sportif maintenant, on peut dire que le coupé prend un très léger avantage, pas en raison de sa longueur inférieure (seulement 6 mm de moins), mais grâce à son poids plus léger de 35 kg. Il reste quand même 1 757 kg sur notre balance, mais c'est toujours ça de gagné. Sous le capot, on est en terrain connu avec le V6 biturbo de 450 ch. Cette mécanique pousse méchamment, assez pour faire tenir le 0 à 100 km/h en 3"7. Et si les turbos ne sont pas bons pour le son, ils n'ont pas leur pareil pour le couple. Inutile de chercher à savoir sur quel rapport on évolue, soit la boîte en rentre un, soit le couple maximal déboule dès 1 900 tr/min. Le feulement de la mécanique n'est pas désagréable, mais il est tellement

peu audible qu'on en vient à l'oublier. Moyennant 13 300 € (tout de même), on retrouvera l'ouïe grâce à une ligne d'échappement active. Un Pack Competition RS comprend aussi les jantes 20" en alliage léger chaussées de Pirelli P Zero Corsa et divers éléments en carbone, qui ont plus un côté esthétique qu'un impact sur le poids. Autre pack qui vaut, si ce n'est l'investissement, au moins le détour, le Pack Dynamique RS (7 200 €) avec la direction plus directe, le différentiel Quattro Sport et le châssis sport RS avec ses suspensions pilotées. Il faudra ensuite jouer les geeks en se plongeant dans les modes de conduite personnalisables (transmission, direction, suspension, sonorité, différentiel). Une fois le quinté gagnant trouvé et tous les garde-fous débranchés, la RS5 ne rechignera pas à se déhancher pour pivoter et ressortir comme une balle, un tiers du couple étant toujours envoyé sur l'avant. En revanche, elle n'a pas droit aux combinés filetés disponibles sur d'autres marchés. Mais franchement, c'était loin d'être indispensable cette fois-ci.

★ > V6 biturbo > 2894 cm<sup>3</sup> > 450 ch à 5700 tr/min > 61,2 mkg à 1900 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique > L/l/h : 4723 (4783)/1866/1372 mm > Pneus : 265/35 R19 > 1757 kg\* (1695 kg) > 3,90 kg/ch\* (3,77 kg/ch) > 101890 € > Essais n°s 667, 671, 692 et 713 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Sportback

# S5 Cabriolet

> 354 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"9

## ÉPARGNÉE

**I**l est rare qu'une sportive change radicalement de moteur en fonction de sa carrosserie. C'est pourtant ce que fait la S5 et elle se garde bien de le laisser penser, par une appellation spécifique par exemple. En version Coupé ou Sportback, elle accueille sous son capot un V6 (super!) mais diesel (bof!). Heureusement, ce n'est pas le cas de la S5 Cabriolet qui a eu droit à un traitement de faveur en conservant le V6 TFSI. Un cas de force majeure, sachant que les relents de diesel au grand air ne sont tolérables que

sur les chalutiers qui partent en mer... et encore. Par rapport au V6 TDI, la différence en puissance n'est pas notable (341 ch *versus* 354 ch pour le TFSI), mais l'agrément est sans commune mesure, surtout lorsque le toit est replié. Taillée pour les balades rythmées, la S5 cabriolet ne verrouille pas totalement ses suspensions, ce qui laisse apparaître des mouvements parasites. Ils ne sont pas gênants car le sport n'est pas la priorité de cette S5. Toutes les commandes sont douces, à l'image de la boîte qui passe les rapports sans se faire remarquer. À bord, on se laisse bercer en écoutant le clapotis du V6... à essence.

> V6 turbo > 2995 cm<sup>3</sup>

★ > 354 ch à 5 400 tr/min > 51 mkg à 1370 tr/min > Intégrale  
> BV 8 automatique > L/l/h: 4705/1846/1382 mm ★  
> Pneus: 255/35 R 19 > 1840 kg > 5,20 kg/ch > 89170 €



PHOTOS: AUDI AG



# S8

> 571 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 3"8

## EN SURSIS

**L**es berlines haut de gamme, pour ne pas dire les limousines, servent de porte-drapeaux pour une marque. Elles concentrent tout le savoir-faire d'un constructeur sans considération de coûts. Ces modèles de luxe ont su, par le passé, se faire sportifs. C'était dans l'air du temps... Les Mercedes Classe S et BMW Série 7 sont passées à l'hybridation rechargeable. La seule berline haut de gamme allemande sportive qui reste, c'est la S8. Elle a connu un discret restylage début 2022 et quelques nouveautés techniques (dont des phares comptant 1,3 million de micromiroirs,

rien que ça), histoire de faire durer le plaisir. La version S8, et son V8 feutré, est reconduite. Un bloc qui étonnera toujours par sa capacité à emmener les passagers à des vitesses qu'ils réproveraient... s'ils s'en apercevaient. Merci à la suspension pneumatique si intelligente qu'elle lit l'avenir: elle s'adapte aux défauts de la route, se soulève de 50 mm pour digérer un dos-d'âne et incline la caisse jusqu'à 3° vers la corde (à la manière d'une moto) pour contrer la force centrifuge! Les roues arrière "motricent" et braquent pour améliorer la maniabilité et l'agilité. C'est réussi, rarement limousine aura été aussi sportive. Dommage qu'elle tire bientôt sa révérence...

★ > V8 biturbo > 3996 cm<sup>3</sup> > 571 ch à 6 000 tr/min  
> 81,5 mkg à 2 000 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique ★  
> L/l/h: 5179/1945/1474 mm > Pneus: 265/40 R 20 > 2230 kg  
> 3,90 kg/ch > 162840 € > Essais n° 697 et 715



PHOTOS: AUDI AG



## RS6 Avant Performance

> 630 ch > 305 km/h > 0 à 100 km/h : 3"4



### BREAK DANCE

**L**a RS6 a soufflé ses 20 bougies en 2022. Normalement, 20 ans c'est le bel âge, mais pour le break musclé, c'est (presque) celui de la retraite. Le modèle mythique ne disparaîtra pas mais sera électrifié, d'abord partiellement et ensuite... Les plus scrupuleux relèveront que la génération actuelle reçoit déjà un moteur électrique, mais suffisamment petit pour ne pas gâcher la fête. Celle qui a, pour sa 2<sup>e</sup> génération, accueilli un V10 biturbo (dans un break "banal", ce n'est pas commun) est, depuis 2013, fidèle à un V8 doublement compressé, comme la toute première de la lignée. Mais depuis 2002, le rendement des moteurs a fait un bond et on tire aujourd'hui 630 ch d'un V8 de 4 litres, alors qu'on obtenait 450 ch d'un 4,2 litres

il y a deux décennies ! Ce n'était donc pas forcément mieux avant et 630 ch dans un break "banal", ça donne la banane. Il faut se préparer avant d'enfoncer volontairement l'accélérateur. Dès que le signal est donné, les 81 mkg de couple se jettent sur les 4 roues qui mordent le bitume et catapultent ce break vers l'infini, et au-delà. La poussée coupe le souffle, elle qui n'a pas besoin de le reprendre. Même le chrono n'en croit pas ses cristaux liquides : le 0 à 100 km/h est liquidé en 3"4. Mais où sont passées les 2,1 tonnes relevées par notre balance ? Disparues ! Mais où est passé le hurlement d'un V8 sauvage ? Il n'est pas vraiment réapparu, même si cette version Performance supprime quelques insonorisants. L'échappement RS Sport, en option à 1 700 €, ne sera pas superflu. Mais le conducteur n'aura même pas le loisir de se plaindre : le train avant vient de mordre

le virage. On s'attendait... à devoir attendre que le reste de la voiture suive. Il n'en est rien, dans la mesure où le reste de la voiture donne l'impression de pousser ! Si le break pivote, c'est que les roues arrière tournent, et pas qu'un peu, avec un angle de 5° dans le sens inverse de celles de l'avant. L'attirail électronique est complété par le Quattro, qui peut envoyer 85 % du couple à l'arrière, et le différentiel Quattro Sport, capable de répartir ces 85 % au mieux entre les deux roues. La boîte automatique à 8 rapports est plus lente qu'une solution à double embrayage, mais avec 86,7 mkg de couple, cela ne se sent pas vraiment. Ajoutons une direction consistante et précise, des freins en carbone-céramique mordants et durants et on obtient une sportive de grand talent. Ce n'était donc pas mieux avant, mais ce sera certainement moins bien après !

★ > V8 biturbo > 3996 cm<sup>3</sup> > 630 ch à 6000 tr/min > 86,7 mkg à 2300 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique > L/l/h: 4995/1951/1460 mm > Pneus: 275/35 R 21 > 2075 kg\* > 3,29 kg/ch\* > 146 450 € > Essais n°s 696 et 715 ★

\* Mesures Sport Auto





## RS7 SB Performance

> 630 ch > 305 km/h > 0 à 100 km/h : 3"4

### TECHNO PARADE

**N**ormalement, un coupé, même 5 portes, n'a pas de mal à faire de l'ombre à un break familial. Eh bien, dites cela à la RS7 et vous verrez sa réaction... Cette élégante berline, qui est aussi un coupé, a le malheur de cohabiter avec la RS6. Mais elle en profite également, en calquant sa fiche technique sur celle de son illustre sœur, et elle a bien raison : on ne copie que les meilleures. Elle reçoit donc le même traitement Performance en guise de cadeau de départ à la retraite. La puissance progresse de 30 ch et le couple de 5,1 mkg grâce à la hausse de pression des turbos. Vu les niveaux d'origine, cela ne fait pas une différence fondamentale, mais quand il y en a plus, on en veut encore, comme dit le proverbe ! La RS7 se distingue cependant de la RS6 au chapitre du poids. Alors que cette dernière perd 75 kg selon le constructeur en devenant Performance, la berline-coupé (ou le coupé-berline) ne bouge pas. Pourtant Audi annonce avoir supprimé des insonorisants : dans le cas de la RS6

ils ne peuvent justifier 75 kg de différence, dans le cas de la RS7 ils ne peuvent justifier l'absence de différence ! Les performances officielles progressent de 2 dixièmes, ce qui n'est pas la moitié d'un exploit lorsque l'on sait à quel point ceux-là sont difficiles à gagner. Avec 3"4 sur le 0 à 100 km/h, la poussée est écrasante. Le poids pourrait faire peur, sauf qu'ici les kilos riment avec techno. Transmission Quattro avec différentiel central mécanique, différentiel arrière Quattro Sport, suspensions pneumatiques avec Dynamic Ride Control, roues arrière directrices... n'en jetez plus ! Une débauche d'équipements qui alourdit la facture, mais allège le comportement de cette sportive. Dans les virages, on se croirait au volant d'une petite GTi avec une direction incisive, un maintien parfait des mouvements de caisse et une efficacité qui dépasse l'entendement. Merci à l'essieu arrière directeur qui gomme l'inertie due au poids, et à la transmission intégrale qui peut délester l'avant, évitant un sous-virage lors de la réaccélération en courbe. Les atouts du TGV sans le risque de grève.



★ > V8 biturbo > 3996 cm<sup>3</sup> > 630 ch à 6 000 tr/min > 86,7 mkg à 2 300 tr/min > Intégrale  
> BV 8 automatique > L/l/h : 5 009/1 951/1 424 mm > Pneus : 275/35 R 21  
> 2 065 kg > 3,28 kg/ch > 152 720 € > Essais n°s 697 et 702 ★



Malgré sa débauche d'électronique, la RS e-tron GT ne peut cacher longtemps son poids.

## RS e-tron GT

> 646 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 3"3

### PLAISIR WATTÉ

**P**lutôt que de commencer l'électrification de ses sportives par l'iconique R8, et condamner dans le même temps son fabuleux V10 atmosphérique, Audi a préféré détourner (momentanément) l'attention en ajoutant un modèle inédit, uniquement disponible en zéro émission : la RS e-tron GT. C'est ce qu'on appelle un beau geste. Il n'y a pas que le geste qui est beau en l'occurrence puisque cette GT se présente sous une robe sculpturale. Des lignes à la fois musclées et élancées qui n'accrochent ni la rétine, ni le vent (0,24 de Cx). En faisant appel à Porsche pour partager le châssis, les moteurs et les batteries de la Taycan, Audi a mis toutes les chances de son côté pour faire rimer électricité et sportivité. Sans compter que l'association Audi-Porsche ne peut que faire vibrer la corde sensible des nostalgiques du break RS2. Enfin, le département RS est passé par là pour couper court à toute polémique en matière de puissance. En mode Boost, les moteurs électriques délivrent 646 ch et 84,6 mkg de couple ! Même la R8 V10 Performance (620 ch et 59,2 mkg) doit s'incliner. Tout cela est bien beau, mais il ne faudrait pas oublier le poids qui plombe les électriques. Entre la RS e-tron GT et la R8, 670 kg sont à mettre au crédit du coupé. On comprend mieux pourquoi Audi parle de GT avec la RS e-tron et non de

sportive. Pourtant, force est de constater que lorsqu'on enfonce l'accélérateur, la poussée est étourdissante. Le 0 à 100 km/h est liquidé en 3"3, une McLaren 570 GT ne fait pas mieux. En mode Dynamic, la sonorité de vaisseau spatial qui accompagne le sprint ajoute encore à l'étonnement. On est à des années-lumière du chant du V10, mais cela donne vraiment l'impression de conduire une sportive du futur. Conduire, pas piloter. Car derrière le volant, on est en liberté surveillée. L'électronique est là pour que cette lourde GT accélère, freine et tourne de façon optimale, efficace, chirurgicale. Il n'y a pas de place pour l'émotion. Le comportement gagne encore si on a pris soin de cocher l'option des 4 roues directrices, elles qui étaient déjà motrices. Malgré tous ces artifices électroniques, la RS e-tron GT ne parvient jamais à faire oublier son poids d'enclume. La suspension pilotée à 3 chambres, remarquable pour filtrer les défauts de la chaussée, l'est moins pour maintenir la caisse à un rythme soutenu, surtout lorsque la route n'est pas bien nivelée. En entrée en courbe, mieux vaut éviter de trop retarder le freinage, car l'inertie liée au poids peut jouer des tours sur le train avant. Freiner en ligne droite, inscrire la GT à la corde puis accélérer une fois la sortie en vue sera la meilleure façon de passer vite. Mieux vaut donc être "propre" au volant. Ça tombe bien, c'est l'idée lorsqu'on roule en électrique.

> 2 moteurs électriques (1 par essieu) > 598 ch (646 ch avec overboost) > 84,6 mkg > Batterie: 93 kWh > Intégrale > BV automatiques (1 à l'avant, 2 à l'arrière) > L/l/h: 4990/1966/1410 mm > Pneus AV: 265/35 R 21; AR: 305/30 R 21 > 2347 kg > 3,63 kg/ch > 145 800 € > Essai n° 711



# TT RS Iconic Edition



> 400 ch > 280 km/h > 0 à 100 km/h: 3"7\* (3"8)\*

## LA FIN, PAS LES MOYENS

**A**udi a tout fait pour prolonger le plaisir. Mais les normes ont bien décidé de bannir ce mot du vocabulaire de l'automobiliste amateur de belles mécaniques. C'est donc avec la série limitée (100 exemplaires en Europe) Iconic Edition que la TT RS marque le clap de fin... sans donner vraiment les moyens de se consoler. Gris Nardo pour la caisse, aileron surdimensionné façon DTM et divers éléments aérodynamiques caractérisent cette ultime déclinaison. Mais le plus important, c'est que le miraculeux 5 cylindres est toujours là. Malgré son âge, ce 2,5 litres reste une force de la nature. Il catapulte les 1 494 kg du coupé à la borne kilométrique en 22"! Son architecture atypique modèle une bande-son à part, du grave au rocailleux, au fur et à mesure que l'aiguille grimpe vers le rupteur. Il se réveille en sursaut, vers 2 000 tr/min, tire sur les bras ensuite, mais coupe son effort au-delà de 5 000 tr/min. Domage, on aurait aimé que ça continue, mais il y a de la vie, des sensations, bref de l'émotion sous le capot. Le problème, c'est qu'on ne peut pas résumer une sportive à son moteur. Et en comportement, la TT est gentille, beaucoup trop gentille. On ne peut rien lui reprocher en efficacité, au contraire. Là où elle manque le coche, c'est lorsqu'il faut placer l'arrière. On a beau essayer au frein, à l'accélérateur, au volant, si la neige ne vient pas donner un petit coup de main, le coupé Audi reste scotché au bitume. Sur la route, la qualité du maintien de caisse ne mérite pas de critique, mais sur un circuit, la détente est un peu lâche. Dans tous les cas, la filtration est ferme, pour ne pas dire raide. Mais le plus raide, c'est de devoir lui dire adieu...

★ > 5 cyl. turbo > 2480 cm<sup>3</sup> > 400 ch à 5 850 tr/min  
> 48,9 mkg à 1700 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée  
> L/l/h: 4 201/1832/1344 mm > Pneus: 245/35 R19  
> 1494 kg\* (1587 kg)\* > 3,73 kg/ch\* (3,97 kg/ch)\*  
> 119 200 € en 100 exemplaires (85 890 € en RS)  
> Essais n°s 657, 662, 668 et 697

\* Mesures Sport Auto en finition RS.

Entre parenthèses, données de la version Roadster en finition RS



PHOTOS: AUDI/AG



# TT S Roadster

> 320 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"8 (4"5)

## DERNIÈRES CARTOUCHES

**D**ifficile de tirer son épingle du jeu pour la TT S lorsque la grande sœur reçoit un cylindre supplémentaire... qui change tout! Heureusement pour elle, son 4 cylindres, s'il n'a pas la voix qui émeut, ne manque pas d'arguments: 320 ch dans une sportive de 1 510 kg en roadster, il n'y a pas de quoi faire la fine bouche. Le 0 à 100 km/h est couvert en 4"5 pour le coupé et 4"8 pour le roadster.

On retrouve la boîte à double embrayage (passée de 6 à 7 rapports lors du restylage), la transmission intégrale Quattro et les amortisseurs adaptatifs Magnetic Ride, livrés de série. Le comportement est donc fidèle à ce à quoi nous sommes habitués la TT. Beaucoup de polyvalence, pas mal d'efficacité, suffisamment de confort, mais pas assez de fun. Pour cela, mieux vaut se tourner vers la concurrence, Porsche 718 Cayman et Alpine A110 en tête... même si elles n'ont pas la même originalité.

★ > 4 cyl. turbo > 1984 cm<sup>3</sup> > 320 ch à 5 600 tr/min  
> 40,8 mkg à 2 000 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée  
> L/l/h: 4 199/1832/1343 mm > Pneus: 245/40 R18  
> 1510 kg (1420 kg) > 4,72 kg/ch (4,44 kg/ch)  
> 70 740 € (67 740 €) > Essais n°s 633 et 644

Entre parenthèses, données de la version Coupé



PHOTOS: AUDI/AG

Audi

Il manque quelques chevaux au V10, mais il ne perd rien de sa voix. C'est le principal!



PHOTOS: GREG FLORIAN GROUT

## R8 V10 RWD Performance

> 570 ch > 329 km/h > 0 à 100 km/h: 3"6\* (3"8)



### ÉLÉGANTE RÉVÉRENCE

**D**ire que l'on n'a pas eu le temps de profiter de la R8 serait faire preuve de mauvaise foi. Depuis 2007... l'argument ne tient pas longtemps. Mais il faut préciser qu'Audi a attendu le dernier moment (ou presque) pour lancer la meilleure de la lignée. Du coup, on n'aura pas eu le temps d'en profiter suffisamment. Mais toutes les bonnes choses ont une fin, et meilleures elles sont, plus vite arrive l'épilogue... La meilleure des R8 n'est pas la plus puissante. C'est même la moins puissante avec 570 ch, ce qui reste raisonnable. Mais elle ne perd pas qu'une poignée de chevaux par rapport à celle que l'on connaît, elle égare aussi un arbre de transmission, deux différentiels et deux cardans. Vous l'avez compris: 2 roues motrices sont mises en retraite anticipée, et les bonnes, celles de l'avant. Les 50 ch de moins sont (relativement) moins décevants lorsque l'on sait que chacune des roues doit passer 285 ch, alors que sur la version Quattro, en cas de besoin,

les quatre s'arrangent pour prendre à leur charge ce qu'il faut, 150 ch dans le cas le plus équilibré. En parlant d'équilibre, la version Quattro, une fois n'est pas coutume, ne l'est pas vraiment, équilibrée. Ainsi, notre pilote habitué aux bolides des 24 Heures du Mans, Christophe Tinseau, l'a trouvée un peu vive (de l'arrière) en entrée de virage... C'est donc avec une certaine précaution que l'on a abordé les premiers tours du Vigeant au volant de la RWD. Obnubilé par ce qu'il se passe sous le châssis, on en a oublié ce qu'il y a sous la carrosserie: le V10 atmosphérique partagé avec Lamborghini. Un chef-d'œuvre mécanique comme on n'en verra plus. La perte est grande pour l'œil, immense pour l'ouïe. Ce V10 sait mouvoir et émouvoir. Rauque au ralenti, comme un félin qui ronronne, il s'éclaircit les cordes vocales en partant à l'assaut du compte-tours. À l'approche du rupteur (8800 tr/min), c'est une véritable symphonie métallique qui fait se dresser les poils des avant-bras. Une décharge électrique... qui disparaîtra avec les électriques. Les sensations sont là, les

performances aussi. Audi annonce 3"7 de 0 à 100 km/h. Nous avons réalisé 3"6 (20"6 au 1 000 m départ arrêté), c'est mieux... mais moins bien que la Quattro. Ce qui est logique lorsque l'on se rend compte de la difficulté qu'ont les pneus Pilot 4S à passer le couple au sol pendant le Launch Control. En comportement, on attendait cette RWD vive, pour ne pas dire délicate. Il n'en est rien, au contraire! Le train avant est réactif et l'arrière à la fois mobile et parfaitement maîtrisable. Le caractère linéaire du V10 atmosphérique n'affole pas l'avant en sortie de virage et permet de doser l'arrivée du couple et d'entretenir la glisse... en théorie. Notre modèle d'essai était doté d'un ESP têtu qui restait actif même en mode off! Une autre puce nous a dérangés: celle de l'ABS. Bien trop sensible, elle déclenche le système beaucoup trop tôt, interdisant les freinages dégradés, donc efficaces. Motoristes et metteurs au point du châssis ont bien fait leur travail. Les informaticiens, eux, ont encore du pain sur la planche. Qu'ils se dépêchent, la R8 est sur le départ.

★ > V10 > 5204 cm<sup>3</sup> > 570 ch à 8000 tr/min > 56 mkg à 6400 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h: 4429/1940/1236 mm  
 > Pneus AV: 245/35 R19; AR: 295/35 R19 > 1631 kg\* (1695 kg) > 2,86 kg/ch\* (2,97 kg/ch) > 160 250 € (174 650 €) > Essais n°s 722 et 729 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Spyder



# La nouvelle attraction des parcs **Audi Occasion :plus**

Audi R8.



## **Audi Occasion :plus** Entrez dans l'univers Audi Bauer Paris

Acheter un modèle Audi Occasion :plus c'est acquérir une Audi couverte par une garantie constructeur 24 mois équivalente à celle d'un véhicule neuf. Profitez dès maintenant d'un large choix de véhicules qui bénéficient de toute l'expertise Audi au travers de 110 points de contrôle et d'une assistance 24h/24, 7j/7.



Retrouvez l'ensemble des offres et des engagements Audi Occasion :plus dans le Groupe Audi Bauer Paris et sur [bauerparis.fr](http://bauerparis.fr)

Gamme Audi R8 : consommation en cycle mixte (WLTP) (l/100 km) : 13,1 - 13,5. Émissions de CO<sub>2</sub> (WLTP) (g/km) : 293 - 316. « Tarif » au 09/02/2021. Valeurs susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS 832 277 370.

PENSEZ À COVOITURER. #SeDéplacerMoinsPolluer

### Audi Sport Store

**Audi Bauer Paris Roissy**  
1, rue des Marguilliers  
95700 Roissy-en-France  
01 85 74 30 00

**Audi Bauer Paris Saint-Ouen**  
78-80, rue du Docteur Bauer  
93400 Saint-Ouen  
01 49 18 30 00

**Audi Bauer Paris Wagram**  
21, rue Cardinet  
75017 Paris  
01 42 12 30 00

**Audi Bauer Paris Nanterre**  
36, av. Vladimir Ilitch Lénine  
92000 Nanterre  
01 85 76 30 00



## R8 GT

> 620 ch > 320 km/h > 0 à 100 km/h: 3"4

### PARTIR À LA DÉRIVE

**L**a R8 et son V10 atmosphérique sont toujours commercialisés. Cela tient du miracle à une époque où les normes sont devenues la norme. Du coup, Audi multiplie les versions comme les petits pains: Coupé, Spyder, RWD, Quattro, Performance et maintenant GT! Mais abondance ne nuit pas, surtout quand la petite dernière ressemble à une cerise sur un apfelstrudel. Une gourmandise qui prend la forme d'une R8 propulsion, comme la RWD donc, mais qui aligne 620 ch, comme la Quattro! Cela ouvre l'appétit. Plus de chevaux pour moins de roues motrices, voilà une équation qui ne nous reste pas sur l'estomac. D'autant qu'elle se complète d'une variable déterminante, le poids, en baisse sensible. Par rapport à la Quattro, cela paraît logique, il manque 25 kg. Mais il y a aussi 20 kg de moins que la version RWD. Ce qui voudrait dire que la transmission intégrale ne pèse que 5 kg... Vous comprenez pourquoi votre serveur a préféré le journalisme au métier d'ingénieur! Mais puisque nous sommes dans les chiffres jusqu'au cou, restons-y. Envoyer la totalité du couple sur deux roues plutôt que quatre, ça double (au minimum) le risque qu'il ne passe pas au sol. Voilà pourquoi la valeur maximale passe de 59,1 mkg sur la Quattro à 57,6 mkg sur la GT. Logique, sauf que la RWD, elle, n'en compte pas plus de 56,1 mkg. Expliquez pourquoi... vous avez une heure! Temps que nous allons mettre à profit pour voir ce que cette GT a sous le capot. Un V10 bien sûr, et atmosphérique de surcroît.

Au-delà de 7 000 tr/min, on se dit déjà que le client de cette R8 en aura (auditivement) pour son argent. Imaginez alors ce que l'on ressent à 8 700 tr/min, quand le rupteur intervient pour donner du rythme et relancer l'orchestre. Si les déclinaisons de la sportive avaient jusque-là fait preuve d'une polyvalence remarquable, la GT est plus nettement taillée pour le circuit. Elle en a le physique avec ses appendices aérodynamiques qui se hérissent de partout, sans compter l'aileron fixe qui casse un peu la ligne pourtant toujours restée pure. Équipée des semi-slicks optionnels, la GT se régale sur la piste. Son train avant précis et accrocheur autorise des placements francs, le train arrière ne surprend jamais par des réactions brutales, les virages serrés sont digérés sans élargir la trajectoire et les courbes avalées avec une stabilité rassurante. Quelques tours sur un revêtement humide avec les Pilot Sport 4S nous ont permis de cerner un tempérament radicalement différent... en moins bien. Train avant façon tête chercheuse, train arrière brusque dans ses décrochages, le comportement n'est plus que correct. La boîte automatique en mode Sport est un modèle de gestion et les freins en carbone-céramique de série parfaitement endurants, quelle que soit la monte pneumatique. Laquelle fera de toute façon long feu si vous vous amusez avec le système Torque Rear. Réglable sur sept positions, il permet des déhanchés de plus en plus prononcés. En position 7, place à la dérive! La GT finit en beauté la carrière de la R8. Seuls 22 exemplaires sont disponibles en France (dommage) à 245 000 € (ce n'est pas si grave!).

Contrairement à ce que laisse penser son appellation "GT", cette R8 est taillée pour le circuit. L'option des semi-slicks est indispensable.



★ > V10 > 5204 cm<sup>3</sup> > 620 ch à 8000 tr/min > 57,6 mkg à 6400 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée  
 ★ > L/l/h: 4429/1964/1225 mm > Pneus AV: 265/35 R19; AR: 245/35 R19 > 1570 kg > 2,53 kg/ch  
 > 245000 € (333 exemplaires) > Essai n°732 ★

# R8 V10 Quattro Perf. Spyder

> 620 ch > 331 km/h > 0 à 100 km/h: 3"2 (3"1)\*



## SANS TOI... ÉMOI!

**U**n toit a de multiples propriétés : il permet d'isoler du froid, de la pluie et des individus mal intentionnés. Mais il a aussi des défauts : il isole du soleil et du son du moteur. Ce dernier point n'est pas rédhibitoire lorsqu'il s'agit d'un diesel crachoteux (si, si, un cabriolet diesel, ça s'est fait, et en particulier chez Audi). Il le devient lorsqu'il s'agit du dernier V10 de tous les temps (on exagère peut-être un peu, mais pas tant que ça). Quitte à opter pour la R8 Quattro, par nature moins sportive que la version propulsion, autant la choisir en Spyder qui place ses occupants en prise directe avec la mécanique. C'est comme faire un concert de rock dans la fosse ou assis dans les gradins : c'est la même musique, mais pas la même émotion. Car une fois le toit ouvert, les deux passagers sont aux premières loges pour profiter du récital donné par les 10 musiciens. Jamais on ne se lassera d'écouter les jappements rauques et cavernes qui sortent des échappements de cette diva à bas régime, les crépitements au lever

de pied et les envolées lyriques et métalliques à l'approche d'un rupteur haut perché (8 800 tr/min). Ça (en) chante pas mal aussi du côté du chrono, avec un 0 à 100 km/h en 3"2 pour le roadster. Inutile d'ergoter, c'est largement suffisant pour se faire plaisir, surtout lorsque les hurlements de la mécanique décuplent les sensations. Grâce aux cinq modes du Drive Select, la R8 s'adapte à tous les types d'utilisation, y compris la sortie sur circuit. Il suffit de basculer sur la position Performance pour que l'auto démontre sa réactivité, guidée par un train avant tranchant. Léger sous-virage à la réaccélération, ou large survirage en la provoquant, la R8 Quattro demeure équilibrée et ne surprend jamais par ses réactions, à condition de ne pas la conduire comme un pilote. Entre les mains de Christophe Tinseau, la R8 souligne ses défauts avec un manque de stabilité au freinage à l'entrée de courbe et un sous-virage prononcé à la reprise de l'accélérateur. Mais ce n'est pas une sportive radicale... et on n'est pas pilote. En revanche, on est nostalgique : la disparition annoncée de ce moteur sera une grande perte pour... la musique!

> V10 > 5204 cm<sup>3</sup> > 620 ch à 8000 tr/min > 59,2 mkg à 6600 tr/min > Intégrale  
 > BV 7 robotisée > L/l/h: 4429/1940/1244 mm  
 > Pneus AV: 245/35 R19; AR: 295/35 R19 > 1695 kg (1669 kg)\*

> 2,73 kg/ch (2,69 kg/ch)\* > 240530 € (226130 €) > Essais n° 684, 688 et 701

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Coupé



> 600 ch > 305 km/h > 0 à 100 km/h: 3"8

## JOUER SUR LE PHYSIQUE

**A**udi a bien compris l'intérêt de faire partie d'une grande famille automobile. La marque aux anneaux en profite ainsi pour aller faire ses courses chez ses camarades de jeu. Elle avait besoin d'une berline électrique: il lui a "suffi" de reprendre une Porsche Taycan. Elle rêvait d'un SUV ultraperformant? Cela tombe bien, Lamborghini en a un à son catalogue. Un juste retour des choses, d'ailleurs, puisque cette même Urus était allée chercher son châssis et son moteur dans la banque d'organes VW! Bref, rien ne se crée, tout se partage. Dans la RS Q8, la mécanique débite 50 ch de moins que lorsqu'elle parle italien. Question de positionnement. Il en reste malgré tout 600, des chevaux, et un couple copieux de

presque 82 mkg. De quoi faire fondre le 0 à 200 km/h en 13"7. Chaque pression sur l'accélérateur enfonce les passagers dans le cuir pleine fleur des sièges baquets. Le plus étonnant est l'impression de facilité avec laquelle la mécanique parvient à déplacer plus de 2,3 tonnes. Il y aura un revers, à cette médaille, au moment de faire le plein. Mais cela ne nous regarde pas. Lancée comme une balle de pistolet, ou plutôt comme un boulet de canon vu le gabarit, la RS Q8 arrive vite, très vite dans les virages. L'option des freins en carbone-céramique (440 mm de diamètre à l'avant), mordus par des étriers 10 pistons, apparaît alors beaucoup moins optionnelle. Si les lois de la physique sont les mêmes pour tout le monde, elles sont malgré tout plus sévères pour les poids lourds. Les ContiSportContact sont scotchés

au bitume, mais l'avant pèse et pour qu'il tourne, mieux vaut faire preuve d'un peu de patience à l'entrée. Car après, l'électronique prend le relais: les barres antirollis actives verrouillent la caisse et les roues arrière directrices font pivoter la poupe. Il n'y a plus qu'à remettre les gaz en comptant, là encore, sur l'intelligence électronique qui va répartir le couple entre les deux essieux, puis entre les roues de celui de l'arrière, avec un à-propos redoutable. Efficacité: 1. Plaisir: 0. Autre grief, le conducteur, éloigné des roues avant, ne perçoit plus bien ce qu'il se passe à travers la direction. Compliqué, dès lors, de cerner les limites d'adhérence, forcément repoussées très loin! La RS Q8 est une démonstration de force, mais on continue à préférer les sportives qui réduisent les contraintes physiques plutôt que de les compenser.

★ > V8 biturbo > 3996 cm<sup>3</sup> > 600 ch à 6000 tr/min > 81,6 mkg à 2200 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique > L/l/h: 5012/1998/1694 mm  
> Pneus: 285/45 R 21 > 2315 kg > 3,86 kg/ch > 168880 € > Essai n° 697 ★

Le V8 biturbo envoie la RS Q8 à 200 km/h en 13"7. Impressionnant.





## SQ2

> 300 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 4"9

### BONNE À FAIRE ?

**C'**est suffisamment rare pour être souligné : en cette période d'inflation galopante, qui touche tous les secteurs et en particulier celui de l'automobile, la version S du Q2 a vu son prix... baisser ! De 59 990 €, il est passé à 56 310 €. Cela n'en fait pas encore une véritable bonne affaire, même si cette version est bonne à tout faire. C'est déjà un SUV, qui

a donc des prédispositions familiales. Il tient dans 4,21 m, ce qui lui permet de se faufiler en ville. Il est enfin, et surtout, un sportif qui ne s'est pas acheté un jogging juste pour se donner bonne conscience. S'il ne compte que 4 cylindres, le bloc a de quoi couper court à toute remarque avec ses 300 ch qui lui offrent, sur un plateau, le 0 à 100 km/h en moins de 5". L'amortissement a été adapté et le châssis abaissé de 20 mm. Le temps que l'on relève un train avant qui manque

un peu de mordant, l'arrière se décale et se place sans avoir besoin de le forcer. Au lever de pied ou au frein, il n'a pas de préférence : bon esprit ! Inutile en revanche de chercher à entretenir avec une transmission Quattro trop occupée à ne pas verser dans le sous-virage. On l'en remercie. Seul grief au quotidien, une suspension passive qui oblige les occupants à subir un festival de percussions sur une chaussée abîmée. Mais les percussions, ça donne aussi du rythme !

★ > 4 cyl. turbo > 1984 cm<sup>3</sup> > 300 ch à 6 500 tr/min > 40,8 mkg à 2 000 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée > L/l/h : 4 216/1802/1495 mm > Pneus : 235/45 R18 > 1535 kg > 5,11 kg/ch > 56 310 € ★

## RS Q3 SB 10 Years Edition

> 400 ch > 280 km/h > 0 à 100 km/h : 4"5

### ÂGE DÉRAISON

**L**e rapport au temps est parfois trompeur. Les bonnes choses passent trop vite, les mauvaises prennent leur temps. C'est en tout cas la perception qu'on en a. Heureusement qu'Audi nous rafraîchit la mémoire avec cette série limitée (à 555 exemplaires) de la RS Q3 uniquement en Sportback. Baptisée 10 Years Edition, elle souffle les bougies d'une décennie de 5 cylindres sous le capot du SUV. Le mi-V10, aussi menacé que son double, est arrivé dans la Q3 (premier SUV à recevoir le label RS) en 2012. Déjà... Pas grand-chose de spécifique à se mettre sous la dent hormis des détails esthétiques, mais le menu est toujours aussi alléchant : 5 cylindres de 400 ch, soit l'entrée, le plat et le dessert dont on ne fait qu'une bouchée. À son lancement, le 5 pattes comptait 310 ch, il

en aligne désormais 90 de plus ! Pas de quoi faire flancher le système Quattro qui ne gaspille pas une once des 49 mkg de couple pour envoyer la RS Q3 à 100 km/h en 4"5 ! Livrée de série avec une suspension RS Sport, qui abaisse la garde au sol de 10 mm par rapport à la version "civile", la RS Q3 peut recevoir, en option, la suspension pilotée Dynamic Chassis Control et les freins en carbone-céramique à l'avant. Tout cela donne un comportement très efficace, seulement perturbé par un sous-virage qui pointe le bout de son nez en réaccélération en appui. On aurait préféré que ce soit l'arrière qui glisse, pour bien le placer en entrée de courbe. Mais la RS Q3 en a décidé autrement. Elle n'a pas non plus choisi l'option confort et donne l'impression de jouer aux osselets avec nos vertèbres sur une chaussée dégradée. Ou ce sont les dents du passager qui claquent à l'approche du prochain virage...



★ > 5 cyl. turbo > 2480 cm<sup>3</sup> > 400 ch à 5 850 tr/min > 48,9 mkg à 2 250 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée > L/l/h : 4 507/1851/1557 mm > Pneus : 255/40 R20 > 1700 kg > 4,25 kg/ch > 92 000 € (555 exemplaires, 10 en France) ★

**BAC****BAC**

BAC est l'acronyme de Briggs Automotive Company, une structure née au milieu des années 2000 de l'imagination des frères Briggs. Neill, transfuge de chez Ford où il a participé à la conception de la Focus RS, et Ian, ex-Mercedes et Porsche, ont un but : commercialiser une "voiture de course de route". Présentation en 2011, nouvelle génération en 2020. [bac-mono.com](http://bac-mono.com)



La Mono R tourne plus vite qu'une LaFerrari et qu'une McLaren P1 GTR sur circuit... *No comment.*

## MONO R

> 346 ch > 274 km/h > 0 à 100 km/h : 2"8

### GRANDE PETITE SÉRIE

L'artisan anglais (non, ce n'est pas un pléonasme) vient de passer un cap. BAC a annoncé un record historique. Et pour une fois, il ne s'agit pas d'un nième record de piste que cette tueuse de chrono prend un malin plaisir à faire tomber. Non, BAC est fier d'annoncer qu'il vient de livrer sa 150<sup>e</sup> Mono ! Qui aurait cru que cette marque lilliputienne arriverait à écouler autant d'exemplaires de sa F1 de route en un an ? Comment ça, ce n'est pas en un an ? C'est depuis la création, soit... treize ans ? Bon, au moins l'exclusivité est préservée ! Pour fêter l'exploit, le 150<sup>e</sup> exemplaire est une Mono R qui n'est que la 29<sup>e</sup> de son espèce. Car il y a la Mono "de base" et son 4 cylindres 2,5 litres atmosphérique de 309 ch pour un poids plume de 580 kg à sec, capable de ridiculiser la plupart des supercars. Puis il y a la Mono R... capable de ridiculiser la Mono tout court ! La puissance du moteur grimpe à 346 ch – comme s'il en manquait – alors que le poids s'allège à 550 kg à sec, comme s'il y en avait trop ! Résultat, sur circuit, rien ne résiste à cette F1 en vente libre. Sur le Red

Bull Ring, en Autriche, la monoplace anglaise a virevolté et bouclé un tour en 1'32"96, soit 6 secondes de mieux que la détentrice du précédent record, une certaine Ferrari LaFerrari ! Sur le circuit d'Anglesey, au Pays de Galles, elle a bouclé un tour 2 secondes plus vite qu'une McLaren P1 GTR ! Plus que la puissance, le secret de la BAC tient bien sûr dans sa légèreté qui a des effets secondaires désirables sur le comportement et le freinage. Les kilos sont grappillés partout, des jantes aux étriers de freins AP Racing en passant par une quarantaine de pièces réalisées grâce à l'impression en 3D. Le plancher, le volant, les panneaux latéraux sont en carbone, comme la carrosserie, également enrichie de graphène pour gagner en rigidité et en légèreté. Le conducteur est prié de vider ses poches avant de monter, histoire de ne pas saccager le travail des ingénieurs. Ajoutons un système de suspension inspiré directement de la Formule 1 et un travail aérodynamique mené dans les règles de l'art et l'on obtient l'une des machines les plus performantes de son époque. Qui garantit en plus à son propriétaire, forcément heureux, une paix royale puisqu'il est seul à bord !



PHOTOS: BAC

★ > 4 cyl. atmo. > 2488 cm<sup>3</sup> > 346 ch (309 ch) > 33,6 mkg (31,4 mkg) > Propulsion > BV 6 séquentielle > L/l/h: 4007/1836/1085 mm > Pneus AV: 205/45 R17; AR: 255/40 R17 > 550 kg à sec (580 kg à sec) > 1,58 kg/ch à sec (1,88 kg/ch à sec) > Plus de 200000 € ★

Entre parenthèses, les chiffres de la Mono





# BENTLEY

Walter Owen Bentley, ingénieur en locomotives, fonde sa marque en 1919. En dix ans, il ne fabrique que 7 000 voitures, mais gagne cinq fois au Mans. Et puis c'est le rachat par Rolls-Royce, qui engourdit ce concurrent durant 70 ans. Volkswagen s'en empare en 1998 pour une résurrection inespérée. Ces dernières années, la marque a affiché des ventes record, en particulier grâce au lancement de la Bentayga.

[bentleymotors.com](http://bentleymotors.com)



PHOTOS: BENTLEY

## BATUR

> 740 ch > Non communiqué > 0 à 100 km/h: 3"9



### BALLON D'ESSAI

**O**n n'est jamais trop prudent. Surtout lorsqu'on est une marque qui incarne la valeur sûre, incompatible avec d'incessants changements de cap. Mais à ne pas aller de l'avant, on finit par s'arrêter, ce qui n'est jamais bon pour un constructeur de sportives. Bentley doit donc faire évoluer son style. Prudente, la marque a envoyé un ballon d'essai sous la forme d'une série ultra-limitée (18 exemplaires) réservée à des clients ultra-fortunés (2,2 millions d'euros). Les autres optent généralement pour une concept car, limitée à un exemplaire non destiné à être vendu. Des deux approches, il y en a une qui

se montre nettement plus lucrative... La Batur annonce donc les évolutions du style Bentley qui ne fait toujours pas dans la légèreté. Seuls les phares s'affinent et ce n'est pas cela qui va rendre la ligne plus aérienne. La face avant est toujours largement percée, elle qui n'aura, dans un avenir plus ou moins proche, plus rien à refroidir avec la menace de l'électrique. En attendant, c'est toujours le W12 biturbo qui respire derrière le treillage noir et rouge. Il fait un sacré bond côté puissance puisqu'il aligne ici 740 chevaux de la meilleure espèce, au lieu de 659 ch chez ses congénères les plus puissantes. La Batur devient ainsi le modèle le plus puissant de la marque. Les designers ont visiblement été plus inspirés par la partie

arrière. Elle apparaît totalement inédite, affinée sans perdre de son caractère. D'un point de vue aérodynamique, il ne serait pas étonnant qu'elle compense ce que le coupé perd à l'avant. Un critère qui n'a aucune importance avec un W12, mais qui deviendra crucial à l'heure de l'électrique. Le châssis est celui de la Continental GT, équipé pour l'occasion des suspensions pneumatiques adaptatives, du différentiel arrière électronique, des barres stabilisatrices actives et des roues arrière directrices. La ligne en titane devrait permettre au W12 de s'exprimer à pleins poumons. Les passagers pourront aussi "lire" le bruit de cette mécanique, son onde sonore étant gravée sur la planche de bord!



> W12 biturbo > 5950 cm<sup>3</sup> > 740 ch à 5 000 tr/min > 102 mkg à 1500 tr/min > Intégrale > BV 8 robotisée  
> Pneus AV: 275/35 R 22; AR: 315/30 R 22 > 2 200 000 € (18 exemplaires)





## CONTINENTAL GT Speed

> 659 ch > 335 km/h > 0 à 100 km/h: 3"6 (3"7)



### MORCEAU DE CHOIX

**E**n jetant son dévolu sur une Continental GT, on se dit que le plus dur est fait. Les sportives de son acabit ne manquent pas et choisir parmi l'offre disponible est certes un problème de riche, mais cela n'en reste pas moins un problème. Or Bentley ne va pas faciliter les choses, car chacune de ses gammes se décline désormais en plusieurs itérations. Reprenons l'exemple de la Continental. Une fois tranché entre le coupé et le cabriolet (baptisé GTC), il faudra choisir entre la version de base (qui n'a déjà rien de basique avec son V8 de 550 ch), l'Azur, la S, la Speed et la Mulliner. On vous avait bien dit que c'était compliqué d'être riche ! Ainsi les versions Azur V8 ont-elles été pensées avec l'aide d'une neuroscientifique spécialisée dans l'étude des facteurs de stress. L'idée est de les éliminer, pour que le conducteur soit

encore plus détendu... que dans les autres Bentley. À côté, la V8 S sera effectivement plus stressante, ne serait-ce que par son échappement actif. Rien à signaler du côté de la puissance. Pour une bonne louche de chevaux en plus, il faut se tourner vers les W12. La Speed, qui auparavant proposait un petit plus (29 ch en l'occurrence), est désormais devenue la norme. On retrouve donc la même cavalerie dans la Mulliner, la déclinaison "luxe plus ultra". Mais nous avons des goûts simples, et nous préférons l'itération sportive, ou plutôt dynamique, vu le poids de la Speed. Le W12 fait toujours preuve d'une force intimidante pour propulser 2,2 tonnes comme un simple fêtu de paille. La mécanique semble inépuisable, mais n'aime pas forcer son talent : au-delà de 5500 tr/min, il est temps de passer le rapport supérieur. Ce que la boîte s'emploie à faire sans craindre le moins du monde l'avalanche des 91,7 mkg de couple. Inutile d'être un fin

connaisseur de la chose automobile pour avoir du mal à imaginer ce plantureux coupé de 4,85 m de long dans une Spéciale du rallye de Corse. Détrompez-vous, cette Speed fait preuve d'une réactivité quasi inespérée. Son "truc" est à chercher du côté du train arrière qui prend jusqu'à 4° d'angle. Le résultat est convaincant, surtout si l'on y ajoute un différentiel à glissement limité, piloté électroniquement, qui sait orienter le couple là où il faut. On se surprend même à mettre en veille les sécurités électroniques pour profiter de ces belles dispositions. La Speed accélère, tourne et sait aussi freiner avec ses disques carbone-céramique de 440 mm à l'avant. Seule la longueur de la course surprendra lors des premières décélérations. Puisque nous en sommes aux critiques, on ajoutera un étagement de boîte laissant apparaître quelques trous et la sonorité du W12 trop policée. Mais il ne faudrait pas stresser le conducteur de Bentley avec ça.

★ > W12 biturbo > 5950 cm<sup>3</sup> > 659 ch à 5000 tr/min > 91,7 mkg à 1500 tr/min > Intégrale > BV 8 robotisée > L/l/h: 4850/1954/1405 mm  
 > Pneus AV: 275/35 R 22; AR: 315/30 R 22 > 2198 kg (2360 kg) > 3,33 kg/ch (3,58 kg/ch) > 270120 € (297120 €) > Essais n°s 717 et 726 ★

Entre parenthèses, les chiffres de la version Cabriolet GTC



# CONTINENTAL GTC S

> 550 ch > 318 km/h > 0 à 100 km/h: 4"1 (4"0)

## MUSCLER SON JEU

**L**e cabriolet n'est jamais la carrosserie la plus sportive... d'une sportive. Mais quand celle-ci ne l'est pas vraiment, opter pour la version découvrable permet de rehausser le curseur des sensations. Depuis l'an dernier, Bentley propose une version S qui se distingue non seulement par des éléments esthétiques, mais aussi par une ligne d'échappement active. De quoi profiter pleinement des borborygmes du V8 4 litres une fois ôtée la capote, dont on ne compte plus le nombre d'épaisseurs. Si le V8 n'a pas l'allonge du W12, il ne manque pas d'arguments pour déplacer la Continental. La différence, tenue sur le papier (4"1 sur le 0 à 100 km/h pour le V8 *versus* 3"7 pour

le W12), l'est encore plus derrière le volant, ce cabriolet déployant un maximum d'efforts pour lisser les sensations et garantir aux occupants un confort princier. Contrairement aux versions W12, la V8 n'est pas équipée des 4 roues directrices, mais elles manquent moins ici dans la mesure où le V8 plombe moins le train avant (100 kg séparent les deux versions). Les inscriptions ne sont pas tranchantes, mais une fois en appui, le roulis est maîtrisé par la suspension pneumatique à trois chambres et le système de Torque Vectoring (via une pression sur les freins) aide à tourner. L'habitacle donne aux occupants l'impression de voyager dans un yacht, ce qui est d'ailleurs un bon résumé de cette GTC : ce n'est ni un hors-bord, ni un paquebot mais elle navigue avec élégance entre les deux.

★ > V8 biturbo > 3996 cm<sup>3</sup> > 550 ch à 6000 tr/min > 78,5 mkg à 2000 tr/min > Intégrale > BV 8 robotisée > L/l/h: 4850/1954/1399 mm > Pneus AV: 265/40 R 21; AR: 305/35 R 21 > 2260 kg (2165 kg) > 4,11 kg/ch (3,94 kg/ch) > Prix non communiqué ★

Entre parenthèses, les chiffres de la version Coupé



PHOTOS: MARK FAGELSON/BENTLEY



PHOTOS: LAURENT VILLARON

Bentley



## FLYING SPUR V8

> 550 ch > 318 km/h > 0 à 100 km/h : 4"1

### PAS VU, PAS PRIS

**L**ongtemps, les constructeurs de voiture de prestige ont fait en sorte que leur différence se voit. Mais à l'époque des crises en tous genres, tout le monde (même le grand) est contraint de faire des économies. On mutualise, donc. Et le nouveau défi qui se pose est de faire en sorte que la similitude ne se voit pas. La Flying Spur est confrontée à ce défi, elle qui reprend le châssis, le moteur et la boîte de la Panamera en version V8. Même "punition" dans sa nouvelle version hybride rechargeable, qui accueille le V6 2,9 litres aidé d'un moteur électrique, et dont la puissance cumulée de 544 ch ne suffit pas à dissimuler qu'il s'agit du même système que sur un "banal" VW Touareg. Si elle fait plaisir au législateur, cette version plus lourde (si, si, c'est possible) et moins puissante que la V8 n'a pas nos faveurs. Revenons donc à notre Panamera habilement recarrossée, il faut l'admettre. Bentley n'a pas lésiné sur les couches de cuir pleine fleur

et les strates de bois véritable pour dissimuler des dessous qui ne sont pas honteux, mais sportifs. Ce qui, pour une aristocrate, peut être considéré comme dégradant. À l'œil, rien ne change donc mais au volant, c'est la révolution. Avant, le vaisseau amiral de Bentley – depuis la disparition de la Mulsanne le luxe automobile a baissé d'un cran – changeait de cap. Maintenant, il change de carre. Suspension pneumatique pilotée à trois chambres, vectorisation du couple, roues arrière directrices et barres anti-roulis actives : au raffinement anglais qui modèle l'habitacle s'ajoute le raffinement allemand qui modèle le comportement. La Flying Spur ne dansera jamais la samba, mais sera une partenaire idéale pour la valse. Le V8, plein partout, met du rythme à la demande même si l'excellent confort pousse à regarder le tachymètre pour vérifier que l'injonction du pied droit a bien été intégrée. La nouvelle Flying Spur pourra sans mal aller vite, mais ce qu'elle préfère, c'est aller loin. Ses occupants aussi.



★ > V8 biturbo > 3996 cm<sup>3</sup> > 550 ch à 6000 tr/min  
> 78,5 mkg à 2000 tr/min > Intégrale  
> BV 8 robotisée > L/l/h: 5316/1978/1483 mm  
> Pneus AV: 265/45 R 20; AR: 295/40 R 20 > 2255 kg  
> 4,10 kg/ch > 206520 € > Essai n° 715 ★



## FLYING SPUR Speed

> 635 ch > 333 km/h > 0 à 100 km/h: 3"8

### EN LÉVITATION

**O**n n'est pas loin du paradoxe. La Flying Spur est l'une des plus formidables machines à rouler de son époque. Un écrin de luxe, de raffinement, d'élégance et de confort dans lequel on a envie de passer le plus de temps possible. Or, en déclinant une version Speed de cette limousine, Bentley propose précisément de passer moins de temps à bord! Ce qui ressemble à une mauvaise nouvelle n'en est pas une. En effet, cette Speed ne l'est pas tant que ça. Son W12 doit se "contenter" des 635 ch déjà présents sous le capot de la Flying Spur tout court. Quel intérêt? Eh bien, tout simplement de profiter une dernière fois du majestueux W12 biturbo, sachant que la Flying Spur "classique" (même moteur, même puissance donc) n'est plus produite. L'autre option, c'est de se tourner vers la Mulliner, mais pour plus de luxe que de dynamisme. Si la Speed n'a pas droit à un traitement spécial, c'est que celui d'origine suffit: suspension pneumatique pilotée, barres anti-roulis actives et roues arrière directrices. Le W12 anime l'ensemble, dans une onctuosité qui donne l'impression que c'est le décor qui accélère. Enfin, pour vous faire une idée du confort, imaginez que vous êtes allongés dans de la ouate. Si la Flying Spur n'avait pas de roues, on penserait qu'elle vole.

> W12 biturbo > 5950 cm<sup>3</sup> > 635 ch à 6000 tr/min  
> 91,8 mkg à 1500 tr/min > Intégrale  
> BV 8 robotisée > L/l/h: 5316/1978/1483 mm  
> Pneus AV: 265/40 R 21; AR: 305/35 R 21 > 2437 kg  
> 3,84 kg/ch > 230 000 € environ > Essai n° 697

## BENTAYGA S

> 550 ch > 290 km/h > 0 à 100 km/h: 4"5

### ARGUMENTS DE POIDS

**L**a Bentayga n'en est pas à une provocation près. N'oublions pas que c'est le premier SUV de la marque de Crew, et le premier modèle qui a fait échouer les designers à marier élégance et gabarit imposant... même si les goûts et les couleurs, cela ne se discute pas. Cette effrontée continue en étant la première de la marque à accueillir une chaîne cinématique hybride issue de chez Volkswagen et reposant sur un V6, soit la moitié du moteur de la Speed W12! Seul enrichissement à noter, l'apparition d'une version allongée EWB, destinée à cette frange de propriétaires qui ne voient que les places arrière de leur voiture. L'empattement gagne 18 cm (à 3,18 m), portant la longueur à 5,31 m. Une nouveauté qui ne présage

cependant rien de bon, car chez Bentley, on le dit sans détour, « les SUV sont amenés à remplacer les berlines ». La Speed est sans conteste la version la plus... rapide, avec 3"8 pour fusiller le 0 à 100 km/h. Mais un moteur lourd dans un SUV lourd, cela n'a jamais donné quelque chose d'enthousiasmant côté comportement. La version S, animée par le V8 de 550 ch, limite les dégâts de ce côté en économisant un quintal. Elle se présente avec les barres anti-roulis actives de série, un châssis sport, des suspensions pilotées raffermies de 15 % et des lois d'intervention de l'ESP revues. Les 4 roues directrices lui sont en revanche toujours refusées. Mais comme la version allongée EWB y a droit, elle, il se peut que toute la gamme en bénéficie à terme. Ce ne serait pas trop demander.

> V8 biturbo > 3996 cm<sup>3</sup> > 550 ch à 6000 tr/min  
> 78,5 mkg à 2000 tr/min > Intégrale > BV 8 robotisée  
> L/l/h: 5125/1998/1728 mm > Pneus: 275/50 R 20  
> 2388 kg > 4,34 kg/ch > 231830 €



# BERTONE

Giovanni Bertone dessine et fabrique, dès 1912, des carrosses. À partir de 1934, son fils, "Nuccio" donne un nouveau souffle à la Carrozzeria qui a déjà habillé des Fiat et des Lancia. Le studio de design signera des chefs-d'œuvre, comme la Miura avant de faire faillite en 2014. Les frères Ricci font renaître la marque en 2022.

[bertone.it](http://bertone.it)



PHOTOS: BERTONE



Encore en phase de développement, la GB110 est attendue pour 2024.



## GB110

> 1100 ch > 380 km/h > 0 à 100 km/h: 2"79



### TROIS EN UN

**L**a GB110 a fêté trois anniversaires en même temps, ce n'est pas donné à tout le monde! 2022 a ainsi été à la fois l'année de sa naissance, celle de la renaissance de la marque et celle de ses 110 ans! Ce sont deux Français, Jean-Franck et Maurice Ricci, à la tête d'Akka Technologies (un groupe d'ingénierie et de design travaillant jusqu'ici "dans l'ombre" des constructeurs), qui sont à l'origine de ce miracle. Cela valait bien un (beau) cadeau sous les traits d'une inédite supercar. La GB110 (pour Giovanni Bertone, logique) prend la ligne d'une sportive haute performance comme il en existe beaucoup. Il faut croire qu'il est plus difficile aujourd'hui de faire différent, non pas d'hier, mais qu'hier. Elle ne compte pas se distinguer non plus par ses promesses. La marque parle en effet de performances maximales, de poids minimal, de plaisir maximal et de niveau d'émissions minimal. Ce dernier point laisse imaginer que cette GB110 est mue exclusivement par l'électricité. Il n'en est rien, et c'est peut-être là que se cache sa plus grande originalité. Bertone parle ainsi d'un bloc thermique capable de fonctionner avec un carburant (mis au point par la société Select Fuel) obtenu à partir de déchets plastiques. Côté puissance et couple, ce n'est pas compliqué, c'est 1 100 pour tout le monde! 1 100 ch et 1 100 Nm (donc 112,2 mkg), cela devrait suffire à atteindre 88 miles à l'heure (141,6 km/h) pour renvoyer Marty chez lui! La marque s'avance même à communiquer des chiffres d'accélération de 2"79 pour atteindre 100 km/h, 6"79 pour 200 km/h et 14" pour 300 km/h. On n'est pas loin de ce que propose une Bugatti Chiron. Cela témoigne d'un certain niveau de confiance de la part de cette jeune vieille marque... Le châssis, lui, vient d'un "constructeur allemand" sans que les responsables s'étendent davantage sur le sujet. Il faudra attendre jusqu'en 2024, date de la commercialisation, pour savoir ce qui se cache sous la carrosserie d'un des 33 exemplaires de la GB110.



> 1100 ch > 112,2 mkg > Propulsion > BV 7 robotisée > 33 exemplaires





# BIZZARRINI

Après avoir exercé ses talents d'ingénieur chez Alfa Romeo et Ferrari (250 GTO), Giotto Bizzarrini conçoit le V12 Lamborghini qui traversera les générations.

Après des réalisations pour Iso, il lance sa marque en 1965 avec la 5300 GT. Sans succès commercial, la marque connaît des déboires, mais existe encore.

[bizzarrini.com](http://bizzarrini.com)



## GIOTTO

> Non communiqué



### L'HISTOIRE BÉGAIE

**M**algré les apparences, la marque Bizzarrini ne renaît pas avec la Giotto. Relancée en 2020 par un investisseur venu du Golfe, elle vivait jusqu'alors en ayant repris la construction, à neuf, de la 5300 GT baptisée Continuation. Au total, 24 exemplaires étaient prévus et ils auraient tous été assemblés et vendus. Bizzarrini annonce donc l'avenir avec cette Giotto qui reprend, sans grande surprise, le prénom du créateur de la marque. Voici

donc venir une nouvelle supercar qui, dans ses proportions, n'est pas sans évoquer la Bertone GB110... elle aussi synonyme de renaissance et reprenant le patronyme de celui par qui tout a commencé. Les "coïncidences" ne s'arrêtent pas là, sachant que Giorgetto Giugiaro (qui avait contribué au dessin de la 5300 GT) a mis la main au crayon sur cette Giotto. Or Giugiaro est également passé, à ses débuts, par le studio Bertone! Et l'histoire se répète aussi sur le plan technique. La Giotto devrait recevoir le V12 Lamborghini...

dont la première génération avait été mise au point par Bizzarrini! Toutefois, pour respecter la démarche puriste de l'ingénieur, la mécanique de Sant'Agata Bolognese sera débarrassée de son aide électrique, que Lamborghini va pour sa part généraliser. La boîte est un double embrayage à 8 rapports, la coque fait appel aux matériaux composites et la carrosserie à la fibre de carbone. Aucun chiffre de puissance ou de performances n'a été avancé, le seul que l'on connaisse est 2024 : l'année du début de la production.



PHOTOS : BIZZARRINI



# BMW

À côté des moteurs d'avion (d'où l'hélice stylisée du logo) et des motos, BMW fabrique en 1929 des Austin sous licence. Dès 1936, dans les 327 et 328, un beau 6 en ligne instaure la modernité. S'ensuivent quelques zigzags dans le luxe (501, 503, ainsi que la 507) et le populaire (Isetta), mais la 1500 de 1961 indique la voie de la berline sportive. Aujourd'hui, la gamme M déborde de modèles et les CS et CSL se multiplient !

[bmw.fr](http://bmw.fr)

En hommage aux 50 ans de Motorsport, la 3.0 CSL sort (et demande) les grands moyens. Elle coûte 765 000 €.







PHOTOS : BMW AG

## 3.0 CSL

> 560 ch > 280 km/h > 0 à 100 km/h : 4"2 environ



### LES AILES DU DÉLIRE

**U**n demi-siècle, ce n'est pas rien. Surtout lorsqu'il a été consacré à façonner des modèles qui sont aujourd'hui entrés au Panthéon des sportives, alors qu'ils n'étaient pas forcément nés pour ne serait-ce que courir un sprint. C'est tout le talent de Motorsport qui, depuis 50 ans, s'emploie à dévergondier des modèles bien sous tous rapports. Une influence que nous qualifierons de bonne et qui atteint son paroxysme avec la 3.0 CSL, un vibrant hommage à son aïeule éponyme de 1972. Elle en reprend les peintures de guerre, les ailes bodybuildées aux quatre coins, les appendices aérodynamiques sur le toit et la malle arrière, tout en faisant en sorte de ne pas afficher un Cx digne d'une armoire

normande. Car en 50 ans, les préoccupations en matière d'automobile ont bien changé, le parallèle entre ces deux sportives en fait la flagrante démonstration... Les logos sur les montants de custode et les jantes dorées sont également un héritage direct. Il faut préciser que les jantes forgées, de 20 pouces à l'avant et 21 à l'arrière, sont pour la première fois chez BMW équipées d'un écrou central. Bien qu'elle semble taillée pour la piste comme celle dont elle s'inspire, la 3.0 CSL 2022 ne chausse que des Michelin Pilot Sport 4S : c'est un modèle de collection avant d'être un modèle sportif. En partant de ce principe, la marque a légèrement fait progresser la puissance à 560 ch, soit 10 ch de plus qu'une M4 CSL, tout en réduisant sérieusement le couple qui fond de 66,3 à 56,1 mkg. C'est la boîte

mécanique à 6 rapports qui sera rassurée de l'apprendre, elle qui se manie via un magnifique pommeau blanc très seventies et exonérera le conducteur de faire l'effort du talon-pointe, qu'elle réalise automatiquement. La suspension pilotée a été recalibrée pour s'adapter à ces nouvelles données, même si la cure d'amaigrissement annoncée n'a pas l'air d'être si drastique. Avec un rapport poids/puissance officiellement annoncé à 2,9 kg/ch, on tombe sur un poids de 1 624 kg... soit celui de la M4 CSL. D'ailleurs, le différentiel M actif et les freins carbone-céramique (400 et 380 mm) ont été repris tels quels. Reste à annoncer la mauvaise nouvelle : sur les 50 exemplaires prévus, dont 2 seulement pour la France, tous ont été vendus. Mais, bonne nouvelle, à 765 000 €, il n'y a rien à regretter.



> 6 cyl. en ligne biturbo > 2993 cm<sup>3</sup> > 560 ch à 6 250 tr/min > 56,1 mkg à 2 750 tr/min > Propulsion > BV 6 manuelle  
> L/l/h : 4 794/1 921/1 386 mm > Pneus AV : 285/30 R 20; AR : 295/25 R 21 > 1 624 kg > 2,9 kg/ch > 765 000 € (50 exemplaires)





# M2

> 460 ch > 285 km/h > 0 à 100 km/h : 4"1



## DES HAUTS ET DÉBATS

**E**n découvrant les premières images de la M2, on pouvait soupçonner qu'il s'agissait encore d'une version camouflée, notamment au niveau des pare-chocs avant et arrière. Il n'en est rien. BMW a choisi pour sa seconde génération de M2 un style qui fait débat. Peut-être parce que sa fiche technique, elle, fait l'unanimité. On retrouve avec plaisir (et un certain soulagement) le 6 cylindres en ligne de 3 litres de ses grandes sœurs, les M3 et M4. La puissance retenue ici est de 460 ch (soit 10 ch de plus que la très radicale M2 CS précédente génération), envoyés en totalité sur le train arrière *via* une boîte manuelle à 6 rapports ou une automatique à 8. Dans le cas où le conducteur serait prêt à faire travailler son bras droit, il pourra compter sur un 0 à 100 km/h en 4"3. Dans le cas

contraire, avec la boîte automatique, ce temps descend à 4"1. Notez que la boîte manuelle est dotée d'un système de double débrayage automatique qui évite le blocage de pont en cas de rétrogradage trop brutal... et permet de profiter un peu plus du feulement du 6 cylindres. Côté châssis, la M2 ne s'embête à chercher une autre source que pour son moteur. Le châssis a été repris des M3 et M4, mais raccourci de 11 cm au niveau de l'empattement. La largeur des voies, en revanche, a été conservée, ce qui aura forcément des répercussions sur le comportement. Lequel profitera d'une suspension adaptative de série ainsi que d'un différentiel piloté. Le système d'antipatinage propose dix niveaux d'intervention, offrant la possibilité de lever progressivement les brides pour améliorer son drift. Un système baptisé Drift Analyser sera d'ailleurs chargé de noter ces acrobaties selon des critères

d'angle ou de distance! La direction à assistance progressive guide un train avant à double triangulation. Par rapport à l'ancienne M2 Competition, cette mouture se révèle plus lourde de 150 kg. Les freins ont été revus en conséquence avec des étriers 6 pistons à l'avant et des disques de 380 mm. La liaison est sans intermédiaire mécanique (By Wire) et propose deux réglages d'attaque de la pédale. Le catalogue des options propose d'améliorer un ordinaire déjà extra avec des possibilités d'allègement pour le toit (6 kg) ou les baquets (11 kg) lorsqu'ils passent à la fibre de carbone. Enfin, pour ceux qui trouveraient cette M2 trop discrète (!), BMW a dévoilé des pièces M Performance sous la forme d'un aileron XXL, de sorties d'échappement centrales et d'appendices aérodynamiques de toutes sortes. On n'est pas loin de l'esprit tuning... mais les années 1980 sont à la mode. Dès lors...

★ > 6 cyl. en ligne biturbo > 2993 cm<sup>3</sup> > 460 ch à 6250 tr/min > 56,1 mkg à 2650 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique > L/l/h: 4580/1887/1403 mm > Pneus AV: 275/35 R19; AR: 285/30 R20 > 1725 kg > 3,75 kg/ch > 81100 € ★



Le style de la nouvelle M2 fait débat, pas sa fiche technique. C'est tout ce qui compte.





PHOTOS: BMW AG

## M135i xDrive

> 306 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"8

### ERREUR DE CALCUL

La logique voudrait que la transmission intégrale xDrive soit livrée de série sur les modèles M les plus puissants. Il n'en est rien... et c'est même le contraire. Les M les moins puissantes, qu'elles s'appellent M135i en compacte 5 portes ou M235i en Gran Coupé 4 portes, sont d'office condamnées aux 4 roues motrices. Une punition qui n'en est pas vraiment une sachant que, lorsque ces modèles ont 2 roues motrices, ce sont celles de l'avant... qui "motricent". Sous le capot, le nombre de cylindres non plus n'est pas le bon. On en attend 6, il n'y en a que 4. Pour se faire pardonner, les metteurs au point maison ont redoublé d'efforts pour faire de ces sportives des vraies BMW, en apportant même quelques nouveautés (déjà vues sur la 128ti) en 2022. Le carrossage a augmenté de 25 % à l'avant, les supports des bras oscillants arrière sont plus rigides de 25 %, le tarage ressorts-amortisseurs a été revu, tout comme la direction. Mais le plus gros progrès vient de la monte pneumatique Michelin Pilot Sport 4S proposée en option. Ainsi chaussée, la M135i gagne en efficacité dans ses inscriptions. Mais elle n'en devient pas plus amusante, le train arrière refusant toujours de se placer. Un petit supplément de caractère est à noter en mode Sport où le 4 cylindres est plus sonore, au risque de verser dans l'artificiel. Il manque encore deux choses à cette Série 1 : un moteur musical et un train arrière joueur... autant dire 2 cylindres en plus et 2 roues motrices en moins. Une simple erreur de calcul.

> 4 cyl. en ligne turbo > 1998 cm<sup>3</sup> > 306 ch à 5000 tr/min  
 > 46 mkg à 1750 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique  
 > L/l/h: 4319 (4526)/1799/1434 mm > Pneus: 255/40 R18  
 > 1525 kg (1570 kg) > 4,98 kg/ch (5,13 kg/ch)  
 > 56500 € (59800 €) > Essai n° 727

Entre parenthèses, données de la version Gran Coupé

## M240i xDrive Coupé

> 340 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"\*



### TROP EN SOUPLESSE

Le nouveau coupé M240i est la première vraie M du catalogue de BMW. Comprenez par là qu'elle dispose des deux ingrédients indispensables à un modèle Motorsport frappé de l'hélice: un 6 cylindres et des roues arrière motrices. Elle repose de surcroît sur la plate-forme de ses grandes sœurs, les Série 3 et 4, qui sont, dynamiquement parlant, de belles réussites. Il ne nous en faut pas plus pour emmener cette nouveauté se dégourdir les jantes sur la piste du Vigean. Un excès d'optimisme assez vite douché par Christophe Tinseau: « La suspension est beaucoup, beaucoup, beaucoup (on en a

coupé, ndr) trop souple pour le circuit et les freins ne suivent pas. » Un verdict sévère qui s'estompe heureusement sur route. Si le freinage reste un point noir en usage intensif, le comportement retrouve de sa superbe grâce à un équilibre bien étudié (52/48 %). Les mouvements de caisse sont toujours présents, mais les suspensions digèrent bien les défauts de la chaussée. Il y a surtout ce 6 cylindres en ligne, chantant dans les tours et gavé de couple, qui fusille le 0 à 100 km/h en 4" et le 1000 m en 22"5 (en xDrive). L'agrément de cette mécanique emporte les suffrages. Pas la transmission intégrale? La M240i, on approuve, mais en propulsion (2400 € de moins) et loin des circuits!

> 6 cyl. en ligne turbo > 2998 cm<sup>3</sup> > 374 ch à 6500 tr/min  
 > 51 mkg à 1900 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique  
 > L/l/h: 4548/1838/1404 mm > Pneus AV: 225/40 R19;  
 AR: 255/35 R19 > 1727 kg\* > 4,62 kg/ch\* > 64 250 €  
 > Essais n° 721 et 728

\* Mesures Sport Auto



PHOTOS: GREG

**BMW**

# i4 M50

**> 544 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 3"7\***

## MÊME PAS M

**L**a i4 M50 est la première électrique de la marque à recevoir le blason Motorsport... et pas la dernière. Mais lorsqu'on joue les pionnières, il y a forcément plus d'inconnues à lever. Et, bien que notre conscience professionnelle nous l'interdise, il faut avouer que nous avons de légers *a priori* sur cette proposition. Côté chrono, il n'y a rien à (re)dire. L'électrique étale sa facilité à propulser n'importe quel poids avec une aisance déconcertante : 3"7 mesurés sur le 0 à 100 km/h, c'est mieux que la M4 ! Mais il ne faudra pas en abuser, car l'autonomie descend aussi vite (ou presque) que grimpe l'aiguille du tachymètre. En conduite sportive, mieux vaut tabler sur 200 km de rayon d'action (au lieu des 510 promis). Mais le principal problème n'est même pas que

le plaisir ne dure pas longtemps. C'est qu'il n'y a même pas vraiment de plaisir. Avec 2272 kg relevés sur la balance et des suspensions réglées (trop) souples, la i4 prend vite des airs de radeau pris en pleine tempête dès que le rythme augmente. Entrer vite dans une courbe se traduit par un train avant qui s'écrase et martyrise les pneus Hankook Ventus S1 Evo3. À l'accélération, les deux moteurs électriques (un sur chaque essieu) garantissent une motricité sans faille... et un sous-virage prononcé. Autant de griefs qu'il est possible de faire à bon nombre d'électriques mais, en l'occurrence, cette i4 M50 paraît même moins affûtée en comportement qu'une Tesla Model 3. Mieux vaut choisir cette BMW pour ce qu'elle est : une familiale polyvalente, confortable et performante, qui apporte en plus la satisfaction de ne pas polluer, au moins à l'échappement.



PHOTOS: BMW AG

**> 2 moteurs électriques (1 avant, 1 arrière) > 544 ch > 81 mkg**

★ > Batterie : 83,9 kWh > Intégrale > BV auto > L/l/h : 4783/1852/1448 mm > Pneus AV : 245/45 R18 ; AR : 255/45 R18 > **2272 kg\*** > **4,18 kg/ch\*** > **77 200 €** > Essai n° 727

\* Mesures Sport Auto



PHOTOS: BMW AG

# M440i xDrive

**> 374 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 4"5 (4"7 / 4"9)**

## ONCTUEUX

**L**e 6 cylindres en version 374 ch se retrouve sous le capot de la Série 2 Coupé et sous celui de la Série 4, qui se révèle être une grande famille. Coupé, Gran Coupé ou Cabriolet, il y a l'embarras du choix. En cherchant bien dans la gamme tentaculaire de BMW, on trouve aussi ce moteur dans la Série 3 Touring, qui vient d'être restylée et se distingue de la Série 4 par sa calandre "à l'ancienne". Mais revenons à la M440i. En modèle coupé, elle affiche 1740 kg, ce qui ne semble pas traduire une féroce volonté d'allègement de la part des ingénieurs maison. Le 6 cylindres en ligne développe donc 374 ch, mais aussi et surtout 51 mkg de couple. Il est associé à un système microhybride 48V pour calmer le malus. Plus intéressant, la Série 4 propose des options pour accentuer son inclinaison sportive. En plus des classiques suspensions Selectdrive,

le Pack M Technology ajoute un radiateur pour améliorer le refroidissement du moteur. Car ce dernier a le sang chaud. S'il n'a certes pas de sursaut lors de son ascension du compte-tours, il répond présent absolument partout, de 1900 à 6500 tr/min. Pour les dépassements éclair, le mode Sprint rentre autant de rapports que possible à la suite d'une action prolongée sur la palette de gauche. Le comportement ? Il a tout bon. Pas pour sa radicalité bien entendu, mais pour sa polyvalence. Confortable et sécurisante, la M440i peut être redoutable dans les virages une fois sa suspension verrouillée. ESP en mode veille, il est même possible de faire dériver cette intégrale (mais sans pouvoir désaccoupler le train avant). Fun ! Attention toutefois à ne pas s'emballer, car le poids donne du fil à retordre au train avant et au freinage. Au quotidien, c'est un plaisir, sauf que le son du 6 en ligne passe par les haut-parleurs.

★ **> 6 cyl. en ligne turbo > 2998 cm<sup>3</sup> > 374 ch** à 6500 tr/min > **51 mkg** à 1900 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique > L/l/h : 4768 (4783/4768)/1852/1383 mm > Pneus AV : 225/45 R18 ; AR : 255/40 R18 > **1740 kg** (1825 kg / 1890 kg) > **4,65 kg/ch** (4,88 kg/ch / 5,05 kg/ch) > **72950 €** (75950 € / 79450 €) > Essai n° 708

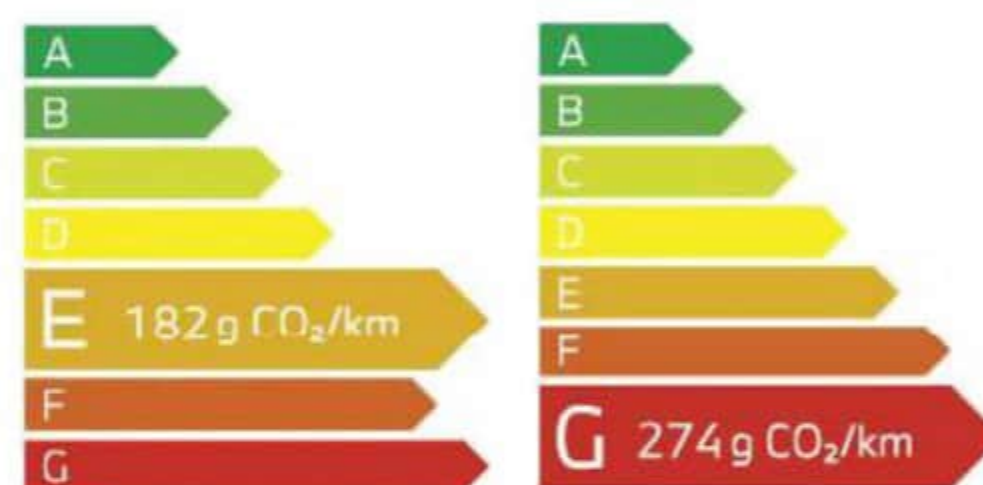
Entre parenthèses, données des versions Gran Coupé / Cabriolet

**ALPINA**  
MANUFACTURE D'EXCLUSIVITÉ



**Amplitude Automobiles, votre concessionnaire ALPINA.**

Venez découvrir les nouvelles D3 S, B3 Touring, D4 S, B5 Touring, B8 et XB7 disponibles en stock.



**Amplitude Automobiles Blois**

5, rue de l'Azin  
41000 Blois  
02 54 50 40 40

**Amplitude Automobiles Tours**

7 rue Benjamin Franklin  
37 170 Chambray-lès-Tours  
02 47 27 21 21

BMW

# M4 Competition

> 510 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 3"7\* (3"9 / 3"6 / 3"7)



## HARICOTS MAGIQUES

**A**ttention, la relation avec la nouvelle M4 peut commencer par un quiproquo. Si vous êtes un amateur de track days et que l'appellation Competition vous rassure dans votre choix du coupé bavarois, la désillusion risque d'être grande. Surtout si la "track" en question tient plus de la piste de karting que de celle de Formule 1. Mis en confiance par ce label qui fleure bon les vibreurs, nous avons emmené la M4 Competition sur le circuit du Vigeant et nous l'avons confiée à notre pilote préféré Christophe Tinseau. Et là, surprise : il aime ce qu'il ne devrait pas (le look) et n'aime pas ce qu'il devrait (le comportement et le moteur) ! Côté comportement, la M4 est lourde (1 713 kg), souple en suspensions (malgré une solution pilotée) et chaussée de simples Sport 4S. Et un, et deux, et trois... zéros pointés. « Il y a trop de mouvements de caisse, le poids se sent énormément. L'avant a du mal à s'inscrire et on passe vite du sous au survirage à la reprise des gaz. Quant à la boîte, elle est trop lente. » Si Christophe a la dent dure, c'est peut-être parce qu'il attendait trop de cette Competition, certainement parce que la piste du Vigeant est cruelle pour toutes les sportives lourdes. Quittons maintenant la peau du pilote pour entrer dans celle de l'essayeur

automobile, plus proche du commun des mortels. Difficile, dans ce nouveau rôle, de ne pas succomber au charme bestial du 6 en ligne. Toujours aussi hargneuse, cette mécanique est une bête de somme en bas du compte-tours – attention à être progressif sur l'accélérateur car l'arrivée du couple ne l'est pas – et grimpe vers la zone rouge avec allégresse, en coupant cependant son effort à 6 500 tr/min. Les performances sont à la hauteur des sensations ressenties : 21"1 aux 1 000 m départ arrêté, il n'y a pas de doute, ça pousse. La relative souplesse des suspensions a un avantage : elle permet de cerner plus facilement les limites. La M4 prévient toujours son conducteur de ce qu'elle fait, ce qui met en confiance. C'est aussi le cas du freinage, confié à des disques carbone-céramique aussi efficaces qu'endurants, y compris en utilisation circuit. La véritable déception ressentie par l'essayeur, c'est la boîte automatique, que l'on avait pourtant encensée lors des premiers essais. Convaincante en usage quotidien, elle ne tient pas une seconde la comparaison avec la PDK Porsche dès que le rythme augmente. Ce qui n'empêche pas la M4 Competition de se poser en référence des coupés sportifs familiaux. Et pour les track days, Christophe Tinseau n'a qu'à tourner la page pour découvrir la CSL...



Trop lourde, la M4 n'est pas à l'aise sur les circuits. Ailleurs, elle se révèle particulièrement plaisante à mener.



PHOTOS : GREG / FLORIAN GROUT

★ > 6 cyl. en ligne biturbo > 2993 cm<sup>3</sup> > 510 ch à 6 250 tr/min > 66,3 mkg à 2 750 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique  
> L/l/h : 4 794/1 887/1 393 mm > Pneus AV : 275/40 R 18 ; AR : 285/35 R 19 > 1 713 kg\* (1 730 kg / 1 865 kg / 1 920 kg) > 3,36 kg/ch\*  
(3,39 kg/ch / 3,66 kg/ch / 3,76 kg/ch) > 112 500 € (109 950 € / 117 000 € / 123 700 €) > Essais n<sup>os</sup> 713, 717 et 722 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la M3 (berline) / M3 xDrive Touring (break) / M4 xDrive Cabriolet



## M3 CS

> 550 ch > 302 km/h > 0 à 100 km/h : 3"4

### JUSTE MILIEU

La lettre "M" était devenue insuffisante pour qualifier les différentes M3 (berline) et M4 (coupé). BMW a donc décidé de leur ajouter trois niveaux de puissance et/ou d'allègement. Cela commence par la Competition, les M3 et M4 tout court n'étant plus commercialisées en France. Cette dernière se caractérise par 510 ch et un travail sur l'allègement limité, pour ne pas dire inexistant. Puis arrive la version CS, pour Competition Sport. Un peu plus de puissance (550 ch), un peu moins de poids et le tour est joué. Enfin, la CSL (le "L" signifiant allégé) se caractérise par autant de puissance, mais beaucoup moins de poids. Les M3 et M4 sont disponibles en Competition, mais seule la M4 l'est en CSL, alors que la M3 vient d'être présentée en CS. C'est clair ? Au menu de cette M3 CS, on retrouve donc les 550 ch promis, toujours tirés du 6 cylindres en ligne de 3 litres. Le reste

de l'équipage est également connu, avec la boîte automatique à 8 rapports et la transmission intégrale xDrive, livrée de série ici (contrairement à la version Competition). Cela étant, il est possible de choisir la répartition du couple entre les essieux jusqu'à obtenir une propulsion... ou presque. Côté poids, ce sont 20 kg qui ont été économisés par rapport à la version Competition (xDrive). La ligne d'échappement est en titane et divers éléments de la carrosserie (capot, jupe avant et spoiler arrière) et de l'habitacle (sièges baquets) sont en matériaux composites. Cela ne suffit pas à corriger l'un des points faibles de cette sportive : un poids trop important (1 765 kg). Ce qui n'empêche pas BMW d'annoncer un 0 à 100 km/h en 3"4, soit 1 dixième de moins que son homologue en version Competition. Cette M3 CS sera produite à 1 800 exemplaires et, bonne nouvelle, les 73 unités prévues pour la France ne sont pas encore toutes vendues.



PHOTOS : BMW AG

La berline M3 a droit à une variante radicalisée de la Competition, mais moins que le coupé M4 CSL. Logique !



> 6 cyl. en ligne biturbo > 2993 cm<sup>3</sup> > 550 ch à 6250 tr/min

> 66,3 mkg à 2750 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique

> L/l/h : 4794/1921/1386 mm > Pneus AV : 275/35 R 19 ; AR : 285/30 R 20

> 1765 kg > 3,21 kg/ch > 157 000 €

BMW



80 kg de moins et 40 ch de plus, cela donne une CSL qui met le feu... au train arrière!



PHOTOS: LAURENT VILLARON

## M4 CSL

> 550 ch > 307 km/h > 0 à 100 km/h: 3"8\*



### COÛT DE PIED AUX FESSES

**P**our quelque 70000 €, on peut déjà prétendre à une sportive digne de ce nom. C'est aussi le budget pour passer d'une M4 à... une M4. Ou plutôt d'une M4 Competition à une M4 CSL. Certes, ces trois lettres sont aussi magiques que GT3 chez Porsche, mais l'effort financier demandé porte bien son nom pour une "simple" BMW. Sans que cela soit en aucun cas dévalorisant, il faut garder à l'esprit que les 178000 € de la CSL donnent aussi accès à une Aston Martin Vantage F1 Edition, une Audi R8 Performance RWD ou une Porsche Carrera 4 GTS. Des athlètes qui, en plus d'être sportives, en ont l'air. La M4 CSL... moins. Elle ne manque certes pas d'air avec son double haricot XXL, mais ses appendices aérodynamiques et ses grosses jantes renvoient plus aux (belles) années du tuning qu'au monde des supercars. Bref, une question interroge: la CSL les vaut-elle? Penchons-nous sur le travail réalisé. Le "L" des initiales signifie léger en français. Voilà qui est commode. Sur notre

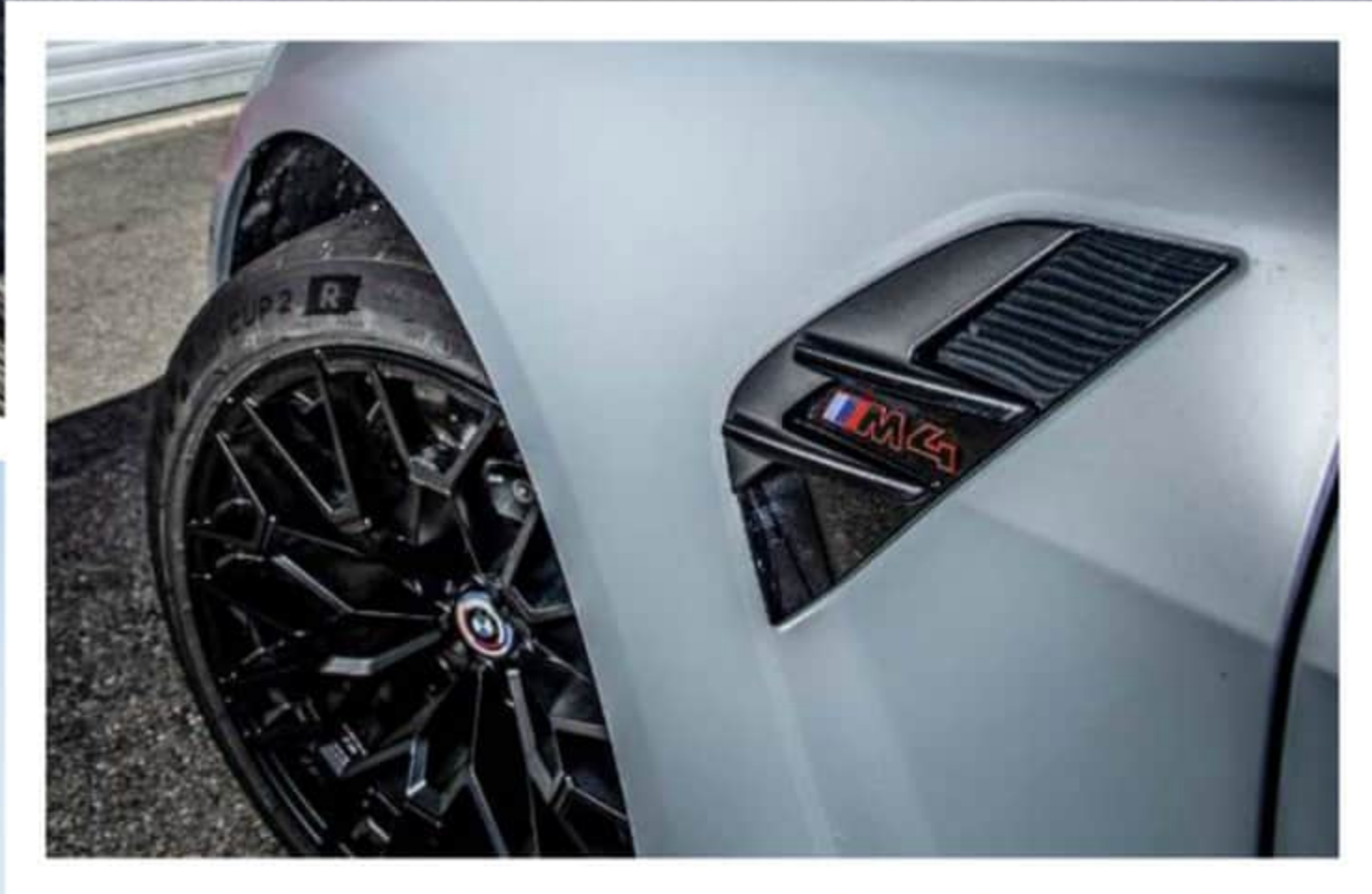
balance, la M4 affiche 1628 kg, soit 85 kg d'économisés sur la version Competition. L'arrivée de carbone pour le capot, le pavillon et la malle de coffre ainsi que la suppression des places arrière ont eu l'effet escompté. Après la balance, le banc de puissance avec un résultat que l'on espère opposé. C'est le cas dans la mesure où, contrairement au poids, la puissance augmente. De 43 ch selon nous, alors que BMW table sur 40 ch. On prend! Bien que les pneus Michelin Pilot Sport Cup 2R semblent perturber le Launch Control au moment de s'arracher, la poussée virile du 6 en ligne fait claquer un magnifique 20"6 aux 1000 m départ arrêté. L'Audi R8 RWD citée plus tôt ne fait pas mieux! Pour corser le tout, le 6 en ligne ne délivre pas sa hargne sans ménagement. Le châssis a beau être d'une extrême rigueur et la monte pneumatique du genre sangsue, un (léger) excès d'optimisme du pied droit et c'est l'équerre immédiate. Heureusement, l'ESP veille et les choses rentrent rapidement dans l'ordre. Mais s'il vous prend l'envie de vous passer de ces précieux garde-fous, veillez à prévoir de la place,

beaucoup de place, que ce soit pour la rattraper ou finir en tête à queue... sans rien toucher. Sur le circuit du Vigeant, le pilote intraitable qu'est Christophe Tinseau arrive à la même conclusion: « *Je ne comprends pas pourquoi BMW n'a pas prévu des pneus arrière plus larges.* » L'avantage d'un moteur plein comme un œuf, c'est qu'il permet de faire (presque) passer inaperçu la banale boîte automatique: quel que soit le régime, il y a toujours du répondant. Du côté du freinage aussi, à la fois efficace et endurant grâce à des freins en carbone-céramique et, une fois encore, aux Pilot Sport Cup 2R. La suspension très ferme parvient, elle, à ne pas verser dans le côté cassant, mais hors des circuits les magnifiques baquets sont trop raides. La direction aurait aussi mérité de mieux retranscrire ce qu'il se passe sous les roues avant, mais la précision du train directeur compense. Alors, cette M4 CSL vaut-elle vraiment le prix qu'elle demande? Voici ce qu'en pense Christophe au volant: « *Jamais une BMW n'a été aussi proche d'une 911 GT3.* » Laquelle vaut 192170 €.

★ > 6 cyl. en ligne biturbo > 2993 cm<sup>3</sup> > 550 ch à 6250 tr/min > 66,3 mkg à 2750 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique  
> L/l/h: 4794/1921/1386 mm > Pneus AV: 275/35 R 19; AR: 285/30 R 20 > 1628 kg\* > 2,96 kg/ch\* > 178000 € > Essai n° 730 ★

\* Mesures Sport Auto





BMW



# M5 Competition

> 625 ch > 305 km/h > 0 à 100 km/h : 3''\*



## VERSION (QUASI) INTÉGRALE

**U**ne berline de près de 5 m, de près de 2 tonnes, et loin d'être une propulsion, en règle générale, cela n'aiguise pas plus que ça notre appétit. Même lorsqu'elle avance une puissance qui en rassasierait plus d'un : 625 ch. Mais dans le cas qui nous concerne ici, quelques détails vont attiser notre curiosité. Tout d'abord, la puissance est obtenue sans la moindre aide électrique, ce qui est devenu suffisamment rare pour être souligné, et apprécié. Ensuite, le système à 4 roues motrices dont il est question ne l'est qu'à la demande. Il est en effet possible de faire varier la répartition du couple entre les essieux jusqu'à en faire une authentique propulsion. Enfin, parce que cette M5 est uniquement disponible en France dans sa version Competition, celle-là même qui ajoute

25 ch au moteur, enlève 7 mm à la garde au sol et raffermit les suspensions de 10 %. Au volant, c'est d'abord le punch du V8 biturbo qui coupe le souffle. Désintégrer le 1 000 m départ arrêté en moins de 20'' lorsqu'on doit composer avec près de 2 tonnes, cela force le respect. Dommage que l'ouïe ne soit pas au diapason des autres sens. La sonorité du V8 est trop étouffée et le bloc coupe son effort vers 7 000 tr/min. La transmission intégrale, que l'on regardait de travers, apporte dans l'exercice du sprint une contribution notable à la motricité. Les plus geeks d'entre vous pourront se plonger dans l'ordinateur de bord pour désaccoupler le train avant, les autres se contenteront de sélectionner le mode 4x4 Sport qui s'occupe de tout. Le train arrière est privilégié, et le train avant sollicité lorsqu'il faut corriger le sous-virage à la réaccélération. Et voilà une berline qui n'a même pas besoin des

4 roues directrices pour pivoter dans les virages. En propulsion, il suffit d'accélérer, en transmission intégrale, il suffit d'accélérer ! L'équilibre naturel sera rarement pris en défaut. Bien qu'elle soit précise, la M5 n'est pas de tout repos pour autant. Surtout lorsque le bitume n'est pas parfaitement nivelé. La suspension Sport Plus peine à maîtriser le rebond sur une route bosselée. Heureusement, cela ne devient jamais brouillon, mais la berline paie là son poids conséquent. On aurait également aimé une direction qui informe mieux sur ce que fait un train avant qui, de son côté, ne demande qu'à s'inscrire vite et bien à la corde. Rien à redire non plus du côté du freinage, passer de 200 km/h à l'arrêt en 141 m, ça vous coupe la chique ! Le passage à la transmission (quasi) intégrale ne change rien : la M5 Competition fait toujours référence dans la catégorie.

★ > V8 biturbo > 4 395 cm<sup>3</sup> > 625 ch à 6 000 tr/min > 76,5 mkg à 1800 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique  
 > L/l/h : 4966/1903/1473 mm > Pneus AV : 275/35 R 20 ; AR : 285/35 R 20 > 1941 kg\* > 3,11 kg/ch\* > 147 300 € > Essais n<sup>os</sup> 685, 687 et 702 ★

\* Mesures Sport Auto



La M5 a à peine l'air d'une sportive, mais abat en moins de 20'' le 1 000 m départ arrêté.



PHOTOS : GREG

# M760E xDrive

> 571 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 4"3

## VAISSEAU ADMIRABLE

**L**a saga de la Série 7 continue. Elle en est d'ailleurs à son 7<sup>e</sup> opus. Un vaisseau amiral qui innove, comme souvent, en style comme en technologie. Le style, parlons-en sans juger puisque c'est une affaire de goût. Mais soulignons la franche rupture par rapport à la version remplacée et les nouveaux incontournables de la marque : des phares à double étage et une calandre hypertrophiée et éclairée ! Cette septième génération est disponible uniquement en version allongée avec un empattement de 3,21 m. Innovation également du côté de la technologie avec, signe des temps, une recherche de sobriété même pour

une berline qui incarne le contraire. La version la plus puissante de la gamme est la M760e (e pour hybride) qui cumule les atouts d'un 6 cylindres en ligne et d'un moteur électrique pour avancer 571 ch en pic. Cette opulente limousine ralliera ainsi les 100 km/h en 4"3, presque le temps d'une 911 Carrera ! Les sensations ne seront pas les mêmes, car la Série 7 s'évertue à isoler les passagers de la route, alors que la Porsche fait le contraire. Le comportement profitera des suspensions pneumatiques prédictives, des 4 roues directrices et de la compensation active du roulis. Cela ne suffira pas à en faire une aspirante sportive, mais certainement l'une des machines à rouler les plus confortables de la production.



PHOTOS : BMW AG

Hybride rechargeable > Puissance cumulée: **571 ch** > Couple cumulé: **81,6 mkg** > **6 cyl. en ligne biturbo** > **2998 cm<sup>3</sup>** > **380 ch** à 5 200 tr/min > **53 mkg** à 1850 tr/min > 1 moteur électrique > **200 ch** > **28,6 mkg** > Batterie: 22,1 kWh > Intégrale > **BV 8** automatique > L/l/h: 5 391/1950/1544 mm > Pneus AV: 255/40 R 21; AR: 285/35 R 21 > **2450 kg** > **4,29 kg/ch** > **158 200 €**



## SANS SON (NI DALILA)

**I**l faut le savoir pour le croire... car on ne le verra pas. En début d'année dernière, la M8 a été légèrement, mais très légèrement restylée. Toutes ses déclinaisons de carrosserie (Coupé, Gran Coupé et Cabriolet) ont eu droit à un subtil repoudrage extérieur, de nouvelles teintes et jantes, ainsi que des phares teintés. L'évolution la plus visible est finalement la hausse de la taille de l'écran multimédia de 10,25 à 12,3 pouces. Pas passionnant mais incontournable. Rien de neuf non plus sous le capot puisque le V8 biturbo rempile, alignant toujours fièrement ses 625 ch. On aurait apprécié que BMW en profite pour retravailler la sonorité à l'échappement, mais

les ingénieurs bavarois ne l'ont pas entendu de cette oreille. Le bloc, qui a pourtant des choses à raconter, se réveille dans une sonorité quelconque. Il se montre nettement plus convaincant devant le chronomètre et il n'y a rien à redire sur ses performances : 10" pour atteindre les 200 km/h, ça cause ! Toujours est-il qu'une sportive arborant le M de Motorsport se doit d'avoir un tempérament sauvage à l'échappement. À son volant, on préfère s'excuser de faire trop de bruit... alors que là on s'excuse de ne pas en faire assez. Les modifications apportées à la caisse (croisillons en alu sous les essieux, centre de gravité abaissé de 24 mm, suspensions arrière raidies de 10 %) portent leurs fruits. Grâce à cela, la M8 se montre agile et plus précise. L'équilibre du châssis fait merveille

et il pousse à jouer avec les innombrables modes de conduite qui permettent de tout paramétrer (moteur, suspension, direction, transmission, ESP et freinage). Et lorsqu'on se rend compte qu'à la remise des gaz, le train arrière de la M8 amorce une glisse sans même qu'on ait besoin de le lui demander, on se dit qu'en mode Propulsion (grâce à la transmission M xDrive), mieux vaut avoir de la place pour entretenir la dérive de ce Gran Coupé de 5,01 m ! Côté direction, on regrette toujours des variations de consistance inutiles. La M8 est performante, confortable, polyvalente, luxueuse, mais le supplément d'âme est visiblement en option. Sa petite sœur la M850i, malgré son déficit de puissance (530 ch) livre, elle, tout de série. Ce qu'on a tendance à préférer.

★ > **V8 biturbo** > 4395 cm<sup>3</sup> > 625 ch à 6000 tr/min > 76,4 mkg à 1800 tr/min > Intégrale  
 > **BV 8** automatique > L/l/h : 5098 (4867 / 4867) / 1907 / 1362 mm > Pneus AV : 275 / 35 R 20 ; AR : 285 / 35 R 20 > 1975 kg\* (1900 kg / 2025 kg)  
 > 3,16 kg/ch\* (3,04 kg/ch / 3,24 kg/ch) > 179100 € (182100 € / 190100 €) > Essais n<sup>os</sup> 694, 699, 701 et 710 ★

\* Mesures Sport Auto / Entre parenthèses, données du Coupé et du Cabriolet



PHOTOS : BMW AG



Il ne manque pas grand-chose à la M8, hormis une sonorité plus sauvage.





Légèrement restylée, la Z4 M40i propose toujours un plaisir facile à maîtriser.



PHOTOS : BMW AG

## Z4 M40i

> 340 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"6\*



### SUR SA LANCÉE

**C**ontrairement à la politique que BMW applique à d'autres modèles, et en particulier aux SUV, la Z4 n'a pas eu droit à un restylage en profondeur fin 2022. Un œil non averti pourra même ne pas remarquer la calandre légèrement redessinée, les nouvelles couleurs ou jantes. La gamme accuse en revanche la perte de la version intermédiaire 30i (4 cylindres de 258 ch) et la M40i ne gagne pas l'option boîte manuelle, comme sa cousine la Toyota Supra. On retrouve donc l'attelage connu composé du 6 cylindres en ligne de 3 litres dans une version à 340 ch, sachant qu'il n'est toujours pas question d'une Z4 M plus puissante. Le bloc est associé à une transmission automatique 8 rapports qui brille par sa douceur et par sa réactivité. De toute façon, la mécanique répond présente, quelle que soit la position de l'aiguille du compte-tours, évitant à la transmission d'avoir à forcer le rythme. Grâce à un Launch Control

efficace, la Z4 atteint les 100 km/h en 4"6, ce qui constitue un bon résultat, surtout lorsqu'on se réfère au poids non négligeable de l'engin (1 588 kg). Sur circuit, ce roadster brille par un équilibre de funambule que ne laissent pas forcément deviner son long capot et son porte-à-faux arrière court. Le châssis pivote autour de son point central de manière progressive et l'arrière décroche en ayant pris le soin de prévenir. Il est ainsi possible de remettre les gaz sans arrière-pensée. Stable et précise dans les portions rapides, la Z4 a plus de mal à se caler dans le lent, le train avant subissant des mouvements parasites. La sensation de flou de la direction autour du point milieu n'aide pas. Mais ce sont surtout les suspensions, trop souples, qui peinent à maîtriser le poids. Le 6 en ligne affirme un vrai caractère sportif avec une sonorité bien travaillée qui n'est perturbée que par l'intervention trop précoce du rupteur. Sur circuit, la Z4 tourne plus vite qu'une Alpine A110, pas mal pour un roadster pensé pour la balade.

★ > 6 cyl. en ligne turbo > 2998 cm<sup>3</sup> > 340 ch à 5000 tr/min  
 > 51 mkg à 1600 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique  
 > L/l/h: 4324/1864/1304 mm > Pneus AV: 255/40 R18; AR: 275/40 R18  
 > 1588 kg\* > 4,67 kg/ch\* > 70300 € > Essais n<sup>os</sup> 683, 689 et 692 ★

\* Mesures Sport Auto



PHOTOS : BMW AG

## X2 M35i

> 306 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 5"

### EXCÈS DE SAGESSE

**L**e label M apparaît dans la famille des SUV BMW à partir de la deuxième marche, le X2, qui n'est pas le modèle coupé du X1 mais une sorte de break de chasse. Alors que le X1 vient d'être entièrement renouvelé, celui qui nous intéresse est toujours au catalogue tel quel, même s'il est en sursis. La version la plus puissante de la gamme ne manque pas d'intérêt, ne serait-ce que par sa puissance généreuse : 306 ch. Alors, certes, il faut mettre en veille l'un des cinq sens, celui de l'ouïe, car ce X2 n'a pas droit à 6 cylindres mais seulement à 4. Cela s'entend à bord sans se voir devant le chronomètre. La marque annonce 5" sur le 0 à 100 km/h. Elles y sont certainement, même si les sensations derrière le volant sont lissées. Tout comme les émotions. Impossible de reprocher à ce SUV son manque d'efficacité, en revanche, côté encéphalogramme, cela a vraiment du mal à décoller. Le train avant va là où on lui demande avec application, mais sans conviction. Le train arrière est sage comme une image et il n'y a pas grand-chose qui peut le faire changer de comportement. Dommage, car un modèle M a, théoriquement, toujours un petit quelque chose de turbulent. Ce X2 est l'élève idéal, il ne fait pas de bruit, ne se fait pas remarquer, mais obtient des résultats. Mais à l'école, ce n'est pas forcément en compagnie des élèves modèles que l'on se marre le plus. Il faut croire que c'est la même chose en matière d'automobile.

★ > 4 cyl. turbo > 1998 cm<sup>3</sup> > 306 ch à 5000 tr/min  
> 46 mkg à 1800 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique  
> L/l/h : 4360/1824/1526 mm > Pneus : 255/45 R 19  
> 1610 kg > 5,26 kg/ch > 60800 € ★

## X4 M Competition

> 510 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 3"8 (3"8)

### PAIR ET GAGNE

**L**e X3 et le X4 forment le même couple que le X5 et le X6. Le X adossé à un numéro impair désigne le SUV classique, celui accolé à un numéro pair sa version en coupé. Sachant que l'on parle, en M Competition, d'un véhicule de 510 ch, autant opter pour le modèle coupé... même si ce choix est avant tout psychologique, les deux carrosseries faisant jeu égal en matière de poids. Lequel n'est pas anodin, avec près de 2 tonnes, une valeur qui ferait trembler nombre de blocs sûrs de leurs arguments. Mais pas le 6 cylindres de 3 litres. Sa souplesse de gymnaste permet d'arracher le X4 sans le moindre temps de latence, alors que les 4 roues motrices

mordent dans le bitume pour ne pas perdre le moindre newton-mètre. Moins de 4" après avoir suivi la procédure de Launch Control, le SUV franchit les 100 km/h. Perché loin du sol, c'est encore plus impressionnant. Une hauteur qui a contraint les ingénieurs à verrouiller les suspensions pour que le X4 ne titube pas au premier enchaînement de virages. C'est réussi, mais cela se paie au quotidien par des percussions qui feront sauter les plombages de belle-maman. Ce qui ne l'empêchera pas de serrer les dents à l'approche de la courbe suivante, surtout s'il y en a eu quelques-unes avant : le freinage est plus efficace qu'endurant. Le comportement, lui, est plus efficace qu'amusant mais, pour un SUV, il faut reconnaître qu'il sait slalomer. Cela vaut également pour le X3.

★ > 6 cyl. en ligne biturbo > 2993 cm<sup>3</sup> > 510 ch à 6250 tr/min  
> 65,3 mkg à 2750 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique  
> L/l/h : 4754 (4716)/1927/1620 mm > Pneus AV : 255/40 R 21; AR : 265/40 R 21 > 1970 kg (1970 kg) > 3,86 kg/ch (3,86 kg/ch)  
> 119200 € (116900 €) > Essai n° 706 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la X3 M Competition



PHOTOS : BMW AG



PHOTOS : BMW AG

# X6 M Competition

> 625 ch > 290 km/h > 0 à 100 km/h : 3''9 (3''9)



## ARTILLERIE LOURDE

**D**ébut 2023, les X5 et X6 ont connu un restylage, en surface à l'extérieur, en profondeur dans l'habitacle. La planche de bord a ainsi été redessinée pour accueillir une dalle digitale 16/9<sup>e</sup> rassemblant compteurs et multimédia. Pas mal pour un restylage. Toutes les X5 et X6 en ont profité, et les versions M ont suivi dans un second temps, avec le même programme. La fiche technique, pour sa part, ne change pas fondamentalement puisqu'on note uniquement l'apparition d'une micro-hybridation pour limiter les macro-émissions. Le système 48V apporte 12 ch et 20,4 mkg de façon ponctuelle, ce qui ne devrait pas changer grand-chose au volant.

On retrouve donc le V8 biturbo de 625 ch. Eh oui, 625 ch dans un SUV BMW qui n'avait pas vocation à devenir un sportif de haut niveau, contrairement à une Lamborghini Urus par exemple. Le couple de remorqueur et la puissance d'avion de chasse permettent à 2,4 tonnes d'acier d'accélérer (bien) plus vite qu'une GTi. Et dans un bruit rauque de tonnerre qui n'a pas l'élégance du feulement du 6 cylindres de la même maison. Mais on comprend qu'il est là pour impressionner, pas pour séduire. Un poids de mammoth à une hauteur de girafe, *a priori*, cela ne promet rien de bon au chapitre du comportement. C'est sans compter sur l'attirail électronique qui gomme les kilos en trop, une partie au moins : amortissement pneumatique adaptatif, différentiel M piloté et barres stabilisatrices

actives. Il ne manque que les roues arrière directrices, qui sont certainement prévues pour la prochaine génération. La X6 ne les attend pas pour se jeter à la corde du premier virage venu. Les suspensions verrouillées jugulent les mouvements de caisse, mais le confort fait partie des victimes collatérales. Il faut dire que les jantes de 21 pouces ne leur facilitent pas la tâche. Après tout, tant mieux, si on choisit une X6 M Competition, ce n'est pas pour profiter du confort d'une X7. En revanche, on est moins convaincu par les réactions parasites liées à l'absence d'amortissement sur une chaussée dégradée. Cela donne l'impression que l'auto se désunit, elle qui n'est par ailleurs pas servie par une direction qui informe suffisamment. Des défauts sur une sportive, pas sur un SUV.

★ > Micro-hybride > V8 biturbo > 4395 cm<sup>3</sup> > 625 ch à 6000 tr/min > 76,5 mkg à 1800 tr/min > moteur électrique 48V > 12 ch > 20,4 mkg > Intégrale > BV 8 automatique > L/l/h: 4948/2019/1695 (1762) mm > Pneus AV: 295/35 R 21; AR: 315/35 R 21 > 2395 kg\* (2400 kg) > 3,83 kg/ch\* (3,84 kg/ch) > 163300 € (159300 €) > Essai n° 709 ★

\* Mesures Sport Auto de la version non restylée. Entre parenthèses, données de la X5 M Competition



**BMW**

# iX M60

**> 619 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 3"8**

PHOTOS: ADREN CORTESI

## AUTO SUFFISANTE

**L**a iX se suffit à elle-même. Ce n'est pas la déclinaison d'un SUV existant comme les iX1 et iX3, les pendants électriques des X1 et X3. Non, la iX est seule et unique, dans son positionnement comme dans son style. Haricots surdimensionnés et phares sous-dimensionnés, elle introduit la nouvelle identité de BMW que l'on voit arriver sur la nouvelle Série 7 ou la X7 restylée. Elle bénéficie aussi de la dalle digitale XXL regroupant compteurs et multimédia. Elle montre enfin la voie au niveau de sa plate-forme, inédite, qui fait appel à des matériaux de pointe (aciers à haute résistance,

aluminium et fibre de carbone), comme la i8 en son temps. Un châssis qui lui ouvre également les portes des dernières technologies en vogue, comme les 4 roues directrices loin d'être futiles sur un véhicule de 4,95 m. Uniquement animée par de l'électrique, la iX reçoit en version M60 un moteur sur chaque essieu pour une puissance de 619 ch. Mais c'est surtout le couple de 103,5 mkg qui laisse pantois. De quoi effacer les 2584 kg sur un 0 à 100 km/h liquidé en 3"8. L'essieu arrière directeur aide à tourner, mais le poids ne met pas en confiance, surtout sur une chaussée humide. Le confort est en revanche bluffant, ce qui pousse à lever le pied.

**> 2 moteurs électriques (AV et AR) > 619 ch > 103,5 mkg**  
 > Batterie: 105,2 kWh > Intégrale > BV automatique  
 > L/l/h: 4953/1967/1696 mm > Pneus: 255/50 R 21  
**> 2584 kg > 4,17 kg/ch > 143 050 €**



# X7 M60i

**> 530 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"7**

## DOUBLE VUE

**E**n découvrant la X7 2023, vous aurez peut-être l'impression qu'elle a profondément changé, voire qu'il s'agit d'une nouvelle génération. La première impression est (comme souvent) la bonne, pas la seconde. Le vaisseau amiral de BMW a seulement été restylé, mais la marque s'emploie, à l'occasion de ses récentes remises à jour, à apporter d'autres nouveautés esthétiques qu'une signature lumineuse redessinée. Celle de la X7 l'est aussi, mais c'est surtout sa nouvelle face avant, dotée de phares à deux étages, qui interpelle. Difficile de dire si c'est plus esthétique, au moins est-ce différent. La version haut de gamme est devenue M60i et non plus M50i. Inutile de rêver à une hausse de la cylindrée ou de la puissance, cela signifie seulement l'arrivée d'une micro-hybridation. Le V8 déplace toujours la X7 avec autorité, mais sans bousculer. On se surprend même à profiter plus de son couple que de sa puissance. Le confort est idéal, le comportement loyal, l'habitabilité royale et le poids... phénoménal.

**> V8 biturbo > 4395 cm<sup>3</sup> > 530 ch à 5500 tr/min**  
**> 76,4 mkg à 1800 tr/min > Intégrale**  
**> BV 8 automatique > L/l/h: 5181/2000/1835 mm**  
**> Pneus: 285/45 R 21 > 2525 kg > 4,76 kg/ch**  
**> 139 000 €**



PHOTOS: BMW AG





PHOTOS: BMW AG

## XM

> 653 ch > 270 km/h > 0 à 100 km/h : 4"3



### UN POIDS C'EST TOUT

**D**ifficile de ne pas penser à Citroën lorsque BMW nous présente sa XM ! Il faut croire que la marque au chevron n'avait pas déposé l'appellation, ou qu'elle tombe sous le coup de la péremption. N'y voyez pas un quelconque hommage, ni même un clin d'œil, pas plus qu'une évocation de la berline haut de gamme française, le nom XM répond à une logique interne. La gamme X définit les SUV chez BMW. Le M caractérise les versions sportives passées entre les mains du département Motorsport. La XM est donc tout simplement la plus M des X. Car toutes les autres sont avant tout des X2, X3, X4, X5... Pas la XM qui n'existera que dans cette version. Une sorte de sommet

du SUV sportif chez BMW. Passons sur le style qui tient plus du char d'assaut que du coupé fluide, sur le gabarit (5,11 m) qui a les inconvénients des "long tail" sans les avantages, et sur le poids (2,6 tonnes) qui laisse à penser que le plomb a remplacé l'aluminium, pour se rassurer avec la puissance : 653 ch, voilà qui est sérieux et qui pose cette BMW en rivale des Lamborghini Urus et autres Porsche Cayenne. Mais sa puissance n'est pas obtenue de la façon la plus raffinée qui soit. Le moteur thermique est logiquement le V8 4,4 litres maison, développant ici 489 ch. Mais tous les canassons manquant à l'appel sont fournis par un moteur électrique qu'il faudra prendre soin de recharger, sous peine d'être amputé d'une grande partie de l'écurie. Et 489 ch dans un véhicule

de 2,7 tonnes, on peut déjà affirmer que cela ne sera pas décoiffant. Tous pleins faits, il sera possible d'abattre le sprint à 100 km/h en 4"3 selon la marque. Et ce subterfuge permet (encore) de passer sous les radars de l'administration fiscale (36 g/km de CO<sub>2</sub> de moyenne grâce à 80 km en électrique) qui, n'y connaissant rien en mécanique, ne s'apercevra pas que la valeur n'est pas compatible avec la présence d'un V8. Une débauche de technologie a été prévue pour soigner le comportement : transmission intégrale, 4 roues directrices, différentiel arrière piloté développé spécifiquement, amortissement adaptatif et barres antirollis actives. Mais ces raffinements seront là pour corriger ses défauts (poids, gabarit, centre de gravité) et non pour amplifier ses qualités. Ce qui change tout.

★ > **Hybride rechargeable** > Puissance cumulée : **653 ch** > Couple cumulé : **81,6 mkg** > **V8 biturbo** > **4 395 cm<sup>3</sup>** > **489 ch** à 6 000 tr/min > **66,2 mkg** à 1 800 tr/min > Moteur électrique > **197 ch** > **28,5 mkg** > Batterie : 29,5 kWh > Intégrale > **BV 8** automatique > L/l/h : 5110/2005/1755 mm > Pneus : 315/40 R 21 > **2 635 kg** > **4,03 kg/ch** > **178 000 €** ★





# BRABHAM

Triple champion du monde de Formule 1 en 1959, 1960 et 1966, Jack Brabham a tout réussi en tant que pilote. Comme directeur d'écurie aussi, puisque son 3<sup>e</sup> titre, il le décroche avec sa propre voiture. En 2018, c'est son fils, David, qui ressuscite la marque Brabham avec une voiture de course qui a pris la route en 2021!

[brabhamautomotive.com](http://brabhamautomotive.com)



PHOTOS: BRABHAM



La BT62R est directement dérivée de la version course. Un autre modèle 100 % "civil" est en préparation.

## BT62R

> 710 ch > 340 km/h > 0 à 100 km/h : moins de 3"



### EN ROUTE

**C**ela faisait 22 ans qu'il tenait. Mais il n'a pas résisté à la BT62. La voiture de course australienne a fait tomber le record du circuit de Phillip Island qui avait été signé, en 2000, par une monoplace de type Formule 3000. Pas mal... Et le pilote auteur de la performance de préciser que « *le tour n'était pas parfait* ». Une confirmation supplémentaire que le fils de son père – ce n'est pas un scoop, mais quand ledit père est connu, ça positionne le fils – a, en faisant renaître la marque éponyme, développé une supercar redoutable et redoutée sur la piste. Laquelle a pris la direction de la route

en ajoutant un R derrière son nom, pas pour Racing mais pour Road. Extrapoler une version routière d'une voiture de course reste le meilleur moyen d'obtenir une protagoniste capable de tenir tête aux forces en présence. Et la fiche technique ne laisse pas longtemps planer le doute. Le V8 atmosphérique maison de 5,4 litres développe 710 ch pour un couple de 68 mkg, comme dans la version de compétition. La boîte séquentielle Holinger est reprise, mais elle se dote d'un embrayage classique et d'un étagement revu pour une utilisation plus civilisée. Les suspensions ont aussi été retravaillées (avec garde au sol variable de 70 à 130 mm), comme la ligne d'échappement ou l'aérodynamisme.

Le châssis en fibres de carbone devrait permettre de rester autour de la tonne, mais l'arrivée d'équipements de confort (climatisation, caméra de recul, pare-brise chauffant, etc.) alourdit la note. Au-delà de permettre à la marque de commercialiser son premier modèle routier, la BT62R constitue un travail de préparation en vue de l'arrivée d'un autre projet qui sera, lui, destiné à un usage 100 % routier. En attendant, c'est encore vers la compétition que Brabham se tourne avec la BT63R GT2 Concept, remarquée fin 2021 lors de la finale GT2 European Series. Elle devrait faire son retour en 2023 face aux Audi R8, Lamborghini Huracán et Porsche GT2 RS... (presque) comme sur la route!

> V8 > 5385 cm<sup>3</sup> > 710 ch à 7 400 tr/min > 68 mkg à 6 200 tr/min > Propulsion > BV 6 séquentielle > L/l/h: 4 460/1950/1200 mm  
> Pneus AV: 265/35 R 20; AR: 325/30 R 21 > 1000 kg environ > 1,41 kg/ch environ > 1300000 € environ





# BUGATTI

L'italien Ettore Bugatti fonde sa marque en 1909 en Alsace allemande. La firme Bugatti devient française en 1918 et construit alors le plus beau des palmarès sportifs. Jean Bugatti, le fils, se tue en 1939, Ettore meurt en 1947, la marque s'éteint. Elle renaît brièvement à Modène, de 1987 à 1995. En 1998, Volkswagen la réinstalle à Molsheim. Depuis fin 2021, Bugatti appartient à Rimac et Porsche.

[bugatti.com](http://bugatti.com)



## BOLIDE

> 1850 ch > 520 km/h > 0 à 100 km/h: 2"17



### BEAU BOLIDE

**D**epuis l'année dernière, il n'est plus possible d'acheter un W16. Toutes les Chiron, Mistral et Bolide ont été vendues. Leur production s'achèvera en 2024, lorsque tous les exemplaires auront été livrés, ouvrant une nouvelle ère (électrifiée à plus ou moins haute dose) pour la marque de Molsheim. Histoire de finir en beauté, c'est la coutume, le W16 prendra place dans la Bugatti la plus extrême de l'histoire. La bien nommée Bolide ajoute en effet aux arguments traditionnels de la marque la légèreté, ce qui est inédit. Et elle ne fait pas les choses à moitié avec son poids (à sec) de 1 450 kg, là où une

Chiron Super Sport accuse 1 972 kg (toute "mouillée")! Pour arriver à ce résultat, il a fallu faire suivre un régime minceur strict au moindre élément constituant la sportive. La carrosserie et la cellule centrale sont en carbone, alors que les éléments de liaison et la visserie sont en titane. On trouve encore de l'acier, pour le faux châssis arrière, mais il ne fait que 1 mm d'épaisseur. Les pneumatiques sont montés sur des jantes en magnésium qui limitent le poids de chaque roue à 7,4 kg pour l'avant et 8,4 kg pour l'arrière. Compte tenu de cette nouvelle donne, le W16 n'a même pas besoin de forcer son talent et se présente dans la même configuration, à 1 600 ch, que dans la Super Sport. Bugatti indique malgré

tout qu'il est possible de gagner 250 ch en utilisant un carburant avec un indice d'octane de 110, non homologué pour un usage routier. Les performances annoncées sont stratosphériques. La Bolide ne réclamerait que 12"1 pour passer de 0 à... 400 km/h! En courbe, elle serait capable d'encaisser une force latérale de 2,8 G. Au niveau des liaisons au sol, le train arrière multibras de la Chiron a été repris, ce qui n'est pas le cas à l'avant où apparaît un système de combinés ressort/amortisseur à culbuteurs en position horizontale. Cela devrait jouer en faveur du mordant du train avant. Présentée en 2020, la Bolide devrait être livrée en 2024. Quatre ans pour passer d'un rêve à une réalité, ce n'est finalement pas si long.

★ > W16 quadriturbo > 7993 cm<sup>3</sup> > 1850 ch à 7000 tr/min > 163,1 mkg à 2000 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée  
★ > L/l/h: 4 756/1998/995 mm > Pneus AV: 305/35 R19; AR: 345/30 R19 > 1450 kg (à sec) > 0,78 kg/ch (à sec) > 4 000 000 € (40 exemplaires) ★

PHOTOS: BUGATTI



**BUGATTI**





Bugatti n'a pas prévu de toit... mais affirme travailler sur un "parapluie en carbone".



PHOTOS : BUGATTI

# MISTRAL

> 1600 ch > 420 km/h > 0 à 100 km/h : 2"5 environ



## VENT DEBOUT

**O**n a beau être vent debout contre la disparition du W16 Bugatti, le législateur en a décidé autrement.

Une profonde injustice pour ces modèles qui, certes dégagent quelques centaines de grammes de CO<sub>2</sub> lorsqu'ils roulent, mais se vendent au compte-gouttes et passent le plus clair de leur temps au garage... à l'arrêt. Plutôt que de condamner une poignée d'hypercars, il serait plus efficace d'éradiquer la multitude de vieux diesels mal réglés, qui font autant de mal à la planète qu'à l'automobile. Mais la loi ne fait pas d'exception avec l'exceptionnel. Sa dernière apparition, le W16 la fera dans un roadster, la Mistral. Un vent nouveau pour la Chiron qui n'avait jamais ôté son toit, contrairement

à la Veyron (Grand Sport puis Grand Sport Vitesse) avant elle. Son nom, d'ailleurs, n'est pas une référence directe au vent qui souffle dans le sud de la France, mais plutôt une référence à l'une des plus longues lignes droites existant sur un circuit : celle du Paul-Ricard. Une manière de faire comprendre que cette nouvelle Bugatti vise d'ores et déjà le titre de roadster le plus rapide de la planète... et qu'elle est française, comme le rappellent également les drapeaux tricolores fichés sur les bas de portes. À bord, ça risque de souffler sachant que la Mistral reprend la configuration moteur de la Super Sport 300+. Quadruple alimentation optimisée et décalage à la coupure d'allumage dans les tours (au-delà de 7 000 tr/min) permettent d'aller chercher 100 ch supplémentaires, à 1 600 ch. La solution d'un toit, même

sommaire, n'a pas été la priorité de Bugatti qui avoue quand même travailler sur une solution semblable à celle de la Veyron Grand Sport, sous la forme d'un "parapluie en carbone". Mais le véritable intérêt sera bien sûr d'entendre rugir le W16 en sac à dos juste derrière les occupants. Une expérience qui promet déjà d'être unique... et de le rester. Car la production de la Mistral est limitée à 99 exemplaires, naturellement déjà tous vendus. Reste une question du côté du poids. Mais il ne faut pas se faire trop d'illusions. Sachant qu'une Chiron est déjà lourde, le roadster devrait dépasser les 2 tonnes à cause des renforts pour la rigidité. Avec 1 600 ch qui poussent derrière, mieux vaut un châssis qui ne vrille pas ! La tournée d'adieu du W16 se fera donc en roadster. Quelle meilleure manière de lui souhaiter bon vent ?



> W16 quadriturbo > 7993 cm<sup>3</sup> > 1600 ch à 7050 tr/min > 163,1 mkg à 2000 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée  
> L/l/h: 4756/1998/995 mm > Pneus AV: 305/35 R19; AR: 345/30 R19 > 2000 kg environ > 1,25 kg/ch environ > 6000000 € (99 exemplaires)



BUGATTI



PHOTOS: BUGATTI

# CHIRON Super Sport

> 1600 ch > 440 km/h > 0 à 100 km/h : 2"4

## PLUS VITE QUE LA MUSIQUE

**C**hez Bugatti, on a le choix entre une Chiron ou... une Chiron. Pourtant, les possibilités sont quasi infinies, pour peu que le portefeuille suive. Le menu de base se compose de versions plus ou moins spécialisées comme la Pur Sport pour le circuit et la Super Sport pour la vitesse. Après, tout est une question de goût et de moyens puisqu'aucune Bugatti ne ressemble à une autre. Dans la famille, la Super Sport a certainement la ligne la plus élancée, sachant que ce qualificatif est rarement employé pour une Chiron. Cela s'explique par le travail spécifique mené sur l'aérodynamisme de celle qui se revendique comme la voiture la plus rapide du monde, avec son record surnaturel à plus de 490 km/h. Moins de résistance à l'air, c'est aussi moins d'accroches pour l'œil. Un travail qui s'apprécie tout particulièrement à l'arrière. La poupe s'allonge ainsi de 22,9 cm pour offrir une carrosserie "long tail". Le moteur est encore et toujours le W16 dans sa déclinaison 1600 ch. L'étagement de la boîte a été légèrement revu, le 7<sup>e</sup> rapport étant allongé de 3,6 %. Une fois derrière le volant, on oublie complètement que la mission de cette Chiron est d'être la plus rapide en vitesse maximale. Tous les sens sont mobilisés pour dompter l'accélération : 1600 ch et 163 mkg de couple, cela

n'arrive pas tous les jours, même pour un essayeur de *Sport Auto*. On a beau savoir que cette hypercar désintègre le 0 à 400 km/h en 28"4 (4" de moins qu'une Chiron ordinaire, déjà extra... ordinaire), au moment de vérifier, le conducteur n'en croit pas ses yeux. Peut-être parce qu'ils s'enfoncent au fond de son crâne à l'accélération et tentent de s'échapper de ce même crâne au freinage. Aucune supercar n'est capable de déployer une puissance aussi inépuisable. Reprendre l'accélérateur à 300 km/h équivaut à un Launch Control dans bon nombre de sportives. Les passages en courbe se font à des vitesses surnaturelles, même si l'on sent, sur le circuit Paul-Ricard, une légère paresse du train avant. Jamais, lors des changements d'appuis, la Super Sport ne parvient à faire oublier son poids, mais elle l'assume tellement qu'on finit par l'oublier. Le plus impressionnant lors de cet essai, c'est que nous avons pu quitter le circuit du Castellet pour nous promener sur les routes étroites et sinueuses de l'arrière-pays varois. Et nous avons découvert une hypercar ultrapolyvalente, presque facile. Tellement qu'on pourrait presque la confier à notre grand-mère, si elle était capable de rentrer dedans... et d'en sortir. Quand on sait de quels exploits cette Super Sport est capable, se rendre aussi accessible constitue certainement sa plus grande qualité. Le 30<sup>e</sup> exemplaire prévu a été livré au client à l'été 2022. Une page se tourne...

★ > W16 quadriturbo > 7998 cm<sup>3</sup> > 1600 ch à 7050 tr/min > 163,1 mkg à 2000 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée > L/l/h: 4773/2038/1212 mm > Pneus AV: 285/30 R 20; AR: 355/25 R 21 > 1972 kg > 1,18 kg/ch > 3840000 € (30 exemplaires) > Essai n° 719 ★

# CHIRON Pur Sport

> 1500 ch > 350 km/h > 0 à 100 km/h: 2"3

## TÊTE CHERCHEUSE

**D**ans la famille Chiron, la Pur Sport est celle qui incarne le mieux l'agilité. Bien sûr, il n'est pas question de l'aligner au départ d'une Spéciale de rallye, mais par rapport à ses sœurs, elle est taillée pour aller plus vite quand ça tourne. Et c'est le cas. Comparée à la Chiron, cette Pur Sport change de cap de façon plus immédiate et digère mieux les irrégularités. La direction se révèle aussi plus informative, sachant que les Michelin Sport Cup 2R (au lieu des Sport Cup 2) y sont certainement pour quelque chose... à condition qu'ils soient en température. Les modifications de ce modèle portent sur le carrossage, négatif de 2,5° aux quatre roues, et sur des ressorts de

suspension raffermiss de 65 % à l'avant et 35 % à l'arrière. De nouveaux éléments en carbone, les jantes en magnésium et la ligne d'échappement en titane sont aussi synonymes d'un allègement de 50 kg. Le W16 avance 1 500 ch et délivre une poussée tout simplement inouïe dans un bruit sourd de tonnerre. Le rupteur a été repoussé de 200 tr/min et les rapports de boîte ont été raccourcis de 15 %. Mais le bloc est tellement généreux qu'il donne l'impression de ne pas avoir besoin de changer de rapport. Le 0 à 200 km/h, exterminé en 5"5, laisse une Ferrari SF90 Stradale et ses 1 000 ch à 8 dixièmes... Ce n'est pas parce que la Pur Sport est plus à l'aise dans les virages qu'elle ne tient pas son rang dans les lignes droites!

★ > W16 quadriturbo > 7998 cm<sup>3</sup> > 1500 ch à 6900 tr/min  
> 163,2 mkg à 2000 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée  
> L/l/h: 4544/2038/1212 mm > Pneus AV: 285/30 R 20; AR: 355/25 R 21 > 1870 kg > 1,25 kg/ch  
> 3000000 € (60 exemplaires) > Essai n° 707 ★



PHOTOS: BUGATTI

PHOTOS: BUGATTI



# CHIRON Profilée

> 1500 ch > 380 km/h > 0 à 100 km/h: 2"3

## PRIX PLAFOND

**À** 9 792 500 €, la Chiron Profilée est devenue la voiture neuve la plus chère au monde. Un prix qui n'est pas "catalogue" mais le résultat d'une vente aux enchères de cet exemplaire unique. Au-delà des chiffres, c'est l'histoire du modèle qui a de l'intérêt. Certains clients n'auraient en effet pas trouvé leur bonheur parmi les multiples déclinaisons de la Chiron (Sport, Pur Sport, Super Sport). Bugatti s'est alors penché sur un modèle intermédiaire entre la Chiron et la Pur Sport. L'idée est de préserver la polyvalence de la première tout en intégrant les améliorations techniques de la seconde. On retrouve donc le carrossage spécifique, la suspension raffermiss et les

rapports de boîte plus courts de la Pur Sport. Ici, le W16 de 1 500 ch catapulte la sportive à 200 km/h en 5"5, à 300 km/h en 12"4! Mais l'élément le plus visible est le très élégant traitement de la partie arrière. L'aileron de la Pur Sport laisse place à un plus petit appendice façon "queue de canard" qui donne à la poupe un style moins massif. Le travail sur l'aérodynamisme a également touché d'autres points comme le fond plat. Résultat, la vitesse maximale gagne 30 km/h par rapport à celle de la Pur Sport. Au total, 30 exemplaires de cette Profilée devaient être produits. Mais alors qu'elle était prête, l'ensemble des créneaux de production pour les 500 Chiron étaient déjà réservés. Elle est donc restée unique.

★ > W16 quadriturbo > 7998 cm<sup>3</sup> > 1500 ch à 6900 tr/min  
> 163,2 mkg à 2000 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée  
> L/l/h: 4544/2038/1212 mm  
> Pneus AV: 285/30 R 20; AR: 355/25 R 21  
> 1870 kg > 1,25 kg/ch > 9792500 € (1 exemplaire) ★



# CATERHAM

La Seven est une Lotus de 1957 à 1972. En 1973, Caterham, jusque-là monteur des kits, rachète les droits. Entre 2012 et 2014, Caterham Group a semblé changer de dimension avec la reprise de l'écurie Lotus de F1 et l'annonce d'une production commune avec Renault pour la nouvelle Alpine. Cette dernière a avorté, mais Renault a racheté l'écurie de F1. Arrivée des Super Seven 600 et 2000 en 2023.

[caterham.fr](http://caterham.fr)



PHOTOS: GREG

## SEVEN 340R

> 170 ch > 209 km/h > 0 à 100 km/h: non communiqué



### DES SENSATIONS PURES

**L**es Caterham n'ont jamais eu besoin d'une avalanche de chevaux pour procurer, non pas des performances, mais des sensations. Or, n'est-ce pas là le but ultime recherché par tous les amateurs de sportives ? Cela étant, quand Caterham a annoncé que la 270, son milieu de gamme, allait devenir la 340, on n'avait aucune raison de ne pas s'en réjouir. Et 70 chevaux de plus dans une barquette au poids plume, cela compte double. À ceci près qu'au même titre que les Anglais conduisent du mauvais côté de la route, ils ne comptent pas comme nous. Et s'ils n'étaient pas Anglais, on dirait même qu'ils ont raison, mais nous avons notre orgueil, nous les Français. On se

contente donc de le penser. Le chiffre 340 désigne bel et bien la puissance, mais rapportée à la tonne. Sans maîtrise... du poids, la puissance n'est rien ! Rapporté au poids plume de l'animal, cela donne 170 ch au lieu de 135 ch auparavant. Sachant que la Seven est annoncée à 560 kg, on a déjà des sueurs froides en se disant que l'élément perturbateur de ce bel équilibre risque d'être... le pilote. Un adulte mâle atteint facilement 80 kg. Et voilà le poids total qui augmente de près de 15 % ! Mais la Seven a un "truc" pour filtrer à l'entrée, sur un critère physique. Son fuselage est tellement étroit que les mensurations idéales tournent autour de 1,75 m et 70 kg (pour les plus gourmands, il existe un châssis large, ou moins étroit). Après l'effort, le réconfort. Lancer le "gros"

4 cylindres de 2 litres et enclencher la première plante le décor. Ça grogne d'un côté, c'est viril de l'autre. Les mises en vitesse sont... aériennes. On sent que le bloc Ford se gausse des 560 kg à mouvoir, lui qui rigolait déjà dans la Focus ST. Le conducteur, lui, est hilare même s'il apprend à interioriser, l'absence de pare-brise n'étant pas l'idéal pour rire à gorge déployée. Le supplément de puissance est plutôt bien digéré par les pneus Avon ZZS et le différentiel à glissement limité. L'avantage, c'est que le pilote, assis sur le train arrière, sera le premier au courant du moindre survirage. En 2023 apparaît la Super Seven 2000, avec la même fiche technique, mais sous une carrosserie (encore) plus rétro pour 61 435 €.



> 4 cylindres > 1999 cm<sup>3</sup> > 170 ch à 7 250 tr/min > 17,7 mkg à 6 000 tr/min > Propulsion > BV 5 manuelle  
> L/l/h: 3100/1580/1090 mm > Pneus AV: 185/55 R 13; AR: 215/55 R 13 > 560 kg (à sec) > 3,29 kg/ch (à sec) > 57 955 € > Essai n° 732





# SUPER SEVEN 600

> 84 ch > 168 km/h > 0 à 100 km/h : 6"9

## EX-FAN DES SEVENTIES

**C**ette année 2023 rime avec nouveautés pour Caterham : les Super Seven 600 et 2000 font leur apparition. Alors que la 2000 reprend les dessous techniques de la Seven 340, la 600 repose, elle, sur la 170. Dans les deux cas, ces "nouveautés" s'habillent d'une carrosserie aux notes plus... anciennes qu'elles ne l'étaient déjà ! Échappement en inox, bouchon de réservoir chromé et ailes avant évasées finissent de dessiner une personnalité très seventies. L'absence de modification technique laisse augurer des prestations routières identiques à celles de la Seven 170. On retrouve ainsi les 85 petits poneys extraits d'un bloc 3 cylindres turbo riquiqui (660 cm<sup>3</sup>) d'origine Suzuki.

Les performances annoncées ne feront frémir aucun amateur de sportives, mais les sensations au volant en feront fuir plus d'un ! Cheveux au vent, assis loin du train avant mais près du sol, le conducteur en prend pour son grade. Souple dans la circulation urbaine, le 3 cylindres gonfle la culasse lorsqu'on le sollicite et envoie l'aiguille du compte-tours titiller les 7 000 tr/min. On ne manipule le minilevier de boîte que par plaisir : il donne l'impression que l'on joue directement avec les pignons. Le train avant à double triangulation est précis, mais doit être posé. L'essieu arrière rigide sautille sur les irrégularités, mais les 12 mkg ne mettent pas à mal la motricité. Si l'équilibre ne demande que du doigté sur un sol sec, en cas de chaussée mouillée, de la poigne sera nécessaire.

★ > 3 cylindres turbo > 660 cm<sup>3</sup> > 84 ch à 6 500 tr/min > 11,8 mkg à 4 000 tr/min  
> Propulsion > BV 5 manuelle > L/l/h : 3180/1470/1090 mm  
> Pneus : 155/65 R 14 > 469 kg\* > 5,52 kg/ch\* > 44 275 € ★

\* Mesure Sport Auto de la Seven 170



PHOTOS : CATERHAM



PHOTOS : CATERHAM

# SEVEN 485 R

> 240 ch > 233 km/h > 0 à 100 km/h : 4"5\*



## EN ATTENTE DE RETOUR

**L**es grands constructeurs ne sont pas les seuls à avoir des soucis d'approvisionnement. La 485 R, qui coiffe la gamme en France, est momentanément suspendue du catalogue, jusqu'au 2<sup>e</sup> trimestre 2023. Mais vous allez rapidement comprendre que cela vaut la peine d'attendre. Cette Caterham peut se résumer en un chiffre : 2,45. C'est le rapport poids/puissance exprimé en kilos par cheval. Rappelons qu'une GT3 RS affiche 2,9 kg/ch. Et, contrairement à cette dernière, l'Anglaise est dépourvue de toit et d'un quelconque élément de confort. Le conducteur doit ainsi faire des efforts pour se laisser glisser dans le cockpit avec lequel il sera constamment en contact (coudes, genoux, côtes...), même s'il a un gabarit de jockey. Le 4 cylindres d'origine Ford prend des airs de pétard à mèche courte. L'aiguille du compte-tours se rue sur la zone rouge et en redemande après 5 500 tr/min. Pour cause d'émissions, la boîte de 6 a perdu un rapport, ce qui entraîne un étagement plus long, moins adapté à cravacher un moteur aussi pointu. Direction ultra-informative, train avant précis, train arrière joueur, la 485 R sait même faire preuve d'une certaine polyvalence avec ses suspensions aux réglages souples qui survolent les défauts de la chaussée. De là à dire qu'elle est confortable...

★ > 4 cyl. atmo. > 1999 cm<sup>3</sup> > 240 ch à 8 500 tr/min > 21 mkg à 6 300 tr/min > Propulsion > BV 5 manuelle > L/l/h : 3180/1575/1090 mm > Pneus AV : 175/55 R 13 ; AR : 205/55 R 13 > 588 kg\* > 2,45 kg\* > 64 675 € > Essais n°s 619, 630 et 641 ★

\* Mesures Sport Auto



# CHEVROLET

Louis Chevrolet, Suisse d'origine, fonde sa firme en 1911 à Detroit. Absorbée par General Motors, elle en devient la marque best-seller, utilisée un temps pour rebadger les Daewoo. En 2014, Chevrolet abandonne le marché français, mais Corvette et Camaro continuent jusqu'en 2019. La Corvette fait sa mue en 2022 avec un moteur... arrière.

[chevrolet.fr](http://chevrolet.fr)



## CORVETTE E-Ray

> **655 ch** > **Non communiqué** > 0 à 100 km/h : **2"5** environ



### PREMIÈRE DE CORVÉE

**S**i Chevrolet a changé sa Corvette de A à Z, tellement qu'elle aurait pu être rebaptisée, ce n'est pas pour la beauté du geste. Ni pour obtenir une sportive plus équilibrée et plus efficace... même si cela fait partie des apports de la 8<sup>e</sup> génération. Si les ingénieurs sont repartis d'une feuille blanche, c'est pour lui assurer un avenir. Lequel, on ne cesse de le rabâcher, sera électrique, partiellement ou totalement. La Corvette a décidé d'y aller par étapes, on l'en remercie. La E-Ray est ainsi la première Corvette hybride et la première Corvette 4 roues motrices! Effet bénéfique de l'ajout d'un moteur électrique

(il faut bien qu'il y en ait) : une hausse de la puissance à 655 ch. Un bonus conséquent sachant que chez nous, le V8 était dégonflé à 482 ch, au lieu de 502 ch aux États-Unis. Le voilà donc regonflé à bloc. Sur le 0 à 100 km/h, l'effet est spectaculaire. La E-Ray promet un 0 à 96 km/h en 2"5 *versus* un 0 à 100 km/h en 3"5 pour la Stingray! C'est ce qui s'appelle une humiliation en règle. Précisons que le gouffre qui sépare les deux modèles ne s'explique pas uniquement par la différence de puissance, mais aussi par le nombre de roues motrices. Sur l'exercice du sprint, un train avant qui contribue à l'effort, ça fait... la différence. C'est le moteur électrique qui est chargé d'animer l'avant. Il développe 163 ch et est alimenté

par une (petite) batterie de 1,9 kWh qui prend place entre les sièges. Ce bloc serait tout de même capable de déplacer seul la sportive jusqu'à 72 km/h, faisant aussi de la E-Ray la première Corvette... traction! Côté poids, la E-Ray avance 1 712 kg en coupé et 1 749 kg en cabriolet (respectivement 1 530 et 1 576 kg pour la Stingray), des valeurs qui s'entendent "à sec". Un surpoids que la suspension Magnetic Ride 4.0 devrait parvenir à maîtriser. Chevrolet n'a pas pris non plus de risques au niveau des freins, les carbone-céramique étant livrés de série. Espérons que le V8 se réveille suffisamment souvent pour pouvoir profiter de sa mélodie. La marque parle « *d'expérience sonore viscérale* », ça nous va bien!

★ > **Hybride** > Puissance cumulée: **655 ch** > **V8** > **6162 cm<sup>3</sup>** > **502 ch** à 6 450 tr/min > **64,5 mkg** à 5150 tr/min > Moteur électrique (AV) > **163 ch** > **16,8 mkg** > Batterie: 1,9 kWh > Intégrale > **BV 8** robotisée > L/l/h: 4 699/2025/1235 mm > Pneus AV: 275/30 R 20; AR: 345/25 R 21 > **1712 kg** à sec (1749 kg à sec) > **2,61 kg/ch** à sec (2,67 kg/ch à sec) > **Prix non communiqué** ★

Entre parenthèses, données de la version Cabriolet



# SWISSVAX™

## PROVENCE

Protège | Répare | Rénove | Recolore



### TRAITEMENTS CARROSSERIE & CUIRS SUR MESURE

Découpe numérique de film protecteur PPF (Mât/Brillant/Teinté)

Nettoyage cryogénique | Lustrage

Réparation de cuir (centre agréé Colourlock) | Rénovation | Recoloration

[carrosserieherve.com](http://carrosserieherve.com)

Chevrolet



PHOTOS: GREG



Peu de différences entre le coupé et le cabriolet. La nouvelle Corvette a certaines manières de la 718 Cayman.



# CORVETTE Stingray Cabriolet

> 482 ch > 315 km/h > 0 à 100 km/h: 3"8\* (3"5)



## MES TOITS À MA PLACE

**O**n pourrait commencer par souligner les changements radicaux de cette nouvelle Corvette, la 8<sup>e</sup> du nom. Passer d'une muscle car au moteur avant à une supercar au moteur central arrière, cela ressemble à une métamorphose. Mais nous allons plutôt voler au secours du client qui hésite entre une Stingray Coupé et une Stingray Cabriolet. Car dans les deux cas, le toit est rigide... et il s'enlève! Quelle différence me direz-vous? Dans le coupé, il s'agit d'un hard-top à déposer manuellement, dans le cabriolet d'un élément motorisé. À l'œil la différence est ténue, au volant aussi. Le cabriolet accuse bien 35 kg de plus et la rigidité semble un peu moins... rigide, mais en matière de précision de conduite, la différence est imperceptible. Cette Corvette revue de fond en comble revoit donc son équilibre. Le conducteur avance dans l'habitacle pour laisser de la place au moteur derrière lui, ce qui lui donne moins la sensation d'être au volant d'une sportive différente. Il retrouvera heureusement ce côté exotique, qu'il venait chercher en optant pour une Corvette, dès la première accélération. Sous le capot (arrière) se cache le V8 atmosphérique maison, affichant toujours 6,2 litres, bien qu'il n'ait plus rien à voir. On reconnaît malgré tout ses déphasages de distribution (1-8-7-2-6-5-4-3) qui lui garantissent toujours une sonorité, rauque et profonde, et une souplesse qui rendrait presque la boîte superflue. Mais elle a le bon goût de se faire apprécier. Ce système Tremec TR-9080 à double

embrayage sait tout faire, passer les rapports ni vu ni connu en balade ou enchaîner les vitesses en cascade en conduite musclée. En pinaillant, on notera simplement qu'elle rend quelques dixièmes (centièmes?) à une PDK Porsche, il est vrai surdouée. La suspension respecte la tradition puisqu'il est possible d'opter, en option, pour le système magnéto-rhéologique. Trois modes sont disponibles (Tour, Sport et Track) et ils font chacun ce que l'on attend d'eux. Le Tour permet de goûter à une filtration efficace pour les longs trajets, le Sport verrouille la réponse de l'amortissement pour tenir la caisse sans que cela devienne invivable, et le Track est parfait sur le bitume lisse d'un circuit. Côté comportement, le changement d'architecture a rebattu les cartes. À tel point qu'on lui trouve certains points communs avec une Porsche 718. Le train avant manque d'une pointe de conviction à l'inscription, et arriver trop vite se solde par une tendance au sous-virage. À la réaccélération, le train arrière est soudé au bitume et il ne faut pas espérer ressortir en travers, en regardant par la vitre latérale. Les temps changent. Pour faire glisser l'arrière, il faut la provoquer au freinage, la déséquilibrer à l'accélération et ne pas être en retard au contre-braquage... une manœuvre compliquée par le volant carré. En traversant l'Atlantique, le V8 a perdu une poignée de chevaux. Mais il en reste suffisamment, assez pour accrocher la borne kilométrique en 21"9 malgré des Michelin Sport 4S et une gestion de la motricité perfectibles. Enfin, la Corvette conserve son argument d'un rapport prix/plaisir imbattable.

★ > V8 > 6162 cm<sup>3</sup> > 482 ch à 6450 tr/min > 62,5 mkg à 4500 tr/min > Propulsion > BV 8 robotisée  
> L/l/h: 4634/1934/1234 mm > Pneus AV: 245/35 R19; AR: 305/30 R20 > 1717 kg\* (1527 kg)  
> 3,56 kg/ch\* (3,16 kg/ch) > 106 200 € (99 650 €) > Essais n<sup>os</sup> 699, 712, 718 et 725 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Coupé

# CORVETTE Z06

> 679 ch > Plus de 350 km/h > 0 à 100 km/h : moins de 3"

## À PLAT MAIS À BLOC!

**C**ela ne saute pas forcément aux yeux, mais Z06 est l'équivalent pour la Corvette de GT3 pour la 911. Trois lettres qui ouvrent les portes des circuits à des supersportives développées pour la route. Trois lettres qui cachent en l'occurrence mal l'impressionnant travail qui a été mené sur cette Corvette. Le V8 atmosphérique est toujours là (ouf!), mais il est bien différent. De 6,2 litres à l'origine, il passe à 5,5 litres et gagne un vilebrequin plat. Et le voilà gonflé à bloc avec ses 679 ch! Qui dit vilebrequin plat dit également vitesses de rotation élevées, ce que confirme le régime de 8 400 tr/min auquel est atteinte la puissance maximale. C'est presque 2 000 tr/min de plus qu'avec le 6,6 litres de la Corvette standard. Un big block qui tourne aussi vite,

cela promet une sonorité que l'on entendait jusqu'alors uniquement sur le bord des circuits. Le couple recule logiquement, mais de peu, et la modification du rapport de pont devrait faire passer inaperçu ce changement. Pour adapter le comportement à ces nouvelles données, les suspensions ont été raffermies, la monte pneumatique rehaussée et le système de freinage renforcé (étriers 6 pistons à l'avant). Pour aller plus loin, les habitués du modèle se tourneront vers le pack Z07 qui transformera la Z06 en bête de circuit: semi-slicks Michelin Sport Cup 2R montés sur des jantes en carbone, freins carbone-céramique, optimisation aérodynamique et suspension revue. Ainsi équipée, la Z06 pourrait encaisser 1,22 G en courbe. Reste à savoir si on la verra rouler chez nous... ailleurs que sur la piste mancelle!

> V8 > 5490 cm<sup>3</sup> > 679 ch à 8 400 tr/min > 63,6 mkg à 6 300 tr/min > Propulsion > BV 8 robotisée > L/l/h: 4 630/1934/1234 mm > Pneus AV: 275/30 R 20; AR: 345/25 R 21 > Prix non communiqué (commercialisation courant 2023)



PHOTOS: CHEVROLET



PHOTOS: CHEVROLET

# CAMARO ZL1

> 659 ch > 305 km/h > 0 à 96 km/h : 3"4

## TENUE À DISTANCE

**P**our profiter des charmes de la Camaro, il faut désormais traverser l'Atlantique... ou passer la porte d'un importateur indépendant. Quelle que soit l'option choisie, il y a peu de risques de regretter cette prise d'initiative. Cette muscle car, déclinée en coupé ou cabriolet, entretient avec une certaine application la tradition des V8 survitaminés sous des carrosseries de "berline à papa". Ou presque, car devant la Camaro ZL1, on se doute que l'on n'a pas affaire à un coupé mû par un 4 cylindres turbo "downsized". Il y en a deux fois plus, des cylindres, et le bloc a plutôt été

"upsizé". Le V8 6,2 litres est bien sûr issu de la Corvette, mais il se paie le luxe d'ajouter un compresseur, ce qui fait grimper en flèche la puissance à 659 ch! La C8 européenne et ses frères 482 ch font pâle figure... L'efficacité n'étant pas la priorité d'une muscle car, elle n'est disponible qu'en propulsion. Une machine à faire des donuts pour les grands gourmands. Côté boîte, il y a le choix entre une manuelle à 6 rapports (pauvre embrayage qui doit passer 90 mkg de couple!) ou une automatique à 10 rapports. Opter pour le pack 1LE (suspensions Multimatic, pack aéro et pneus Goodyear Eagle F1 Supercar 3R) relève de la simple précaution...

> V8 compresseur > 6162 cm<sup>3</sup> > 659 ch à 6 400 tr/min > 89,8 mkg à 3 600 tr/min > Propulsion > BV 10 automatique > L/l/h: 4 812/1897/1330 mm > Pneus AV: 285/30 R 20; AR: 305/30 R 20 > 1761 kg > 2,67 kg/ch > Non commercialisée



# CUPRA

Jusqu'à fin 2017, Cupra était le label sportif de Seat. Parmi ses réalisations, la Leon de 300 ch s'est montrée redoutable sur le Nürburgring. Puis Cupra entame l'année 2018 comme marque à part entière. Après deux Seat rebadgées, le premier modèle Cupra prend la forme... d'un SUV. [cupraofficial.fr](http://cupraofficial.fr)

PHOTOS: CUPRA

Avec le 5 cylindres Audi, le SUV Formentor étonne... en bien!



## FORMENTOR VZ5

> 390 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"2

### ESSAI TRANSFORMÉ

**L**ancer une nouvelle marque dans un paysage automobile proche de la saturation, cela tient déjà de la gageure. Mais lorsque ladite marque se spécialise dans les modèles dynamiques, à une époque où les normes dynamisent les modèles sportifs, on se dit que l'affaire est pliée. Eh bien non! La preuve avec Cupra, émanation sportive de Seat, qui a visiblement trouvé son public... contrairement à la marque mère qui continue à le (et à se) chercher. Or le premier modèle 100 % Cupra (c'est-à-dire pas une Seat rebadgée) est un SUV. Le Formentor, lancé en 2020, va connaître son premier restylage cette année. Ce qui ne changera pas fondamentalement ses arguments. Aux côtés des indispensables hybrides rechargeables, il aligne un 4 cylindres 2 litres de 310 ch (celui de la Golf GTi) qui n'a déjà rien d'antipathique, mais récupère surtout le 5 cylindres Audi qui est, lui, carrément sympathique! Symphonique aussi avec son timbre rocailleux un peu moins libéré que dans une RS3. Un moteur turbo "rétro" avec un petit creux sous

2500 tr/min et un gros effet turbo après. Malgré 1,6 tonne, le 0 à 100 km/h est bouclé en 4"2 avec une efficacité avérée des 4 roues motrices au moment du décollage. Ce système est (aussi) repris de la RS3. Il peut envoyer jusqu'à la moitié du couple sur le train postérieur, sachant que chacune des roues arrière reçoit un embrayage multidisque qui peut envoyer la totalité du couple sur celle qui a le plus d'adhérence. En mode Cupra, il sera ainsi possible de ramener le train avant vers l'intérieur du virage en reprenant l'accélérateur tôt. À la recherche de plus de fun? Il suffit de basculer en mode Drift! Il sera alors permis de s'adonner aux joies de la glisse avec un SUV 4 roues motrices. L'exercice est plus probant sur un revêtement à faible adhérence. Sur le sec, les variations de la répartition du couple et les reprises d'adhérence sont plus délicates à gérer. En position Cupra, la suspension raye de son vocabulaire la notion de confort, mais garantit une assiette constante. La direction se montre consistante et la DSG assez rapide. Maintenant que Cupra a prouvé qu'elle est capable de faire un SUV sportif, on attend avec impatience sa première sportive... sportive!

★ > 5 cyl. turbo > 2480 cm<sup>3</sup> > 390 ch à 5700 tr/min > 48,9 mkg à 2250 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée > L/l/h: 4450/1839/1528 mm > Pneus: 255/35 R 20 > 1608 kg > 4,12 kg/ch > 59990 € ★

# LEON VZ

> 300 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 5"6\* (5"9)



## ENFONCER LE CLOU

**L**a Leon n'était visiblement pas assez sportive comme ça. Ou plutôt, elle l'était, mais ça ne se voyait pas assez. La marque a donc ajouté une finition Cup, pour bien enfoncer le clou de la sportivité. Jantes de 19" biton, coques de rétro et becquet de toit cuivrés, la Leon gagne encore en testostérone. Mieux que des modifications esthétiques, la Cup reçoit des baquets spécifiques, implantés plus bas que dans les autres versions. Cela devrait profiter au feeling de conduite. Le reste de l'offre ne change pas avec un break qui coiffe le catalogue en puissance avec 310 ch en 4x4 (ou 300 ch en traction). Plus légère (de 225 kg!), la compacte compte 300 ch. Le 4 cylindres VW est archiconnu et il est, ici, bien en jambes. Nous avons relevé 5"6 sur le sprint à 100 km/h, soit mieux que le temps promis par le constructeur (5"7). Le 1 000 m départ arrêté n'entame pas sa bonne humeur avec un temps de 24"3. Dommage que cette belle santé ne soit pas accompagnée d'une voix émouvante. Ça grogne, mais ça ne mord pas. Différentiel avant piloté, suspension adaptative et direction précise permettent d'exploiter un châssis très efficace, bien que peu joueur. La boîte, elle, rechigne parfois à rétrograder. Mais cela ne suffit pas à ternir le beau bilan de la Leon.

★ > 4 cyl. turbo > 1984 cm<sup>3</sup> > 300 ch à 5300 tr/min  
> 40,8 mkg à 2000 tr/min > Traction > BV 7 robotisée  
> L/l/h: 4398/1799/1442 mm > Pneus: 235/35 R19  
> 1490 kg\* (1534 kg) > 4,97 kg/ch\* (5,11 kg/ch)  
> 40450 € (42110 €) > Essais n<sup>os</sup> 726 et 735

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, les chiffres du break 300 ch



PHOTOS: LAURENT VILLARON



## ATECA TSI

> 300 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"9

## EN TERRAIN CONNU

**P**remier modèle de la marque Cupra, l'Ateca est une Seat habilement déguisée. Sous une carrosserie qui fait tout pour se différencier, la fiche technique ne fait rien pour se différencier. On retrouve ainsi le châssis, le moteur et la boîte des Audi SQ2 ou VW T-Roc R. Il n'y a donc pas de mauvaises surprises à craindre de cette Ateca, qui n'évolue pas en terre inconnue, mais en terrain connu. Le 4 cylindres 2 litres turbo est toujours aussi volontaire pour envoyer 1,5 tonne à 100 km/h en moins de 5". Cela sans Launch Control, mais avec 4 roues motrices, ce qui compense partiellement. La preuve, la Leon VZ, plus

légère, équipée du même moteur mais en simple 2 roues motrices, affiche un retard de 6 dixièmes selon les chiffres du constructeur. Grâce à sa suspension pilotée, l'Ateca lutte efficacement contre les prises de gîte, même si cela se traduit parfois par des sautilllements sur une chaussée dégradée. Le train avant n'est pas plombé et accroche le point de corde avec un certain entrain. Le poids et les 4 roues motrices ont tendance à lui faire élargir la trajectoire. Le sachant, le conducteur entrera sur les freins (ce que facilite le système signé Brembo... en option), en essayant de décaler l'arrière, qui se laissera faire sans y mettre réellement de conviction. Dommage que l'Ateca ne puisse plus recevoir l'échappement Akrapovic.

★ > 4 cyl. turbo > 1984 cm<sup>3</sup> > 300 ch à 5300 tr/min > 40,8 mkg  
à 2000 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée  
> L/l/h: 4386/1841/1613 mm > Pneus: 245/40 R19  
> 1540 kg > 5,38 kg/ch > 44990 €



PHOTOS: CUPRA



# CZINGER

Diplômé de Yale, Kevin Czinger crée d'abord une société d'impression de pièces automobiles en 3D. Il se lance ensuite dans la production de batteries automobiles. Fort de ces deux compétences, il dévoile, début 2020, sa toute première voiture, la 21C, une hypercar hybride et dont la construction fait principalement appel à l'impression 3D.

[czinger.com](http://czinger.com)



PHOTOS: CZINGER

## 21C V Max

> 1267 ch > 407 km/h > 0 à 100 km/h: 1"9



### RÉVOLUTION CONTINUE

**L**es hypercars s'adressent à des clients qui ont les moyens de ne pas attendre. Mais en la matière, l'exception automobile fait exception. Les hypercars sont des modèles uniques, assemblés à la main, personnalisés à l'extrême et dont la production commence souvent au moment de la commande. Difficile, dès lors, de compter sur une livraison rapide. La 21C, annoncée comme l'une des sportives les plus rapides de son époque, s'inscrit dans ce temps long. Dévoilée en 2020, sa production ne devrait débuter qu'en 2023. Mais pour faire attendre les 80 futurs propriétaires (en partant du principe que toute la production sera vendue), Czinger a fait rouler sa première 21C à Goodwood en 2022, pour prouver le réalisme de ses ambitions. Avant cela,

la marque l'avait emmenée sur le circuit des Amériques à Austin, au Texas, pour montrer de quoi elle était capable. Elle ne s'est pas fait prier puisqu'elle a battu le record de la piste de 6", détenu pas une McLaren P1, plutôt douée en matière de record! Les concepteurs mettent en avant une approche différente de celle des autres hypercars. La marque a ainsi développé son logiciel de modélisation, ses propres matériaux (aluminium, fibre de carbone ou titanium) et sa technologie de fabrication (impression 3D). Outre la rapidité, cette méthode présente l'intérêt d'un haut niveau de réparabilité (il suffit de réimprimer la pièce à l'identique) et d'amélioration (il suffit de réimprimer la pièce en la changeant). La chaîne cinématique est également maison avec un V8 de 2,88 litres doté d'un vilebrequin plat et d'un double turbo inséré dans l'angle de 80° dessiné par les bancs de cylindres.

Un bloc de poche, capable de délivrer 963 ch à 10 500 tr/min. Un régime de moto appliqué aussi aux passagers qui se retrouvent l'un derrière l'autre. C'est moins bien pour discuter, c'est mieux pour la répartition des masses. Chaque roue avant est équipée d'un moteur électrique, alimenté par deux batteries de 2,6 kWh installées dans les pontons latéraux. Annoncée à l'origine à 1 267 ch, la puissance pourrait grimper, en option, à 1 368 ch, pour un poids à sec de seulement 1 250 kg! Les performances s'annoncent terrifiantes avec un 0-400-0 promis en 27", soit bien mieux que la reine de l'exercice, la Koenigsegg Regera (31"49). Pas encore produite, la 21C est en amélioration continue et vient d'être déclinée en version V Max pour dépasser 400 km/h. Sans toutefois avoir les moyens, *a priori*, d'inquiéter la Bugatti Chiron Super Sport 300+. À suivre...

★ > Hybride > 1267 ch cumulés > 87 mkg cumulés > V8 > 2880 cm<sup>3</sup> > 963 ch à 10 500 tr/min > 77 mkg à 6 000 tr/min > 2 moteurs électriques avant > 204 ch > Batteries: 2x2,6 kWh > Intégrale > BV7 séquentielle > 1250 kg > 1 kg/ch > 2 000 000 € environ (80 exemplaires) ★





dallara

# DALLARA

Quasi inconnu du grand public, Gian Paolo Dallara est une sommité du monde de la compétition. Après avoir fait ses classes chez Maserati et Lamborghini, il monte en 1972 une entreprise qui fabrique presque tout ce qui court sur un circuit...

Une expérience de la course mise au service de la route avec l'arrivée de la Stradale, présentée le jour des 81 ans du fondateur de la marque, le 16 novembre 2017.

[dallara.it](http://dallara.it)



Les portes papillon servent aussi de toit. Elles se déposent, comme le pare-brise.

PHOTOS: DALLARA

## STRADALE

> 400 ch (500 ch) > 280 km/h > 0 à 100 km/h: 3"2 (non communiqué)

### TROIS EN UNE

**M**ême avec de l'imagination, il n'est pas facile de voir dans cette Stradale la descendante de la Lamborghini Miura. Elles ont pourtant le même concepteur, l'ingénieur de génie Gian Paolo Dallara, qui voit dans ses deux chefs-d'œuvre la même recette... à la position du moteur près. On ne va pas le contrarier. Si la curiosité nous pousse à nous plonger dans la fiche technique, notons avant de commencer une particularité de cette Stradale (qui veut dire "route" en italien). C'est une Barchetta dans sa version la plus pure et la plus légère. En ajoutant un pare-brise en polycarbonate, elle devient un Roadster destiné à ceux qui ne veulent pas porter un casque en permanence. Enfin, pour ceux qui veulent se servir de leur voiture toute l'année - quelle exigence tout de même! -, il est possible d'en faire un coupé, baptisé Targa, doté de portes à ouverture papillon. Une sportive 3 en 1 qu'il est possible de transformer à sa guise, avec un peu d'entraînement et beaucoup d'huile de coude (l'inverse fonctionne aussi). Sans ses portes qui lui servent aussi de toit, la Stradale n'en a pas, de portes. Il faut enjamber le ponton et se laisser glisser dans une baignoire de carbone. Beaucoup de carbone, cela veut dire peu de poids. Certains conducteurs auront d'ailleurs peut-être du mal à l'accepter: il se peut que le châssis soit plus léger qu'eux (80 kg)... Une chasse au gramme qui passe par tous les éléments, à l'image de la

ligne d'échappement en inox de 19 kg seulement. Tout, ici, est fait maison dans l'usine Dallara, sauf le moteur qui n'est autre que le 2,3 Ecoboost de la Ford Focus RS. Mais il a été optimisé comme il se doit, avec une cartographie revue, un volant moteur allégé et une nouvelle culasse forgée. À l'oreille, on ne reconnaît pas cette sonorité sourde et rugueuse modelée par la ligne en inox. Pour cravacher cette mécanique, il y a deux outils: la boîte mécanique 6 de la Focus RS ou une boîte séquentielle simple embrayage signée ZF. Sur la console centrale prend place un commodo qui permet de choisir entre les deux modes disponibles: Normal avec une puissance limitée à 350 ch et Sport pour obtenir les 400 ch promis. La direction non assistée ultraprécise et la rigidité de la caisse mettant en confiance, c'est en Sport qu'on s'élance pour cet essai. Les accélérations, épicées par le sifflement du turbo, sont fulgurantes et on passe la barre des 100 km/h seulement 3"2 après s'être élancé! Les freinages se montrent tout aussi radicaux, surtout les premières fois avant d'avoir apprivoisé leur dosage. On se félicite de bien avoir attaché le harnais! Poids plume, centre de gravité bas, roues aux quatre coins, suspensions Tractive à double triangulation rigides, effet de sol et Pirelli Super Trofeo spécifiquement développés donnent l'impression que la Stradale est capable d'aller plus vite en courbe qu'en ligne droite... Et pour celui qui se demande ce que cette Stradale a de routière, Dallara a développé une version EXP destinée à la piste... encore plus radicale!



> 4 cyl. turbo > 2264 cm<sup>3</sup> > 400 ch (500 ch) à 6200 tr/min > 51 mkg (71,3 mkg) à 2500 tr/min  
 > Propulsion > BV 6 manuelle (s robotisée) > L/l/h: 4185/1875/1041 mm  
 > Pneus AV: 205/40 R 18; AR: 255/30 R 19 > 855 kg (890 kg) à sec > 2,14 kg/ch (1,78 kg/ch) à sec  
 > 189000 € environ (200000 € environ) > Essai n° 679

Entre parenthèses, les données de la version Stradale EXP

DELAGE

# DELAGE

Ingénieur des Arts et Métiers, Louis Delage fait ses armes chez Peugeot avant de fonder sa propre marque en 1905 à 31 ans. Enchaînant les succès en compétition, en particulier en endurance, Delage commercialise parallèlement des modèles de luxe à l'élégance rare (D8). En 2019, Laurent Tapie, fils de, relance la marque aidé par 12 investisseurs principalement français. **delage-automobiles.com**



PHOTOS: DELAGE



La Delage D12 a fait ses premiers tours de roues. On peut confirmer, à l'oreille, qu'un V12 est à l'œuvre.



## D12 GT

> 1100 ch > 360 km/h > 0 à 100 km/h : 2"6 (2"9)

### CARROSSAGE POSITIF

**S**i on nous avait dit que nous verrions une Delage neuve rouler en 2022, nous ne l'aurions jamais cru. C'est pourtant ce qu'il s'est passé lors du dernier Goodwood Festival of Speed. La flèche bleue s'est élancée entre les bottes de paille anglaises et a fait rugir son V12 pour le plus grand bonheur des spectateurs qui n'en croyaient pas plus leurs yeux que leurs oreilles. Un V12 français, voilà qui n'est pas banal. Mais Delage n'avait d'autre choix que cette architecture moteur. Rappelons qu'Enzo Ferrari avait qualifié lui-même de « merveille d'ingénierie » le V12 Delage qui animait la 2LCV de course dans les années 1920. La course, c'est visiblement ce qui a présidé à l'ensemble du développement de la D12. Difficile de ne pas reconnaître l'architecture d'une monoplace carrossée (châssis monocoque, suspensions contractives) qui fait grand cas de l'aérodynamisme, moins de l'esthétisme. Ce qu'elle n'est pas d'ailleurs, monoplace, dans la mesure où deux occupants peuvent prendre place à bord, l'un derrière l'autre comme dans l'iconoclaste Czinger 21C. Le troisième passager, c'est un V12 atmosphérique annoncé de fabrication maison (C.Q.F.D.). Signe des temps, il sera épaulé par un moteur électrique développant 20 ou 110 ch, selon qu'il s'agit de la

version Club (à vocation circuit) ou GT. Si c'est la version la moins puissante qui est désignée comme vouée au circuit, c'est parce qu'elle sera aussi moins lourde, grâce à une installation électrique plus modeste. La GT est annoncée à 1 310 kg *versus* 1 220 kg. Un poids plume pour une puissance écrasante. Le V12 devrait atteindre 990 ch seul, donc 1 010 ch en Club et 1 100 ch en GT. Le petit constructeur français a de grandes ambitions, comme celle de battre le record sur la boucle nord du Nürburgring, désormais détenu par la Mercedes-AMG One. Pour cela, il compte sur un casting d'ingénieurs et de metteurs au point triés sur le volet avec, entre autres, Jacques Villeneuve. À partir de 2023, 30 exemplaires de la D12 devraient être assemblés et livrés. Outre les déclinaisons GT ou Club, les propriétaires pourront cocher l'option permettant de déposer la bulle de verre façon cockpit d'avion. Il sera ensuite possible de monter un pare-brise pour en faire un roadster ou un déflecteur comme sur une F1. Dans ce cas, le casque sur-mesure sera livré avec. Trois voitures en une, comme chez Dallara avec la Stradale, sauf que l'on n'évolue pas dans les mêmes sphères tarifaires, sachant que chacune des options est proposée à 190 000 €, soit quasiment le prix de la Stradale! Mais en cochant les deux options, la note tombe à 260 000 €. L'exception automobile française est de retour.

> **Hybride** > Puissance cumulée: **1100 ch** (1010 ch) > Couple cumulé: **109,8 mkg** (90,1 mkg) > **V12** > **7599 cm<sup>3</sup>** > **990 ch** à 8200 tr/min > **84,9 mkg** à 6200 tr/min > Moteur électrique > **110 ch** (20 ch) > **24,9 mkg** (5,25 mkg) > Propulsion > **BV 8** séquentielle > L/l/h: 4 645/2 063/1115 mm > Pneus AV: 265/35 R 20; AR: 325/30 R 21 > **1390 kg** (1300 kg) à sec > **1,26 kg/ch** (1,29 kg/ch) à sec > **2400000 €** (30 exemplaires)

\* Entre parenthèses, les chiffres de la version Club

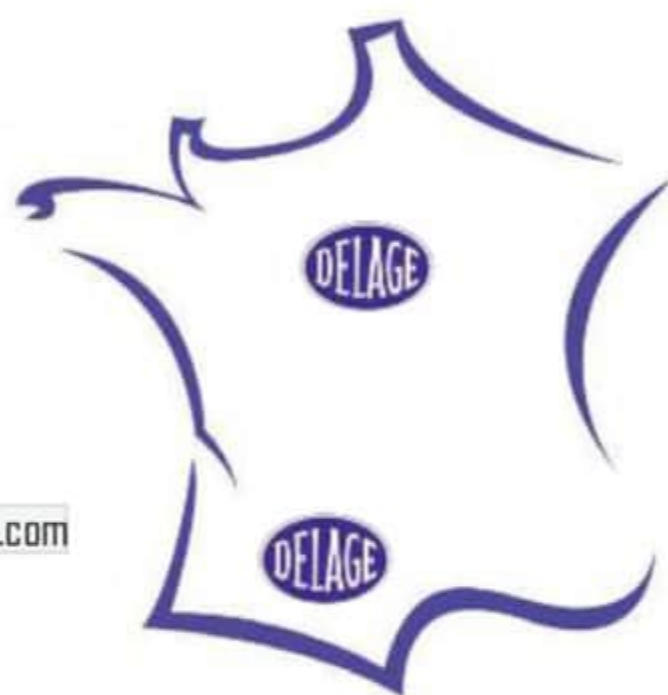
DELAGE



## D12 "LA F1 DE ROUTE"

1100 cv - 1390kg - Vitesse max : 360km/h - 0-100km/h : 2.4s  
Production limitée à 30 voitures.

DELAGE SUD - Marcassus Sport  
Colomiers  
[s.marcassus@delage-automobiles.com](mailto:s.marcassus@delage-automobiles.com)



DELAGE NORD - CPSA  
Fontenay sur Eure  
[x.bertin@delage-automobiles.com](mailto:x.bertin@delage-automobiles.com)

DÉCOUVREZ L'HYPERCAR DELAGE D12 : [WWW.DELAGE-AUTOMOBILES.COM](http://WWW.DELAGE-AUTOMOBILES.COM)



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



# DEUS

Deus (dieu en latin et en toute modestie) est une marque autrichienne créée en 2020. Elle profite de la plate-forme électrique mise au point par Williams Advanced Engineering, à destination des petites marques voulant éviter les coûts de développement. Italdesign se charge du... design. Reste à inventer l'histoire qui va avec!

[deusautomobiles.com](http://deusautomobiles.com)



PHOTO: DEUS

## VAYANNE

> 2243 ch > Plus de 400 km/h > 0 à 100 km/h: 1"99



### OH MON DIEU!

Jusqu'alors, lorsqu'on recherchait une supercar autrichienne, on se rendait directement chez KTM. L'autre marque de supercar autrichienne ne joue pas dans le même registre. Deus choisit la voie de la facilité – d'autres appelleront ça la voie de l'avenir – en présentant une supersportive électrique. Une option "propre" à offrir une avalanche de chevaux, mais dont la capacité à déclencher

une avalanche d'émotions reste toujours à déterminer. Sur le réalisme du projet, en tout cas, il y a de quoi être rassuré par les bonnes fées qui se sont penchées sur son berceau. Côté style, c'est Italdesign qui a œuvré. Côté châssis, moteur à aimants et batterie, c'est Williams Advanced Engineering (émanation de l'écurie de Formule 1) qui s'est chargé de fournir une base saine et de faire tous les branchements pour que la Vayanne prenne la direction des circuits sans court-circuit.

Ce qui permet à Deus de dire « *designed in Austria, made in Italy, electrified in the United Kingdom* ». Côté puissance, il y en a, et beaucoup: 2243 chevaux, pas moins, et un couple dantesque de 203,9 mkg, de quoi passer sous la barre symbolique des 2" au 0 à 100 km/h. Une catapulte qui, comme ses congénères, place un moteur sur chaque roue pour éviter, grâce à la gestion électronique, que le premier virage ne se transforme en ligne droite. Premières livraisons en 2025.



> Électrique > 2243 ch > 203,9 mkg > Intégrale > BV automatique > 1810 kg > 0,81 kg/ch > Prix non communiqué (99 exemplaires)



# DE TOMASO

De Tomaso est une marque italienne de voitures de course et de route à moteur V8 Ford, créée en 1959 par l'Argentin Alejandro de Tomaso. Un équilibre italo-américain qui penche soit vers l'un (Mangusta) soit vers l'autre (Pantera). Disparue en 2004, elle renaît en 2015 grâce à des capitaux chinois.

[detomaso-automobili.com](http://detomaso-automobili.com)



PHOTO: DE TOMASO

## P900

> 900 ch > Non communiqué > 0 à 100 km/h: non communiqué



### PROMESSES À TENIR

Le lecteur qui passe de l'article consacré à Delage à celui dédié à De Tomaso peut avoir le sentiment que le recyclage est dans l'air du temps. Ce qui n'est pas faux. Cela se constate aussi dans le domaine automobile avec les résurrections plus ou moins inattendues de marques du passé. La P900, révélée fin 2022, est en fait une P72 (aperçue en 2019 au Goodwood Festival of Speed) destinée

à la compétition. La marque caresserait-elle l'espoir de s'engager en catégorie LMH (hypercars) aux 24 Heures du Mans? Rien n'est confirmé, mais il n'y a pas de mal à rêver... Si la P72 destinée à la route faisait appel à un V8 de 5 litres et 700 ch d'origine Ford, la version de course s'en remet à un V12 atmosphérique, rien que ça! Le chiffre 900 aurait une double signification: il désignerait à la fois la puissance du moteur et le poids de la sportive! Moins d'une tonne, ce serait un exploit, mais le V12 est

d'ores et déjà annoncé comme le plus compact et le plus léger (200 kg) vu à ce jour. Sachant que la structure et la carrosserie entièrement en carbone ne pèseront pas lourd non plus dans la balance. Côté pedigree, ce bloc de 6,2 litres, capable de tutoyer 12300 tr/min, viendrait de chez Capricorn Group, un spécialiste de la pièce de compétition. Problème: ce bloc ne sera pas prêt avant 2024. Solution: la P900 peut être livrée avec un V10 Judd! Le plus dur reste à faire: tenir ses promesses.



> V12 > 6200 cm<sup>3</sup> > 900 ch environ > Propulsion > BV 6 séquentielle > 900 kg environ > 1 kg/ch environ > 2850000 € environ (18 exemplaires)





# DONKERVOORT

Joop Donkervoort, en 1978, est l'un des plus honorables "répliqueurs" de Lotus Seven. Depuis, il l'améliore. Plus de 1000 Donkervoort ont été construites, toujours plus rapides et extrêmes.

À partir de 1996, la firme a bénéficié de moteurs Audi, puis d'une assistance précieuse pour mieux monter en puissance. La F22 marque une nouvelle étape...

[donkervoort.nl](http://donkervoort.nl)



PHOTOS : DONKERVOORT

## F22

> 500 ch > 290 km/h > 0 à 100 km/h : 2"5

### PAS SAGE DE TÉMOIN

**O**n peut hériter de la boucherie, de la supérette ou de l'entreprise de travaux publics familiale... On peut également hériter de Donkervoort. Certes, il n'y a pas de sot métier, mais il y en a qui font plus plaisir que d'autres. Joop, fondateur de la marque de missiles sol-sol néerlandaise, a passé le témoin à Denis, son fils, qui semble aussi déterminé que le paternel à imposer sa loi chez les supercars. L'héritier vient de présenter sa première création, la F22, digne descendante de la D8 GTO. En plus moderne, ce qui se perçoit immédiatement dans les lignes de la nouvelle venue, en dépit du peu de carrosserie qu'elle porte. Le physique général ne change pas, avec un capot interminable, un échappement latéral, une cellule habitable rejetée sur des roues arrière carénées et des roues avant hors de la carrosserie. Croiser une Donkervoort dans la rue sera toujours synonyme de luxation de la mâchoire ! Le conducteur, lui, risque plus le coup du lapin. L'incorruptible (et irremplaçable) 5 cylindres Audi est toujours de la partie, mais il gagne... 85 ch, alors que l'on n'avait pas vraiment l'impression qu'il en

manquait. Mais quand ça va dans ce sens, on ne va pas se plaindre ! Là où on commence à avoir des sueurs froides, c'est lorsqu'on apprend que le poids fond à 750 kg (à sec) ! Et voilà un rapport poids/puissance à 1,5 kg/ch... en vente libre. Certes, encore faut-il avoir les moyens (294 000 €), mais cela ne garantit pas d'être capable de conduire la F22. Heureusement, Donkervoort sait y faire, question châssis. Repris de la D8 GTO, il est toujours constitué de tubes d'acier, de panneaux en fibres de carbone, mais sa rigidité a été doublée. La transmission se fait toujours aux roues arrière, par l'intermédiaire d'une boîte manuelle 5. Le différentiel arrière à glissement limité Torsen ne sera pas de trop pour digérer les assauts d'un 5 cylindres turbo au meilleur de sa forme. Le freinage AP Racing fait dans la valeur sûre, comme la monte pneumatique (Nankang AR-1) qui se révèle *a priori* efficace si l'on se fie au temps surréaliste annoncé de 0 à 100 km/h : 2"5, il ne doit pas y avoir trop de problèmes de motricité. Le 0 à 200 km/h ? Fusillé en 7"9. Peu de sportives sont capables d'avancer de telles performances. Il ne reste plus à la F22 qu'à les confirmer. De notre côté, on ne demande qu'à les vérifier !

★ > 5 cyl. turbo > 2480 cm<sup>3</sup> > 500 ch à 6360 tr/min > 65,2 mkg à 5150 tr/min  
> Propulsion > BV 5 manuelle > L/l/h : 4 039/1912/1105 mm  
> Pneus AV : 235/40 R18 ; AR : 275/35 R19 > 750 kg à sec > 1,5 kg/ch à sec  
> 294 000 € (75 exemplaires) ★



# FERRARI

Enzo Ferrari, ancien pilote et directeur du service course d'Alfa Romeo, fonde sa Scuderia en 1929 et son usine en 1947. En 1969, il doit accepter le soutien de Fiat. Après un record de production en 2012, le P.-D.G, Montezemolo, choisit de borner sa production à 7 000 unités pour mieux préserver la valeur de chacune. Mais Montezemolo est parti... et la production bat, depuis, record sur record.

[ferrari.com](http://ferrari.com)



PHOTOS : LAURENT VILLARON

# SP3 Daytona

> 840 ch > 340 km/h > 0 à 100 km/h : 2"8

## POT PAS POURRI

**F**errari décline... au bon sens du terme! Après les SP1 et SP2 Monza, voici venir la SP3 Daytona. Autant de membres de la famille Icona en forme d'hommage, dont il eut été dommage qu'ils n'existent pas. L'événement à célébrer est le triplé Ferrari à Daytona en avril 1967, en plein duel avec Ford, lequel a pris l'avantage sur la piste des 24 Heures du Mans trois ans de suite (1967, 1968, 1969). La SP3 est un melting-pot de différentes inspirations, comme les 330 P3/4, les 412 P, les 350 CanAM ou les 512 S. Résultat, un style qui sort quelque peu des canons de beauté de la marque de Maranello, ce qui est toujours mieux pour se faire repérer. Si l'on en croit le regard éberlué des passants, c'est réussi. En revanche, 100 % d'entre eux sont capables de dire que c'est une Ferrari, mais moins de 10 % peuvent donner son nom exact. Le principe du pot-pourri du style est repris pour la partie technique et, compte tenu des éléments retenus, jamais ce terme n'aura été aussi mal employé! La coque en carbone vient de la LaFerrari, au même titre que les suspensions. Le V12 atmosphérique, lui, est hérité de la 812 Competizione. Mais comme il est passé du capot avant à l'arrière, il a fallu revoir deux ou trois "détails" comme l'alimentation en carbone entièrement redessinée. Quitte à avoir le nez dans la mécanique, les bielles sont passées au titane, les pistons ont été renforcés, le vilebrequin a été allégé et rééquilibré. Tout cela, et plus encore, permet d'obtenir le moteur le plus puissant construit par la marque mais surtout de décaler le rupteur toujours plus haut à 9500 tr/min! Le

travail aérodynamique impressionne, à l'image de la cheminée qui canalise le flux d'air derrière le rétro et le propulse sur les flancs, au niveau du moteur, de façon à augmenter la déportance. Ou cette petite entrée d'air située au niveau du becquet arrière chargée non d'augmenter l'appui, mais de refroidir le feu arrière... qui avait tendance à fondre avec la chaleur des pots d'échappement! Car le V12, avec ses 840 ch, est du genre lance-flamme. D'instinct, on passe les rapports bien avant le rupteur sur les premières accélérations. L'allonge est tellement sidérante qu'on se dit qu'il y en a suffisamment comme ça. Et pourtant la poussée continue, comme une vague irrésistible qui emporte tout sur son passage. Ferrari annonce 7"4 sur le 0 à 200 km/h et, même si elles n'y sont pas, il ne doit pas y en avoir beaucoup plus. Ce qu'il n'y a pas assez, c'est du son. La mélodie est pourtant parfaite, digne d'un V12 de Maranello, mais malgré l'absence de toit, on cherche le bouton pour libérer l'échappement. Il n'y en a pas. Cette sourdine (imposée par les normes d'homologation?) est un outrage au travail des motoristes. On peut en revanche se consoler avec un châssis d'une réactivité peu commune. La SP3 change de cap comme si elle était attirée par un aimant géant au point de corde. La direction donne l'impression au conducteur qu'il oriente les roues du bout des doigts. Posée par terre, dotée de tarages fermes, la suspension ne se montre jamais cassante ni même rustre avec les passagers. On pourrait même parler de confort sans passer pour un menteur. Il suffit d'ajouter à cela un équilibre divin et une électronique présente quand on en a besoin, mais toujours transparente, pour faire de la SP3 un must.

★ > V12 > 6496 cm<sup>3</sup> > 840 ch à 9 250 tr/min > 71 mkg à 7 250 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée  
> L/l/h: 4686/2050/1142 mm > Pneus AV: 265/30 R 21; AR: 345/30 R 21 > 1485 kg à sec > 1,77 kg/ch à sec  
> 2 000 000 € environ (599 exemplaires) > Essai n° 728 ★

Le V12 ne se contente pas d'être le moteur Ferrari le plus puissant: il tourne aussi à 9 500 tr/min.



Ferrari



## ROMA SPIDER

> 620 ch > 320 km/h > 0 à 100 km/h: 3"4

### RETOUR AUX SOURCES

**L**e monde automobile, aussi, est soumis aux modes. Qu'elles soient esthétiques ou technologiques, les nouvelles tendances sont recherchées par les marques, expérimentées puis déclinées sur leurs modèles en fonction de leur intérêt. Celui des coupés-cabriolets, dotés d'un toit rigide rétractable, était de combiner les avantages des deux mondes, sans les inconvénients des deux mondes ! Mais ces systèmes étaient complexes et lourds ce qui, à une époque qui mesure les qualités d'une voiture à ses émissions de CO<sub>2</sub>, pose un problème. Voilà donc une catégorie en voie de disparition, l'arrivée de la Roma Spider ne faisait que confirmer le phénomène. Chez Ferrari, les toits rigides sont légion, à commencer par celui de la Portofino M mais aussi des F8 Spider ou 296 GTS. Pas la Roma Spider qui s'en remet à une capote classique

en toile, la première chez Ferrari depuis 54 ans et la 365 GTS4. Outre l'économie de poids, cela permet de préserver la ligne du coupé, le toit en toile nécessitant moins de place pour être logé. La manœuvre ne prend que 13 » est peut-être réalisée jusqu'à 60 km/h. Si une capote souple, et son mécanisme, ne pèse pas lourd, un cabriolet a toujours besoin de renforts pour compenser l'ablation du toit. Ici, cela se traduit par 84 kg supplémentaires. Ce qui ne devrait pas faire une différence fondamentale. Il y a même de fortes chances que le V8 biturbo, inchangé, ne s'aperçoive même pas de cette surcharge. Ferrari fait d'ailleurs comme si de rien n'était et annonce 3 » 4 sur le 0 à 100 km/h, soit le temps exact de la version coupé. L'arrivée de cette Roma Spider est une bonne nouvelle pour les amateurs de vrais cabriolets, moins pour la Portofino M qui devrait quitter le catalogue. La fin d'une époque.

> V8 biturbo > 3855 cm<sup>3</sup> > 620 ch à 5750 tr/min > 77,4 mkg à 3000 tr/min  
 > Propulsion > BV 8 robotisée > L/l/h: 4 656/1974/1306 mm  
 > Pneus AV: 245/35 R 20; AR: 285/35 R 20 > 1654 kg > 2,66 kg/ch  
 > Prix non communiqué

PHOTOS: FERRARI





# CH

## CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

**TAILORED  
FOR YOU**

**Tastes change. Not passion.\***

\* Les goûts changent. Pas la passion.

### PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

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

[carrosserieherve.com](http://carrosserieherve.com)

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



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

Ferrari



Le V8 biturbo  
a la poigne et la  
progressivité des  
V12 atmo maison!

## ROMA

> 620 ch > 320 km/h > 0 à 100 km/h : 3"4



### DOLCE ET... VITE!

**L**orsqu'on est un constructeur de sportives de prestige et que l'on vise les sommets, pas facile de descendre... en gamme. Les attentes liées à la marque sont telles qu'il y a quasiment plus à perdre qu'à gagner en faisant ce mouvement vers le bas. Un piège dont la Roma s'est jouée avec une facilité déconcertante. La petite Ferrari par le prix (tout est relatif) en est une grande par le talent. Et elle ne s'est pas contentée d'être au rendez-vous en matière de prestations routières, elle a bousculé le style de la marque au cheval cabré. Une nouvelle signature qui a d'abord interpellé, ensuite intrigué, puis enfin séduit. Une réussite sur laquelle Ferrari va capitaliser en déclinant une version cabriolet à toit souple (la Portofino M est un coupé-cabriolet à toit rigide). Mais revenons à la Roma qui mérite vraiment le détour... et des tours de circuit. Sous le long capot, c'est le V8 de 3,9 litres

biturbo qui œuvre. Cette mécanique que l'on attendait turbulente, elle est docile, mais dans le bon sens du terme. L'ascension du compte-tours se fait à vitesse grand V, mais pas d'effet turbo, de la progressivité et de la linéarité, comme à la grande époque des V12 atmosphériques. Tout en douceur, mais avec une poigne suffisante pour expédier le 0 à 200 km/h en 9"3... quel souffle! Il ne manque qu'un petit quelque chose en plus, au-delà de 5 500 tr/min, pour déclencher l'euphorie. Là, on reste au stade de l'hilarité, ce qui contenterait déjà la plupart des sportives. La Roma reprend en partie le châssis de la Portofino M, mais a soigné son poids: seulement 1 662 kg, et répartis de façon quasi idéale entre l'avant et l'arrière. En découle un équilibre de funambule qui ne souffre plus de la tendance à piquer du nez dans les enchaînements serrés qu'à la Portofino. Les changements de cap sont tellement vifs et l'agilité si virevoltante qu'on croirait ce coupé doté de 4 roues directrices. Ce qui

n'est pas le cas. Outre l'équilibre naturel, Ferrari a convoqué tous les raffinements électroniques, à commencer par la suspension SCM-E. Elle contrôle mais ne muselle pas, de façon à offrir un excellent confort. Il y a ensuite les e-diff, F1 track, FDE, SSC6.0 dont on ne sait pas trop ce qu'ils font, mais seulement qu'ils le font bien! La direction a quant à elle fait l'objet d'un soin particulier: c'est réussi, elle offre un toucher de route quasi sensuel. Ferrari la considère tellement aboutie qu'il n'est pas possible d'en modifier le paramétrage avec le manettino. Tout comme la cartographie moteur, sanctuarisée elle aussi. Le tableau ne serait pas complet sans une boîte de vitesses capable de donner le rythme, et le bon. C'est ce que fait celle de la Roma grâce à une gestion d'une telle intelligence que l'on en vient à ne même plus regretter les "clongs" du levier de vitesses contre la grille métallique des anciennes Ferrari. Et parvenir à surpasser la nostalgie, pour une sportive moderne, cela relève de l'exploit.

★ > V8 biturbo > 3855 cm<sup>3</sup> > 620 ch à 5750 tr/min > 77,4 mkg à 3000 tr/min > Propulsion > BV 8 robotisée > L/l/h: 4656/1974/1301 mm  
> Pneus AV: 245/35 R 20; AR: 285/35 R 20 > 1662 kg\* > 2,68 kg/ch\* > 206890 € > Essais n° 704 et 712



\* Mesures Sport Auto



PHOTOS: GREG



Ferrari

PHOTOS : FERRARI



## PORTOFINO M

> 620 ch > 320 km/h > 0 à 100 km/h : 3"45

### DÉBARRAS DE CHOIX

**F**errari ne se plaint pas de sa Portofino M, et nous non plus. Le coupé-cabriolet a en effet participé aux excellents résultats de la marque en 2022. Mais il a été lancé en 2017 et après un restylage et des améliorations techniques en 2020 (à l'occasion desquels il est devenu "M" ou Modificata), il voit arriver l'heure de la retraite. Sans compter que la Roma se décline désormais en une version découvrable, avec un toit souple cette fois. Difficile de dire si la Portofino aura une relève. En revanche, on peut affirmer qu'elle a de beaux restes. Le V8 biturbo est toujours fidèle au poste avec ses 620 ch, c'est-à-dire 20 ch de plus qu'en début de carrière. Un "cadeau" pour faire oublier l'arrivée d'un filtre à particules, qui n'en est pas un, lui. Du côté des performances, le temps de 3"4 sur le 0 à 100 km/h permet de faire jeu égal avec la Roma, en dépit de l'embonpoint. Sur le 0 à 200 km/h, elle se laisse un peu distancer (9"8 *versus* 9"4) sans jamais perdre le contact. En sonorité, c'est une autre histoire, le filtre à particules pouvant être renommé filtre à décibels. Ferrari a pensé qu'il serait bon de compenser : la ligne d'échappement gagne des clapets

actifs. Le résultat est convaincant, compte tenu des bâtons qu'on lui a mis, non pas dans les roues, mais dans les cordes vocales. Ce coupé-cabriolet, plutôt pensé pour la balade en bord de mer que la grosse attaque sur une petite route de montagne, révèle des talents insoupçonnés en comportement. Merci à l'armée de puces savantes qui contrôle tous les organes de cette Ferrari et qui réfléchit vite, agit bien, mais surtout a le bon goût de passer inaperçue. Le conducteur est ravi : il pense que c'est lui qui sait y faire ! Le différentiel actif, par une action ciblée sur les freins, fait pivoter la sportive qui informe de ses réactions. C'est moins le cas de la direction qui garde quelques informations pour elle. Autre bémol, une suspension trop permissive lorsqu'on décide de ne plus amuser la galerie, mais de l'épater. Ce qui, une fois de plus, n'est pas la vocation première de la Portofino. Faire de la ville non plus. On comprend dès lors pourquoi la DCT 8 exprime sa désapprobation par quelques à-coups. Elle ne demande qu'à dégainer les rapports comme une mitrailleuse, ce qu'elle fait au simple effleurement des doigts sur les palettes. Enfin, la Portofino M possède un argument qui fait le bonheur des indécis : elle évite d'avoir à choisir entre coupé et cabriolet.

★ > V8 biturbo > 3855 cm<sup>3</sup> > 620 ch à 5750 tr/min > 77,4 mkg à 3000 tr/min > Propulsion > BV 8 robotisée > L/l/h : 4594/1938/1318 mm  
> Pneus AV : 245/35 R 20 ; AR : 285/35 R 20 > 1761 kg\* > 2,84 kg/ch\* > 212230 € > Essai n° 714 ★

\* Mesures Sport Auto



le nouveau nom de

Retro  
ASSURANCES

Quattro  
ASSURANCES

# Nous assurons ce qui compte le + pour vous



*Plus belle la vie !*

*Ma première  
moto !*

*Tarif Collection  
à partir de 9 ans !*

*Toujours plus  
de liberté !*

*Maison  
de famille !*

*Sans hésitation  
on y va !*

Désormais regroupés sous la marque **Rétro+**, nous optimisons le coût de vos assurances avec des contrats personnalisés tant pour les véhicules de loisirs que pour les véhicules de tous les jours, votre habitation et votre santé. Grâce à nos innovations et les nouvelles technologies, bénéficiez d'un des meilleurs rapports service/prix du marché.



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

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

# F8 Tributo

> 720 ch > 340 km/h > 0 à 100 km/h: 2"9 (2"9)



## VENI, V8, VICI

**D**epuis le début de l'année, Ferrari ne prend plus de commandes pour la F8, qu'elle soit Tributo ou Spider. Les informaticiens maison seraient-ils moins rapides que les commerciaux ? La sportive à V8 arrière était toujours disponible sur le site français... Il est de toute façon temps pour elle de laisser la place à la jeune génération, la 296 GTB, même si elle est à la fois V6 et hybride. Vous l'avez compris, la fin de la F8 est aussi celle d'une époque. On ne va donc pas se priver de faire un dernier tour de circuit avec. Rappelons qu'elle est la descendante de la 488 GTB Pista, laquelle était une déclinaison améliorée de la 488 GTB qui n'a jamais été considérée comme une sous-douée ! Pour améliorer encore un modèle déjà amélioré, les ingénieurs sont allés chercher l'inspiration du côté de la compétition. Les solutions mises au point sur la 488 GTB Challenge, en particulier au niveau aérodynamique, se sont ainsi retrouvées sur la version commercialisée. À titre d'exemple, le museau percé du S-Duct

apporte 15 % d'appui supplémentaire. Concernant le V8 Ferrari, est-il encore besoin de s'étendre sur le sujet ? Précisons juste qu'il a été élu meilleur moteur de 2019 et... des vingt dernières années ! *What else ?* Rien. Enfin si, quelque chose. Quand on a connu les V8 atmosphériques, on ne peut que constater qu'il manque quelque chose à ce biturbo. Pas dans le ronronnement caverneux en bas du compte-tours, mais en haut, il manque un je-ne-sais-quoi pour passer des poils qui se dressent sur les bras à la larme à l'œil. Ici, on reste sur la réaction épidermique. Notre passage sur circuit ne nous aura pas permis de vérifier le temps de 2"9 annoncé pour le sprint. La piste froide et humide n'aura jamais permis au couple pneumatique/bitume de coller. Mais on a persévéré et poursuivi l'effort jusqu'à 1 000 m. Et là, le résultat (22"7) laisse coi ! Pourquoi ? Parce que quelques dixièmes ont été perdus au décollage... Le moteur biturbo répond au doigt et à l'œil, mais surtout au pied. À peine l'influx nerveux est-il arrivé que l'aiguille du compte-tours se jette dans la boîte à gants. Un V8 biturbo sans inertie, on ne connaissait pas.

Un tel punch pourrait donner du fil à retordre au train arrière. Il n'en est rien... sur chaussée sèche. Le couple passe au bitume sans que l'on ait besoin d'appuyer sur l'accélérateur avec précaution. Le Slide Slip Control laisse une liberté contrôlée pour les dérives. La direction offre un toucher de route qui donne l'impression de... toucher la route ! Et puis il y a le Ferrari Dynamic Enhancer, qui pilote le freinage de façon indépendante sur chaque roue et donne l'impression que la F8 lit la route. Des qualités qui permettraient de remplir un bottin s'il fallait toutes les énumérer. C'est pourquoi, au moment de la confier à Christophe Tinseau, notre pilote maison, nous étions confiants. Il est pourtant resté sur sa faim et a pointé une suspension trop souple pour le circuit. Elle empêche les pneus de travailler correctement, ce qui entraîne un déséquilibre de grip entre l'avant et l'arrière. Christophe aurait-il oublié qu'il ne s'agit pas d'une version de course capable de prendre le départ des 24 Heures du Mans ? Car en dépit de cette suspension perfectible et des conditions de piste défavorables, la F8 Tributo a signé un temps juste derrière... la Porsche 918 !

★ > V8 biturbo > 3902 cm<sup>3</sup> > 720 ch à 7000 tr/min > 78,5 mkg à 3250 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h: 4611/1979/1206 mm  
 ★ > Pneus AV: 245/35 R 20; AR: 305/30 R 20 > 1526 kg\* (1638 kg\*) > 2,12 kg/ch\* (2,27 kg/ch\*) > 232755 € (258330 €) > Essais n°s 693, 703, 710 et 716

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Spider





La fin de carrière  
de la F8 Tributo,  
c'est aussi celle  
du V8 non électrifié,  
mais électrisant !



Ferrari



Le V6 biturbo  
hybridé cumule  
les atouts d'un V8,  
d'un V10 et d'un V12!







PHOTOS: LORENZO MARCINNO / FERRARI

# 296 GTS

> 830 ch > 330 km/h > 0 à 100 km/h: 2"9 (2"9)



## UN V6 NI LENT NI TERNE

**V**ous le savez, à *Sport Auto*, nous sommes de grands sensibles. Ainsi nous arrivent-il souvent de trouver du charme aux défauts d'une sportive. Sans être stakhanoviste, l'imperfection donne du relief, du goût, du caractère, bref, suscite une émotion. On la préfère donc, la plupart du temps, à l'absence de défauts qui, au final, peut manquer de saveur. Mais ça, c'était avant de monter dans la 296 GTS. Précisons à ce stade qu'il sera possible de remplacer le "S" de l'appellation par un "B" sans que cela change d'un iota notre appréciation. Qu'elle soit spider (GTS) ou coupé (GTB), la 296 est, à nos yeux, parfaite. La perfection n'existe pas ? D'accord, alors elle est plus que parfaite ! Cela commençait mal, pourtant, avec un V6 et une hybridation, deux éléments qui, dans une Ferrari, sonnaient la fin d'une (belle) époque. On peut désormais dire que c'est le début d'une (merveilleuse) époque. Ce V6, auquel il manque 2 ou 6 cylindres selon la référence maison que l'on prend, se paie le luxe de cumuler les atouts des blocs qui ont 2 ou 6 cylindres de plus. Il suffit de l'écouter chanter et on reconnaîtra dans ses accents cristallins et ses envolées de ténor une partition proche de celle d'un V12. Et cela avec deux fois moins de musiciens ! Au lever de pied (même si on n'en a pas envie), les sifflements des wastegates façon F40 rappellent la respiration d'un V8. Quant au caractère du V6, disons qu'il ressemble aux atouts d'un V12 combinés aux qualités d'un V8. À peine le conducteur a-t-il l'idée d'accélérer que la 296 GTS a déjà fait un

bond en avant. Comme si l'influx nerveux passait directement du cerveau au moteur. La Ferrari est expulsée comme un boulet de canon, mais avec la légèreté d'une fléchette. Les performances sont à peine croyables, avec un 0 à 100 km/h fusillé en 2"9 (même temps pour la GTB) et un 0 à 200 km/h désintégré en 7"6 (7"3 pour la GTB). Au garde-à-vous quel que soit le régime, les moteurs électriques donnent le coup de fouet initial, réveillant les 663 ch du V6 qui partent au grand galop. La poussée tire sur les bras du conducteur qui se retrouverait assis sur le moteur s'il n'était pas maintenu par son siège baquet. À l'approche du rupteur, le bloc Ferrari donnerait des complexes au V10 d'une Lamborghini Huracán Evo. Un V6 biturbo qui fait aussi bien qu'un V8, un V10 et un V12... réunis, ce n'est plus une réussite, c'est un miracle ! Et la messe est dite lorsque l'on s'intéresse au châssis. Musiciens hors pair, motoristes de talent, les ingénieurs de chez Ferrari sont aussi des informaticiens de génie. Des magiciens aussi puisqu'en dépit de l'armée de puces électroniques qui gère la motricité, le freinage, la direction, le passage des rapports, la tension du conducteur – pas encore, mais ça va venir –, ce dernier n'y voit que du feu. La 296 est un kart, saine, communicative, efficace, joueuse, précise, agile, légère... on en passe et des meilleures ! Logiquement, la GTS avoue une surcharge pondérale par rapport à la GTB (70 kg). Cela se sent à peine, alors que la rigidité est équivalente. Mais une fois le toit ôté, les passagers prendront un shoot de sensations et d'émotions comme il est rarement possible d'en connaître. Et en toute légalité.

> **Hybride rechargeable** > Puissance cumulée: **830 ch** > Couple cumulé: **non communiqué**  
 > **V6 biturbo** > **2992 cm<sup>3</sup>** > **663 ch** à 8000 tr/min > **75,4 mkg** à 6250 tr/min  
 > Moteur électrique > **167 ch** > Propulsion > **BV 8** robotisée  
 > L/l/h: 4565/1958/1187 mm > Pneus AV: 245/35 R 20; AR: 305/35 R 20  
 > **1540 kg** à sec (1470 kg à sec) > **1,85 kg/ch** (1,77 kg/ch) > **315 380 € (271115 €)**  
 > Essais n<sup>os</sup> 723 et 731

\* Entre parenthèses, données de la version GTB



# SF90 Spider Assetto Fiorano

> 1000 ch > 340 km/h > 0 à 100 km/h : 2"5 (2"5)



## DÉMONSTRATION

**C'**est ce qu'on appelle une exception à la règle. Et il faut être une sportive exceptionnelle pour y déroger.

Cette règle veut que la version Spider d'une supercar soit un ton en dessous du coupé. L'absence de toit est, pour un observateur non averti, synonyme d'économie de poids à un endroit particulièrement intéressant, puisque cela abaisse le centre de gravité. Son homologue averti, autrement dit le lecteur de *Sport Auto*, lui fera remarquer qu'un toit en moins, c'est aussi une rigidité moindre, une donnée clé sur laquelle repose le feeling de conduite. Il faut donc compenser avec des renforts, qui pèsent. La SF90 Spider n'échappe pas à cette règle – elle ne peut pas s'amender de tout – et accuse 100 kg de plus que son homologue. Mais le "problème", c'est que cela ne change rien. Impossible pour le commun des mortels d'identifier, une fois au volant, une once de poids en plus ou un changement de cap moins immédiat. Du grand art... Pourtant les

choses commencent étrangement. Au volant de la SF90, on fait les premiers mètres dans le silence le plus absolu. Un seul son vous manque, et tout est dépeuplé... Difficile de se consoler de l'absence de rugissement du V8 à la mise du contact. Ça manque aussi aux badauds qui se demandent s'ils ne sont pas devenus sourds. Mais cela va sauver la planète, c'est le législateur qui l'a dit. Dès lors... Des moteurs électriques, il y en a trois à bord, un de 204 ch entre la boîte et le V8 et deux de 135 ch sur les roues avant. En tout, cela fait la somme rondelette de 1 000 ch. Car le V8 est toujours le plus gros contributeur, ouf! Subtilement modifié par rapport à sa configuration dans la F8 Tributo, il augmente de cylindrée (de 3,9 à 4 litres), réduit son poids (25 kg) et augmente sa puissance (60 ch). Ce qu'il se passe, lorsqu'on enfonce l'accélérateur, est à peine descriptible. La SF90 Spider est catapultée comme une balle, alors que le V8 n'est même pas réveillé. Le couple maximal des moteurs électriques, disponible immédiatement, efface l'once d'inertie qu'avait le

moteur Ferrari. Résultat, c'est un bloc à cran d'arrêt : accélérer revient à libérer la pression comme si on sabrait le champagne. Les passagers, eux, sont en état de choc et il leur faudra répéter l'opération à plusieurs reprises pour qu'ils comprennent ce qui leur est arrivé. Processus qu'ils devront aussi appliquer au comportement. Les premières fois en courbe, on freine trop tôt, on passe trop lentement et on réaccélère trop tard. Le potentiel de la SF90 dépasse celui de la plupart des conducteurs. L'agilité est bluffante, l'équilibre parfait, la précision chirurgicale, mais le plus impressionnant est la façon dont travaille l'ensemble de l'électronique, des moteurs électriques aux aides à la conduite en passant par la direction ou le freinage, tous deux dépourvus de liaison mécanique. Le conducteur ne s'en aperçoit pas et loue même l'authenticité des sensations mécaniques ressenties ! On pensait que l'hybridation et l'électronique étaient le début du déclin du plaisir automobile tel qu'on le connaissait. Excellente nouvelle, ce n'est pas le cas chez Ferrari.

★ > **Hybride rechargeable** > Puissance cumulée: **1000 ch** > Couple cumulé: **126 mkg** > **V8 biturbo** > **3990 cm<sup>3</sup>** > **780 ch** à 7 500 tr/min > **81,5 mkg** à 6 000 tr/min > Moteurs électriques (2 avant + 1 arrière) > **220 ch** > **44,5 mkg** > Intégrale > **BV 8** robotisée  
 > L/l/h: 4 710/1 972/1 186 mm > Pneus AV: 255/35 R 20; AR: 315/30 R 20 > **1 670 kg** à sec (1 600 kg à sec) > **1,67 kg/ch** à sec (1,6 kg/ch à sec)  
 > **465 715 €** (423 515 €) > Essais n<sup>os</sup> 702, 703, 714 et 725



\* Entre parenthèses, données de la SF90 Stradale

Au volant de la SF90, il faut revoir l'ensemble de ses repères.



PHOTOS: GREG





# 812 Competizione

> 830 ch > 340 km/h > 0 à 100 km/h : 2"8

## DROGUE PURE

**O**n peut être pilote officiel chez Ferrari en Formule 1 et avoir comme véhicule personnel une Golf. C'est le cas de Carlos Sainz (le fils) qui a visiblement une modestie proportionnelle à son talent. Mais comme cela commençait à faire tache vis-à-vis de son employeur, il a décidé de commander une... 812 Competizione, rien que ça. Et chez Ferrari, il n'y a pas de passe-droits (en tout cas pas pour les pilotes) puisque Carlos n'a reçu que cette année son bolide configuré en 2021. Sa patience a toutefois été récompensée. Certes le moteur de sa 812 ne tourne pas aussi vite que celui de sa monoplace, mais avec deux fois plus de cylindres, son régime maximal n'est pas deux fois moins haut. Les 12 cylindres respirent ici librement, sans adjonction de turbo ni d'hybridation, jusqu'à 9 500 tr/min. Dès 5 000 tr/min, la tempête menace déjà et le concert métallique provoque des frissons qui remontent dans l'échine. Flexion du pied droit et la sportive s'arrache comme si elle partait de l'arrêt. À 7 500 tr/min, le couvre-feu sonne pour de nombreuses sportives, mais pour la 812, c'est le feu d'artifice qui commence. Il faut avoir un gros cœur (et de la place) pour aller titiller le rupteur à 9 500 tr/min, mais les hurlements du V12 vrillent les tympans et retournent les tripes. Le kif absolu. Même la boîte de vitesses n'a pas le courage d'interrompre ce solo virtuose et passe les

rappports à la vitesse de l'éclair. Chaque pression sur l'accélérateur semble libérer une quantité proportionnelle de dopamine qui rend accro. La 812 devrait être remboursée par la Sécurité sociale comme traitement contre la dépression ! Ce chef-d'œuvre mécanique qu'est le V12 Ferrari impressionne aussi par son côté aérien, comme si, passé 7 000 tr/min, il tournait tellement vite qu'il s'affranchissait des contraintes mécaniques. Pour pouvoir exploiter un tel volcan, il faut un châssis à la hauteur. Celui de la Competizione l'est, notamment grâce au Slide Slip Control (SSC). Ce système est le chef d'orchestre qui s'assure que l'antipatinage, le différentiel électronique, la suspension magnéto-rhéologique, le contrôle du freinage et les roues arrière directrices jouent à l'unisson. C'est le cas, et l'entente avec le conducteur est parfaite. La direction électrique, au feeling redoutable, guide un train avant précis tandis que l'arrière engage immédiatement pour suivre les mouvements. Dans les virages lents, il faut toutefois surveiller le train avant qui a tendance à élargir la trajectoire, surtout lorsque les 70 mkg partent à l'assaut de l'arrière. Une fois cela intégré, la 812 fait preuve d'un équilibre... perturbant : on se croirait au volant d'une sportive à moteur central arrière. Autre paradoxe : en dépit de l'électronique omniprésente, le conducteur a toujours l'impression d'être seul maître à bord. La 812 Competizione est un must, Carlos Sainz ne devrait pas regretter sa Golf Volkswagen.

Le V12 atmosphérique procure tellement de plaisir qu'il devrait être prescrit en cas de dépression.



★ > V12 > 6496 cm<sup>3</sup> > 830 ch à 9250 tr/min > 70,5 mkg à 7000 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée  
> L/l/h : 4696/1971/1276 mm > Pneus AV : 275/35 R 20 ; AR : 315/35 R 20 > 1592 kg > 1,92 kg/ch ★  
> 491445 € (569975 €) > Essai n° 719

Entre parenthèses, données de la version Targa Competizione A



PHOTOS: FERRARI



# SP51

> 800 ch > 340 km/h > 0 à 100 km/h : 2"9

## SANS TOIT NI LOI

**L**a 812 en version classique offre sur un plateau le mirifique V12 de 6,5 litres de Maranello qui aligne déjà 800 ch. Une cavalerie qui galope... et qui chante, surtout si l'on opte pour la version GTS, autrement dit le cabriolet. C'est ce qu'a voulu faire un client taïwanais (pas n'importe lequel, l'un des plus grands collectionneurs de Ferrari) avant de se dire qu'il serait toujours possible de refermer le toit (rétractable), donc de mettre un bâillon sur l'une des plus belles musiques qu'il soit possible d'écouter en automobile, ce qui relèverait d'un sacrilège. Pour se mettre à l'abri de toute tentation (pas toutes visiblement...), il a demandé à Ferrari de lui réaliser une GTS... sans toit. C'est ainsi qu'est née la SP51, roadster unique et qui le restera. L'ablation du toit rigide et du complexe (et lourd) système d'escamotage a permis de gagner quelques kilos.

Inutile, dès lors, d'ajouter une poignée de chevaux au V12 qui ne faisait déjà qu'une bouchée des 1 670 kg de la GTS. Pour souligner la profondeur des modifications (et justifier le prix), Ferrari précise que ce modèle a fait de longs séjours en soufflerie pour travailler l'aérodynamisme et l'insonorisation de l'habitacle. Une précision d'importance lorsque l'on sait que la vitesse maximale ne baisse pas, même de 1 km/h (340 km/h). Dans la liste des nouveautés, on retiendra des nouveaux phares, une peinture spéciale et des jantes spécifiques dotées d'une lame de carbone sur chaque branche. Bref, ce modèle en fait beaucoup, mais pas trop, ce qui est sans doute le meilleur moyen de ne pas tomber dans le mauvais goût. En parlant de mauvais goût, nous n'aurons pas celui de demander combien coûte cette réalisation sur-mesure... Heureusement, car Ferrari ne nous répondrait pas.

★ > V12 > 6496 cm<sup>3</sup> > 800 ch à 8500 tr/min > 73,2 mkg à 7000 tr/min  
 > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h : 4693/1971/1278 mm  
 > Pneus AV : 275/35 R 20 ; AR : 315/35 R 20  
 > Prix non communiqué (modèle unique) ★



PHOTOS: FERRARI

Ferrari

La Purosangue est une Ferrari avant d'être un SUV.



## PUROSANGUE

> 725 ch > 310 km/h > 0 à 100 km/h : 3"3

### DU CÔTÉ LUMINEUX DE LA FORCE

**E**n faisant (ou finissant par faire) un SUV, on pourrait dire que la marque est passée du côté obscur de la force. Mais ce serait commettre deux erreurs. La première est qu'au-delà de nous faire rêver, le constructeur de Maranello doit vendre des voitures. L'aspect philanthropique de la démarche n'est que fantasme. La seconde est que Ferrari n'a pas fait un SUV, mais une Ferrari. Certes, ses 4 portes, 4 places, 2,2 tonnes et 5 m de long ne sont pas les caractéristiques que l'on connaît des modèles au cheval cabré. Mais il y a, pour compenser toutes ces libertés prises avec l'ADN de la marque, un élément qui, à lui seul, rééquilibre la balance : un V12 de 725 ch ! Ce n'est donc pas un SUV, car jamais un SUV n'a été aussi puissant. Ce monument mécanique est repris de la 812 Competizione, mais il a été optimisé, comme les ingénieurs italiens s'appliquent à le faire à chaque nouvelle greffe. Ils précisent avoir travaillé à réduire l'inertie, qui n'était déjà pas bien grande sur la 812. On se réjouit déjà d'avoir une occasion supplémentaire d'écouter rugir le V12 de Maranello. Et partant du constat que les SUV rencontrent un succès mondial et durable, la Purosangue constitue probablement la meilleure chance d'écouter ce V12 s'ébrouer. D'autant qu'il est libre comme l'air, exonéré de toute aide électrique au moins jusqu'en 2025, ce qui est, en soi, un acte de bravoure de la part

de la marque. La boîte robotisée à 8 rapports – dotée, rappelons-le, de dons de télépathie – est également reprise, mais l'étagement des premiers rapports a été réduit. Elle est toujours positionnée à l'arrière pour offrir une répartition des masses proche de la perfection (49/51 %). Pour faire face à la donne inédite du poids, les ingénieurs ont développé de nouvelles suspensions actives, ancrées sur des doubles triangulations redessinées. Ces dernières reposent sur un moteur électrique 48 V qui va actionner des valves hydrauliques pour faire varier la réponse de l'amortissement, en compression comme en détente, plus rapidement que tous les systèmes existants. Cela permet à la Purosangue de se passer de barres antirollis, ce qui n'est pas un mal sachant que chaque amortisseur pèse... 50 kg. Pour soigner le comportement, il y a aussi la transmission intégrale non permanente, les roues arrière directrices, un nouveau contrôle de trajectoire (SSC 8.0) et un nouvel ABS. Chaque élément est placé sous le contrôle de l'électronique, que l'on sait désormais maîtrisée à la perfection par Ferrari. La partie châssis utilise principalement de l'aluminium avec des renforts de carbone partout où cela est nécessaire. Enfin, et nous aurions peut-être dû commencer par là, la Purosangue ne se contente pas d'offrir 4 portes : celles de l'arrière s'ouvrent électriquement et dans le sens opposé de celles de l'avant. Ferrari ose tout, c'est même à cela que l'on reconnaît... le talent.

★ > V12 > 6496 cm<sup>3</sup> > 725 ch à 7750 tr/min > 73 mkg à 6250 tr/min > Intégrale > BV 8 robotisée > L/l/h : 4973/2028/1737 mm > Pneus AV : 255/35 R 22 ; AR : 315/35 R 23 > 2180 kg > 3 kg/ch > 390000 € > Essai n° 735 ★



# FORD

Henry Ford crée sa marque en 1903 et lance la Model T, première auto vraiment construite à la chaîne. Henry Ford II, son petit-fils, initie en 1963 la politique sportive qui n'a pratiquement plus cessé depuis, soit en F1, soit en endurance, soit en WRC, soit aux 24 Heures du Mans. Lancée en 2017, la GT tient le rôle de porte-drapeau sportif... jusqu'en 2022.

[ford.fr](http://ford.fr)



PHOTOS : FORD

## MUSTANG GT

> 480 ch

### LÉGENDE VIVANTE

**L**es légendes ne meurent jamais, paraît-il. Pour la Mustang, il faut quand même préciser que l'on a eu peur... Si elle était née française ou européenne, on aurait parlé d'elle au passé à l'heure qu'il est. Heureusement, c'est au pays de l'oncle Sam que ce cheval sauvage a poussé ses premiers hennissements et qu'il s'ébroue toujours en liberté. Ne boudons pas notre plaisir, deux versions sont officiellement disponibles en France: la GT (450 ch) et la Mach 1 (460 ch). Et l'histoire n'est pas près de s'arrêter. Ford en a dévoilé un nouveau chapitre en fin d'année dernière en révélant la 7<sup>e</sup> génération de Mustang, en guise de cadeau d'anniversaire pour ses 60 ans! La première bonne nouvelle se voit: subtilement modernisée, la nouvelle Mustang reste fidèle au physique de muscle car que l'on apprécie. Même la version de base GT affiche déjà une carrure de déménageur en costume, la ligne ne manquant pas d'élégance. La deuxième

bonne nouvelle est que malgré les rumeurs, le V8 atmosphérique de 5 litres se présente sans la moindre trace d'électrification. On a bien conscience qu'il s'agit d'un sursis, on l'apprécie d'autant plus. Plus, c'est ce que Ford a voulu pour son bloc avec une puissance qui grimpe de 450 à 480 ch pour la GT! Et même 486 ch lorsqu'elle est équipée de l'échappement **Performance** dont on salive déjà d'entendre les rugissements. Une mécanique 100 % bio qui grimpe même à 500 ch dans une déclinaison Dark Horse taillée pour la piste (enfin?). Ford a fait les choses en grand avec un autobloquant Torsen, un refroidissement du pont arrière amélioré, des barres antiroulis plus grosses et des renforts de suspensions. Quant à son pommeau de boîte de vitesses (6 manuelle ou 10 automatique en option), il est en titane. Dernière bonne nouvelle, cette Mustang 7<sup>e</sup> du nom sera bien commercialisée chez nous, uniquement avec le V8 (sans le 2,3 litres Ecoboost donc), ce qui nous suffit largement. Vivement les premiers essais!



La 7<sup>e</sup> génération de Mustang évolue en douceur à l'extérieur. Mais le V8 gagne 30 ch. Miam!



★ > V8 > 5038 cm<sup>3</sup> > 480 ch à 7000 tr/min > 58 mkg à 4600 tr/min  
 > Propulsion > BV 6 manuelle > L/l/h: 4775/1905/1372 mm  
 > Pneus AV: 255/40 ZR19; AR: 275/40 ZR19 > 1754 kg > 3,65 kg/ch  
 > Prix non communiqué (commercialisation fin 2023) ★

FORD



PHOTOS : LAURENT VILLARON

# MUSTANG Mach 1

> 460 ch > 260 km/h\* > 0 à 100 km/h : 5"7\*



## PAS SPORT... PASSEPORT

**P**rendre le volant d'une Mustang, c'est goûter à un mythe. Pouvoir encore le faire sur notre marché, cela relève du miracle. Les normes n'ont que faire de l'énorme renommée du cheval sauvage. En traversant l'Atlantique, la Mustang perd sa version la plus puissante (signée Shelby), mais se présente tout de même dans une mouture alléchante baptisée Mach 1. Laquelle a justement importé clandestinement les dessous de la Shelby. On trouve pêle-mêle une assistance de direction retravaillée, un amortissement piloté MagneRide revu pour fonctionner avec des ressorts plus durs, une barre antiroulis avant plus rigide et, carrément, le berceau et les bras de suspension de la version surpuissante flanquée du cobra. Un ensemble de petits riens censé faire une grosse différence en comportement. Le verdict au volant va dépendre de l'a priori adopté : penser qu'il s'agit de la version GT3 de la Mustang et la déception est assurée,

ou se laisser une chance de tomber sous le charme en abordant la Mach 1 comme une Mustang GT plus rigoureuse. Malgré les modifications apportées, le train avant manque de mordant, mais il est plus vif que celui de la version de base. L'équilibre (54 % du poids sur l'avant) permet de corriger facilement la tendance tenace au sous-virage par un lever de pied qui fera déboîter l'arrière sans brutalité. Les pneus Michelin Sport 4S sont pour beaucoup dans cette progressivité, comme dans la motricité, étonnante pour une Mustang. Ce grip du train arrière explique d'ailleurs la paresse de l'avant. Dans les enchaînements serrés, le poids martyrise les suspensions, mais là encore on note une sensible amélioration par rapport à la GT. Ce qui ne change pas dans la Mach 1, c'est sa capacité à télétransporter son conducteur sur la route 66 à la simple mise du contact. Le glou glou qui sort des échappements fleure bon l'Amérique et le mode silencieux prouve qu'il est assez présent. Pour ceux qui sont durs de la feuille, le mode circuit pourra rivaliser

avec un concert de métal. Le big block tout alu de 5 litres ne mégote pas sur les décibels, ni sur les chevaux (460 ch). En revanche, côté couple, ça pêche. Sous 4 000 tr/min, ce n'est pas un trou, c'est un gouffre ! À force de se plaindre des blocs suralimentés, on oublie de dire qu'ils ont aussi des qualités. Avec le V8 Ford, il faudra aller chercher la puissance dans les tours, comme avec les anciens V8 atmosphériques... italiens ! Un comble. Cette quête des hauts régimes est à la fois facilitée et compliquée par la boîte mécanique. Facilitée par son maniement proche de la perfection (avec double débrayage auto), compliquée par un étagement long comme un jour sans pain. Du pain, la Mach 1 en a sur la planche lorsqu'il s'agit de signer un chrono. Ses carences ne l'autorisent pas à faire mieux que 5"7 pour passer de 0 à 100 km/h. Un temps qui serait rédhitoire si cette Mustang n'était pas un véritable passeport qui envoie conducteur et passager dans un pays où le plaisir automobile se mesure encore en centimètres cubes. On lui pardonne alors, si elle n'est pas sport.

★ > V8 > 5038 cm<sup>3</sup> > 460 ch à 7250 tr/min > 53,9 mkg à 4600 tr/min > Propulsion  
 ★ > BV 6 manuelle > L/l/h : 4797/1916/1382 mm > Pneus AV : 255/40 ZR19 ; AR : 275/40 ZR19 > 1777 kg\* > 3,86 kg/ch\* > 68400 € > Essais n°s 717 et 720

\* Mesures Sport Auto







PHOTOS: FORD

# FOCUS ST



> 280 ch > 251 km/h\* > 0 à 100 km/h: 6"5\*

## EN PISTE!

**L**a Focus RS n'est plus et elle laisse un vide. Heureusement, sa petite sœur la ST redouble d'efforts pour, non pas la remplacer, mais lui succéder un cran en dessous question prestations. Avec ses 280 ch, elle accroche le 0 à 100 km/h en 6"5 et le 1 000 m départ arrêté en 25"8 selon nos mesures. Des temps flatteurs pour une traction de cette puissance. Pourtant, son charme, la Focus ST ne le dévoile pas en ligne droite, mais lorsque ça tourne. La direction précise autorise des placements qui ne le sont pas moins. Le train arrière se décale à la demande, pour peu que le conducteur ajoute du volant ou entre sur les freins. Un tempérament ludique sur chaussée sèche, turbulent dès que la pluie est de la partie. Autant

être prévenu. La suspension pilotée préfère la rigueur au confort, ce qui paraît cohérent avec la vocation de cette version. La boîte de vitesses aurait gagné à avoir des débattements plus courts, mais le coup de gaz automatique au rétrogradage est apprécié. Le différentiel à blocage actif (eLSD) permet de réaccélérer en courbe sans que le nez décide de partir tout droit. Dommage que les freins rentrent trop vite dans l'ABS, un grief qui sera surtout gênant sur circuit. En parlant de piste, la Focus propose un nouveau Pack Circuit qui intègre des Pirelli P Zero Corsa, des étriers de frein Brembo, une hauteur de caisse abaissée et des suspensions KW Performance réglables (12 niveaux en compression, 16 en détente). De quoi se rapprocher un peu plus de feu la Focus RS.

★ > 4 cyl. turbo > 2261 cm<sup>3</sup> > 280 ch à 5500 tr/min > 42,8 mkg à 3000 tr/min > Traction > BV 6 manuelle > L/I/h: 4388/1848/1458 mm  
> Pneus: 235/35 R19 > 1442 kg > 5,15 kg/ch\* > 41700 € > Essais n°s 691 et 705

\* Mesures Sport Auto



PHOTOS: FORD

# PUMA ST

> 200 ch > 220 km/h > 0 à 100 km/h: 6"7

## ÉPRIS QUI CROYAIT PRENDRE

**A**près l'éviction de la Focus RS, c'est la Fiesta ST qui a disparu du catalogue. Les petites sportives accessibles seraient-elles en voie d'extinction chez Ford? Pas exactement. Car au milieu de toutes ces soustractions, il convient de noter une addition: celle du Puma ST. Oui, un SUV! Et inutile de faire la moue, ce nouveau venu ne manque pas de mordant. Il récupère ainsi le 3 cylindres 1,5 litre turbo dont la Fiesta ne se sert plus. Malgré sa

position un peu surélevée, il conserve ses 200 ch. En jetant un coup d'œil aux options, on tombe aussi sur un Pack Performance qui ajoute un Launch Control et un différentiel à glissement limité Quaife. Voilà qui commence à sentir bon. Le 3 cylindres, moins expressif que dans la Fiesta, a également plus de poids à tirer ici (80 kg). Il s'en sort avec les honneurs en ne donnant jamais l'impression de peiner. La gestion électronique est efficace et les 6"7 sont signés sans avoir à insister. Par rapport au Puma classique, le ST reçoit une barre antiroulis à l'arrière alors que

celle de l'avant gagne en diamètre. La traverse déformable arrière est plus rigide et la direction plus directe. Dès les premiers virages, ce SUV témoigne d'un tempérament joueur, presque trop sous la pluie ou avec des pneus froids! Train avant rigoureux, direction peu démultipliée et train arrière joueur modèlent un tempérament digne des GTi des belles années. Ce qui n'est pas la moitié d'un compliment. Ainsi, malgré sa direction manquant d'information et sa pédale de frein peu aisée à doser, le Puma ST parvient à faire oublier la Fiesta. Pas mal!

★ > 3 cyl. turbo > 1497 cm<sup>3</sup> > 200 ch à 6000 tr/min > 32,6 mkg à 2500 tr/min > Traction > BV 6 manuelle > L/I/h: 4226/1805/1533 mm  
> Pneus: 225/40 R19 > 1283 kg > 6,41 kg/ch > 35950 €



# GMA

Gordon Murray est un ingénieur sud-africain qui a longtemps œuvré dans la Formule 1 chez Brabham puis chez McLaren. C'est lui qui est à l'origine de la légendaire McLaren F1 apparue en 1993. En 2017, il crée sa propre entreprise (Gordon Murray Automotive) pour construire des sportives en petites séries, dont la T.50 dévoilée en 2020.

[gordonmurraydesign.com](http://gordonmurraydesign.com)



PHOTOS: GMA

## T.33

> 600 ch



### L'ART ET LA MATIÈRE GRISE

**L**orsque l'on a passé sa carrière à inventer des solutions techniques révolutionnaires permettant de repousser toujours plus loin le niveau de performance des voitures de course, on arrive dans le monde des supersportives avec sa propre vision des choses. Celle de Gordon Murray n'a, sur le papier, rien de révolutionnaire : de la légèreté et une mécanique noble. Sauf que ce qui ressemble à une évidence est en passe de devenir une exception. Car la légèreté, ce sont des compromis sur l'équipement, le confort et la polyvalence. Le client potentiel n'y est pas forcément prêt. Quant à la mécanique noble, ce sont des émissions de CO<sub>2</sub>, le législateur y est opposé. Eh bien, croyez-le ou non, mais la T.33 pèse 1 090 kg

et embarque un V12! Et, croyez-le ou non, mais les 100 exemplaires ont été vendus à des clients ravis et la T.33 a été homologuée... aux États-Unis l'été dernier. Voici donc une sportive comme on n'en fait plus, voire comme on n'en a jamais fait! Pour faire léger dans une voiture, il faut utiliser beaucoup de carbone. Dans la T.33, il y en a partout, à commencer par le châssis monocoque entièrement réalisé dans ce matériau. Voilà une base légère, qu'il ne faut pas alourdir. Ce qui n'est pas gagné avec un V12. Mais cette mécanique maison, partagée avec la T.50, est tout simplement le V12 le plus léger du monde (178 kg). Ce n'est pas la boîte manuelle (une automatique est aussi disponible) et ses 82 kg qui viendront alourdir la note! Résultat, la supercar est plus légère que la plus légère des sportives françaises, l'Alpine, laquelle se contente d'un 4 cylindres

et affiche 20 cm de moins... Respect! Et la démonstration, qui pourrait déjà renvoyer nombre d'ingénieurs à leurs calculs, ne s'arrête pas là. Il y a le V12 Cosworth atmosphérique de 4 litres de cylindrée qui fixe son couple maximal au rupteur des blocs de son espèce : 9 000 tr/min! La valeur de puissance maximale, soit 615 ch, est atteinte, elle, à 10 500 tr/min, mais il faudra encore avoir le courage d'aller chercher 600 tr/min supplémentaires pour espérer toucher le rupteur. La suspension fait appel à des doubles triangles, sachant que ceux de l'arrière sont fixés directement au carter de boîte, lui-même accolé au moteur. Le travail aérodynamique mené sur la carrosserie a permis d'éviter le recours à de disgracieux appendices. La ligne n'en est que plus pure. La pureté, c'est ce qui semble avoir guidé la conception de cette T.33 qui fera date.

★ > V12 > 3994 cm<sup>3</sup> > 600 ch à 10 500 tr/min > 46 mkg à 9 000 tr/min > Propulsion > BV 6 manuelle > L/l/h: 4 398/1850/1135 mm  
> Pneus AV: 235/35 R 19; AR: 295/30 R 20 > 1090 kg > 1,82 kg/ch > 1680 000 € (100 exemplaires) ★



PHOTOS: GMA



## T.50

> 700 ch

### LE VENT EN POUPE

**L**es meilleures idées sont parfois à aller chercher dans les concepts les plus simples. Ce qui ne veut pas dire que la réalisation est facile, au contraire. Gordon Murray, ingénieur de génie, a décidé d'inventer un supercar qui a le vent en poupe, au sens propre du terme. La T.50 reçoit ainsi une turbine de 40 cm de diamètre en plein milieu de la poupe! Elle fonctionne avec des volets actifs, situés sous le châssis, qui permettent de faire varier la traînée (réduite jusqu'à 12,5 %) ou l'appui (augmenté jusqu'à 50 %) selon le mode sélectionné. La valeur maximale d'appui annoncée est de 322 kg : comme quoi une turbine, ça turbine! On a beau être un génie, on ne peut pas tout faire seul. Côté moteur, Gordon est allé frapper à la porte de Cosworth, affairé sur le V12 de l'Aston Valkyrie, avec un cahier des charges...

ambitieux! Le même V12 atmosphérique ne fera que 4 litres dans la T.50, ce qui promet un rendement surnaturel de 163 ch/l, et son régime maximal sera encore repoussé à 12 100 tr/min! Un autre chiffre donne le tournis: ce moteur serait capable de passer du ralenti au rupteur en 0"3... Seule entorse au label bio, un alternodémarrateur de 48 V qui actionne le ventilateur en mode VMax et ajoute temporairement 50 ch. Le châssis monocoque est en carbone pour réussir à maintenir le poids à... 986 kg tous pleins faits! Enfin, dernière lubie de cet ingénieur, les deux passagers sont positionnés de part et d'autre du conducteur et décalés vers l'arrière. Un trait de nostalgie qui rappelle une autre création mythique de Gordon Murray, qui a marqué l'histoire des supersportives: la McLaren F1. La T.50 a toutes les cartes en main pour suivre sans mal le chemin de son aînée.

> **Microhybride** > Puissance totale: **700 ch** > **V12** > **3994 cm<sup>3</sup>**  
> **650 ch** à 11500 tr/min > **47,6 mkg** à 9000 tr/min

★ > Alternodémarrateur: **50 ch** > Propulsion > **BV 6** manuelle > L/l/h: 4349/1850/1152 mm > Pneus AV: 235/35 R19; AR: 295/30 R20  
> **986 kg** > **1,41 kg/ch** > **3300 000 € environ** (100 exemplaires) ★

Hennessey

# HENNESSEY

Hennessey, un préparateur américain basé au Texas près de Houston, s'occupe d'envoyer en orbite tout type de sportive en lui ajoutant des chevaux par poignées. Attendant à l'atelier, une piste de dragster permet de tester les modifications apportées.

En 2014, la Venom GT (base de Lotus Exige) battait le record du monde du 0 à 300 km/h en 13"63. Hennessey compte remettre ça avec la Venom F5.

[hennesseyspecialvehicles.com](http://hennesseyspecialvehicles.com)



## VENOM F5 Roadster

> 1842 ch > Plus de 480 km/h > 0 à 100 km/h: 2"6



### LÂCHER DE CHEVEUX

**H**ennessey a gagné ses lettres de noblesse en allant chasser les records de vitesse. D'abord avec la GT qui s'était adjugé, en son temps, le record du sprint de 0 à 300 km/h, ensuite avec la Venom F5 qui s'est fixé l'objectif d'approcher 500 km/h. Cela lui permettrait de détrôner la Bugatti Chiron 300+ qui, avec 490,484 km/h, est toujours détentrice du record officiel. En attendant qu'elle y parvienne, le préparateur texan a présenté une version pour le moins... décoiffante ! La Venom F5 peut désormais être choisie en version Roadster. Ce qui n'est pas moins cohérent que de manger un menu Big Tasty et d'aller ensuite en salle de sport... Hennessey a opté pour une solution simple : un hard-top en carbone (8 kg) que l'on

dépose manuellement et que l'on range dans un sac prévu à cet effet. On en fait ensuite ce que l'on veut, car il ne semble pas qu'un logement ait été prévu pour l'accueillir à bord. Il faudra donc avoir une certaine visibilité sur la météo avant de choisir de décapoter. Mais rappelons qu'Austin voit le soleil 2 650 heures par an, Paris seulement 1 700 heures... Au-delà de son manque de praticité, c'est plutôt le coût de ce système qui pourra faire grincer des dents. Pour cette version Roadster, Hennessey demande une rallonge de 850 000 €... Un surcoût qui ne se justifie même pas par la rareté, puisque la version découvrable est prévue à 30 exemplaires (24 pour le coupé). Côté technique, il n'a pas été nécessaire d'apporter beaucoup de renforts à une cellule monocoque en fibres de carbone (86 kg) taillée dans le roc. La version Roadster accuse seulement 20 kg

de plus que son homologue coupé, ce qui est remarquable. Le V8 biturbo de 6,6 litres de cylindrée officie toujours et délivre 1 842 ch et 165 mkg de couple, envoyés aux seules roues arrière ! Tout cela passe par une boîte de vitesses robotisée à simple embrayage et 7 rapports. La marque n'annonce pas encore de performances précises, mais elles ne devraient pas être très éloignées de celles du coupé. Lequel passe de 0 à 200 km/h en 4"7 et atteint 400 km/h en 15"5 ! Côté vitesse de pointe, il s'agit cette fois de battre un record maison dans la mesure où c'est la GT Spyder qui détient la palme du cabriolet le plus rapide avec 427,4 km/h. Sur la fiche technique, Hennessey a indiqué "+ 300" en milles par heure, ce qui donnerait plus de 482,8 km/h. Un astérisque précise le point suivant : « La vitesse maximale est limitée en version décapotée » !

> V8 biturbo > 6555 cm<sup>3</sup> > 1842 ch à 8000 tr/min > 164,9 mkg à 5000 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h: 4666/1960/1131 mm  
> Pneus AV: 265/35 R 19; AR: 345/30 R 20 > 1405 kg (1385 kg) > 0,76 kg/ch (0,75 kg/ch)  
> 2840000 € environ, 30 exemplaires (1800000 € environ, 24 exemplaires)



Entre parenthèses, données de la version Coupé



PHOTOS: HENNESSEY



# HISPANO SUIZA

Née en 1904, la "fabrica de automoviles" a tout fait: des voitures de course et de luxe, des camions, des machines-outils, des moteurs d'avion et des canons. La marque se perd à plusieurs reprises, notamment dans les nationalisations de l'Espagne franquiste. Après une tentative de renaissance en 2010, voici le deuxième acte mené par l'arrière-petit-fils.

[hispanosuizacars.com](http://hispanosuizacars.com)



PHOTO: HISPANO SUIZA / XAVIER BONILLA

## CARMEN Boulogne

> 1114 ch > 290 km/h > 0 à 100 km/h: 2"6

### OPÉRA SILENCIEUX

**D**évoiler une Carmen violette lors d'un concours d'élégance, cela a quelque chose de provoquant. Une habitude pour Michael Fux, aussi connu pour sa collection de voitures que pour ses goûts... discutables. C'est en tout cas l'un des dix-neuf

propriétaires de Carmen. On ne choisit pas ses clients, et on évite de les critiquer s'ils sont capables de signer un chèque de plusieurs millions d'euros. En version "classique" (on pourrait dire "baroque"), la Carmen développe 1 019 ch grâce à 2 moteurs à aimant placés sur les roues arrière. Elle est prévue à 14 exemplaires. Les cinq autres châssis sont

déclinés en version Boulogne, ce qui est, pour la marque, l'équivalent du label GT3. La puissance grimpe à 1 114 ch et le poids perd 60 kg. Avec moins de 1,7 tonne, la Carmen n'était déjà pas lourde pour une électrique. Plus de puissance et moins de poids, l'effet est toujours le même sur les performances: 3 dixièmes de gagnés sur le 0 à 100 km/h.

★ > Électrique > 2 moteurs électriques (1 par roue arrière) > 1114 ch > 163,1 mkg > Batterie: 80 kWh > Propulsion > L/l/h: 4 733/2 040/1 242 mm > Pneus AV: 265/30 ZR 19; AR: 305/30 R 20 > 1 630 kg > 1,46 kg/ch > 2 000 000 € environ (5 exemplaires) ★



# HISPANO SUIZA AG

Hispano Suiza Automobile Manufaktur AG... n'a rien à voir avec Hispano Suiza. Hormis le fait de revendiquer les droits de ladite marque! Créée en 2010 par un ex-Volkswagen et un ex-Daimler, elle est installée en Suisse. Pas question d'électrique ici, mais d'une supercar "à l'ancienne" dès 2024.

[hispanosuiza.ag](http://hispanosuiza.ag)



PHOTO: BARRY HAYDEN

## MAGUARI HS1 GTS

> 1200 ch > 360 km/h > 0 à 100 km/h: 2"8

### PRENDRE SON ENVOL

**L**e concept avait été dévoilé en 2019 et les preuves de l'avancée des travaux n'avaient pas été très nombreuses depuis. Jusqu'à ce que, fin 2022, Hispano Suiza (version suisse et non espagnole) dévoile les photos officielles de la Maguari. Basée sur une structure en aluminium habillée

d'une carrosserie en fibres de carbone, elle reçoit un V10 biturbo de 5,5 litres (celui de l'Audi R8) positionné comme il se doit en central arrière. Une mécanique qui développe 1 200 ch et 112 mkg transmis aux roues arrière par une boîte robotisée à double embrayage et 7 rapports. De quoi annoncer un 0 à 100 km/h en 2"8 et une vitesse maximale bridée électroniquement à 360 km/h. Malgré

l'utilisation de matériaux de pointe, le poids indiqué n'a rien d'impressionnant puisqu'il frôle 1 900 kg. Un paradoxe qui s'explique en partie par les dimensions plantureuses de cette sportive. Pas mal pour une stricte 2 places. Pour ce qui est du nom, Maguari, il s'agit d'une cigogne vivant en Amérique tropicale. Tant que la marque ne prend pas ses futurs clients pour des pigeons...

★ > V10 > 5 504 cm<sup>3</sup> > 1 200 ch à 8 000 tr/min > 112,2 mkg à 6 700 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h: 5 100/2 100/1 250 mm > Pneus AV: 285/35 R 22; AR: 335/30 R 23 > 1 890 kg > 1,58 kg/ch > Prix non communiqué ★



# HONDA

Soichiro Honda, petit mécanicien autodidacte devenu leader mondial des deux-roues, décide, en 1962, de passer à l'automobile. D'où une deuxième *success story* internationale, avec de beaux apports techniques, mais une production souvent trop sage. En 2022, la marque arrête la Formule 1 et la NSX. Reste la Civic Type R pour défendre la fibre sportive.

[honda.fr](http://honda.fr)



## CIVIC Type R

> 329 ch > 275 km/h > 0 à 100 km/h : 5"4

### C'EST DANS LA BOÎTE!

**C**ertaines sportives donnent l'impression d'avoir été construites autour de leur moteur, d'autres, autour de leur châssis. La dernière Civic, elle, semble avoir été construite à partir de sa boîte de vitesses. Non pas que le reste soit moins convaincant (au contraire, nous allons le voir...), mais parce que le levier de la Japonaise procure un plaisir rare, et même de plus en plus lorsque l'on voit ses concurrentes exonérer le conducteur de cette responsabilité. La 11<sup>e</sup> génération de Civic remet donc la coordination du bras droit et du pied gauche au centre des débats. Et ce n'est pas la seule raison de s'intéresser à cette nouveauté. Sous une ligne qui gagne en stature ce qu'elle perd en agressivité, une longueur qui augmente de 37 mm et un poids de plus en plus pesant (1 429 kg),

on pourrait soupçonner une tendance à l'embourgeoisement. Il n'en est rien, comme le prouvent l'entrée d'air sur le capot, l'aileron XL et la triple sortie d'échappement. Le 2 litres turbo est reconduit pour bons et loyaux services. Il gagne un filtre à particules, mais surtout 9 ch et 2 mkg grâce à un refroidissement revu, un turbo modifié, un nouvel échappement et une cartographie affinée. Pas de quoi changer la face du monde direz-vous. Le 4 pattes fait pourtant preuve d'un caractère qui semble plus libéré que sur la génération précédente. Peut-être est-ce l'effet d'un volant moteur allégé qui améliore l'inertie de 25 %. Dommage que la sonorité passe par les haut-parleurs, car cela lui donne une tonalité artificielle qui ne correspond pas à une sportive faisant dans l'authenticité. À peine passée la barre des 2000 tr/min, le couple déboule sur le train avant. Malgré son pivot découplé, des remontées se font

sentir dans une direction que le conducteur doit tenir fermement. Car il faudra continuer à accélérer pour profiter des bienfaits du différentiel autobloquant mécanique. Le nez de la Civic se transforme alors en compas à redessiner les trajectoires. Une tâche dans laquelle il ne sera pas aidé par son homologue de l'arrière, qui a décidé de suivre sagement sans se faire remarquer. C'est efficace, pas ludique. Les pneus Michelin Pilot Sport 4S aux dimensions généreuses ont aussi leur part de responsabilité dans ce caractère. Direction, moteur et amortissement piloté, trois modes de conduite (et un individuel) permettent de faire la Type R à sa main. L'amortissement est ferme et la position R+ (en plus de Confort et Sport) est à réserver à un usage sur circuit. Cette nouvelle Civic peaufine encore son toucher de route si raffiné. Redoutablement efficace, elle a de quoi décrocher le record du Nürburgring...

★ > 4 cyl. turbo > 1996 cm<sup>3</sup> > 329 ch à 6500 tr/min > 42,8 mkg à 2200 tr/min > Traction > BV 6 manuelle  
> L/l/h: 4594/1890/1407 mm > Pneus: 265/30 R19 > 1429 kg > 4,34 kg/ch<sup>e</sup> > 55000 € > Essai n°733 ★



# HYUNDAI

Hyundai Engineering & Construction, spécialisé en réparation automobile et en travaux publics, naît en 1947. En 1967, Hyundai Motor est créé et la première voiture 100 % coréenne, la Pony, sort en 1973. Électronique, construction navale, génie civil, Hyundai ("modernité" en coréen) est aujourd'hui un chaebol tentaculaire. Avec Kia (racheté en 1998), il pointe à la 3<sup>e</sup> place mondiale.

**hyundai.fr**



## i20 N

> 204 ch > 230 km/h > 0 à 100 km/h: 6"6\*



### LA TRACTION FATALE

**H**istoriquement, l'esprit GTi est français ou allemand, européen en tout cas. Mais comme dans beaucoup de domaines, les marques asiatiques apprennent vite... et bien. On le savait déjà mais on en a eu la confirmation en emmenant la Hyundai i20 N sur le circuit du Vigeant. Bien nous en a pris! Le premier surpris et conquis a été Christophe Tinseau. Le pilote des 24 Heures du Mans est tombé sous le charme d'une traction de 200 ch! « Cette i20 N est une vraie GTi. On sent que ses concepteurs ont une réelle expérience de ce type de sportive. Elle me rappelle la Renault Clio Williams! » Si ce n'est pas une déclaration d'amour, ça... Il faut dire que la i20 N a pris Christophe par les sentiments, en se mettant à l'équerre dans le double

droit. Selon l'intéressé, c'est la marque des bonnes tractions: cela veut dire que la mise au point privilégie le train avant. Ce qui est le cas. Le nez accrocheur permet de rentrer fort dans le virage et de conserver de la vitesse, ce qui est rare sur ce type de sportive. La motricité sans faille offre la possibilité de reprendre l'accélérateur progressivement, avant le point de corde, pour ressortir comme une balle! Raide comme la justice en conduite quotidienne (on n'en attend pas moins d'une GTi!), la suspension travaille mieux lorsqu'elle est en effort. Sur circuit (avec un pilote des 24 Heures au volant), elle se montre même souple et tolère les vibreurs. Elle prend du roulis, mais l'arrière ne décroche pas. Le petit 1,6 litre turbo de 200 ch ne manque pas d'arguments lui non plus. Il est à la fois plein partout et se plaît à flirter avec

la zone rouge. À partir du mode Sport, il adopte de surcroît une partition pétaradante grâce à un échappement libéré. Sur le 0 à 100 km/h, la Hyundai ne parvient pas à griller la politesse à une Fiesta ST (6"6 versus 6"4) et finit à un dixième de cette dernière sur le 1 000 m départ arrêté (en 26"9). Mais elle prend sa revanche en relances et surtout sur son temps au tour. Elle tient la Ford en respect à 3"4, pas grâce à ses performances donc, mais via son comportement et ses freinages puissants et durables. Une Toyota Yaris GR 4 roues motrices de 261 ch n'est que 2" plus rapide... On ne l'avait pas vue venir et pourtant, la i20 N incarne à la perfection l'esprit GTi. Et peu importe que ce ne soit ni une Française ni une Allemande. Être une GTi est avant tout un état d'esprit... qui n'a pas de nationalité.

★ > 4 cyl. turbo > 1598 cm<sup>3</sup> > 204 ch à 6000 tr/min > 28 mkg à 1750 tr/min > Traction > BV 6 manuelle > L/l/h: 4075/1775/1440 mm > Pneus: 215/40 R 18 > 1498 kg\* > 7,34 kg/ch\* > 28800 € > Essai n°733 ★

\* Mesures Sport Auto



# JAGUAR

En 1922, William Lyons construit, sous le nom de Swallow ("hirondelle"), des side-cars et des carrosseries spéciales. Puis des voitures complètes, d'abord baptisées SS puis, après la guerre, Jaguar. La firme, indépendante, puis nationalisée, puis indépendante, puis achetée par Ford, appartient au groupe Tata depuis 2008.

[jaguar.com](http://jaguar.com)



La F-Type la plus puissante s'est assagie avec l'âge. Mais son V8 à compresseur conserve des arguments percutants.

## F-TYPE R75

> 575 ch > 300 km/h > 0 à 100 km/h: 3"7\* (3"7)



### AU CHANT D'HONNEUR

**E**n automobile, cela se passe parfois comme en stratégie militaire. Quand la relève tarde trop à arriver, c'est peut-être qu'il n'y en a pas. Ce qui annonce aussi la fin des hostilités. Il ne sera donc pas possible de sauver le soldat F-Type. Lancée en 2013, cette sportive forte en caractère a su s'imposer sur un terrain miné, occupé par des rivaux bien décidés à ne lui faire aucun quartier. Une ligne sculpturale, un V8 bodybuildé et un train arrière sulfureux ont fait taire les débats. Mais après neuf ans de bons et loyaux services, marqués par un restylage important début 2022, la F-Type première du nom attend la relève. Elle ne viendra pas. Pas sous la forme d'une sportive thermique en tout cas. Voici donc l'une des dernières occasions de prendre le volant de cette sympathique Jag'. L'appellation P575 a été remplacée par R75 (75 ans depuis

l'apparition de la XK120), une série spéciale qui met un terme à l'histoire de la F-Type. Le V8 fait toujours 575 ch heureusement. Un bloc qui a de la voix, enrouée et brute dans le bas du compte-tours puis qui se libère en prenant de l'altitude vers la zone rouge, sans jamais aller très haut cependant. Des borborygmes à l'américaine pour une Anglaise qui a malgré tout perdu de la voix depuis son arrivée sur le marché, la faute à l'ajout d'un filtre particules. Elle a encore des choses à dire devant le chrono, avec 11"9 sur le 400 m et 21"6 sur le kilomètre départ arrêté! Des beaux chiffres obtenus grâce à la motricité garantie par les 4 roues motrices, transmission imposée avec ce moteur (ce qui n'était pas le cas auparavant). L'effet sur le comportement est forcément moins positif, bien que seulement 30 % du couple puisse être transféré sur le train avant. Il faudra bousculer la F-Type pour qu'elle accepte de se déhancher alors que c'est elle qui bousculait le conducteur

lorsqu'elle était une authentique propulsion. Lors du restylage, la suspension a été revue au niveau de la gestion électronique de l'amortissement, les barres antiroulis ont été réduites à l'avant et augmentées à l'arrière, et la F-Type a chaussé des Pirelli faits sur mesure. De profondes modifications qui font évoluer le tempérament en surface. Les mouvements de caisse sont toujours aussi nombreux que variés bien qu'ils ne suffisent pas à désunir l'ensemble. Le problème de la Jag' ne vient pas de ses trains roulants, mais de son poids : 1 878 kg malgré l'emploi massif d'aluminium, c'est à croire que le reste de la sportive est construit en plomb. La F-Type est née comme on les aime : *too much*. Son caractère en acier trempé et son moteur explosif en faisaient une voiture vivante, communicative et furieusement fun. Avec l'âge, elle s'est assagie, ce qui va dans la logique des choses. Malgré cela, on aura forcément un pincement au cœur lorsqu'elle sera remplacée par une électrique...

★ > V8 à compresseur > 5000 cm<sup>3</sup> > 575 ch à 6500 tr/min > 71,3 mkg à 3500 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique > L/l/h: 4 470/1923/1311 mm > Pneus AV: 265/35 R 20; AR: 305/30 R 20 > 1878 kg\* (1790 kg) > 3,27 kg/ch\* (3,11 kg/ch) > 135 300 € (142 900 €) > Essais n° 698, 707 et 713 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Cabriolet





## F-TYPE 75 Cabriolet

> 450 ch > 285 km/h > 0 à 100 km/h: 4"6 (4"6)

### GAGNANT-GAGNANT

**O**pter pour la F-Type en propulsion est synonyme d'une économie de 6 400 € et d'un gain en plaisir de conduite. C'est ce qu'on appelle un choix gagnant-gagnant. On pourrait même dire gagnant-gagnant-gagnant, car l'absence d'arbre de transmission entraîne également une économie de 74 kg. C'est toujours ça de gagné sur une sportive qui n'a jamais été légère. Elle a pourtant fait le choix de l'aluminium, mais le verdict de la balance est intraitable: 1 718 kg officiellement, un chiffre souvent optimiste... On lui pardonne toutefois une partie de sa surcharge pondérale, celle liée à la présence du V8. Dès son réveil, il fait frémir la caisse de plaisir même s'il semble avoir

perdu un peu en voix. Ses 450 ch suffisent à propulser cette Jaguar à 100 km/h en 4"6. Le caractère est authentique grâce à un train arrière qui se verrait bien passer devant dès que le conducteur insiste un peu sur la pédale de droite. Le Torque Vectoring (*via* les freins) facilite la maîtrise de l'acrobatie. Qu'il s'agisse des trains roulants ou de la direction, ils réagissent de mieux en mieux lorsque le rythme augmente. Mais sur une chaussée déformée, la F-Type ne digère pas le relief, ce qui reste en travers de la gorge du conducteur qui doit laisser passer la tempête. Avant de tirer sa révérence, la F-Type P450 se décline en une série spéciale "75". Un modeste hommage aux 75 ans des sportives Jaguar, mais ne sachant pas à quoi ressemblera la F-Type 80... on prend quand même!

★ > V8 à compresseur > 5000 cm<sup>3</sup> > 450 ch à 6000 tr/min > 59,1 mkg à 2500 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique > L/l/h: 4 470/1923/1307 mm > Pneus AV: 255/35 R 20; AR: 295/30 R 20 > 1718 kg (1706 kg) > 3,82 kg/ch (3,79 kg/ch) > 113 800 € (106 200 €) > Essais n<sup>os</sup> 699 et 720 ★

Entre parenthèses, données de la version Coupé



PHOTOS: JAGUAR

PHOTOS: JAGUAR

# F-TYPE P300 Cabriolet

> 300 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 5"7 (5"7)

## BANDE (SON) À PART

**L**a plus modeste des F-Type fait bande à part. En effet, elle n'a pas droit, contrairement à ses grandes sœurs en V8, à la série spéciale 75. Mais comme elle fait aussi bande-son à part, cela ne paraît pas illogique. Bien qu'il en ait l'air, ce 4 cylindres n'est pas une demi-portion. Malgré sa cylindrée modeste de 2 litres, le ronronnement à l'échappement flatte l'oreille

et surprend, en bien. Devant le chrono, il ne joue pas dans la même cour que le V8, mais les 5"7 sur le 0 à 100 km/h garantissent de ne pas perdre la face au feu rouge devant la première GTI venue. Moins de cylindres, c'est également moins de poids sur le train avant. La P300 apparaît ainsi comme la plus agile de la gamme, avec un nez moins sujet à l'écrasement. Dommage que cela mette du coup en relief une direction qui manque de ressenti. Moins de poids, c'est aussi moins

de mouvements de caisse – la suspension passive adopte un réglage ferme – et un équilibre plus serein sur une route dégradée. Quant au train arrière, il reçoit les 40 mkg de couple et les passe à la chaussée en douceur. Cette version P300 n'a donc pas à rougir de sa mécanique qui fait des efforts de séduction, là où le V8 des 75 et R75 a tendance à se reposer sur ses acquis. Et de l'extérieur, cette "petite" F-Type ne perd rien de la bestialité de ses grandes sœurs.

★ > 4 cyl. turbo > 1997 cm<sup>3</sup> > 300 ch à 5500 tr/min > 40,7 mkg à 1500 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique > L/l/h: 4470/1923/1307 mm > Pneus AV: 245/45 R 18; AR: 275/40 R 18 > 1571 kg (1553 kg) > 5,23 kg/ch (5,18 kg/ch) > 80000 € (72400 €) ★

Entre parenthèses, données de la version Coupé



PHOTOS: JAGUAR

# F-PACE P550 SVR

> 550 ch > 286 km/h > 0 à 100 km/h: 4"

## CAMÉLÉON

**Q**uelle marque aurait l'idée de choisir un SUV, plutôt qu'une sportive, pour rendre hommage à une victoire aux 24 Heures du Mans? Jaguar! La F-Pace SVR 1988 évoque celle de la XJR-LM, il y a 34 ans, après avoir bouclé 394 tours de la piste mancelle. Ce chiffre sera également le nombre d'exemplaires prévus au niveau mondial. Une série limitée qui se distingue principalement par... une peinture qui change de nuance au soleil! Caméléon, la F-Pace l'a toujours été dans sa déclinaison SVR: mi-SUV, mi-sportive. Tout en respectant la hiérarchie par rapport à la F-Type (à laquelle elle rend 25 ch),

elle récupère malgré tout son plantureux V8. Lors du restylage de 2020, elle a accueilli le répartiteur de couple de la très extrême XE SV Project 8. Combiné au Launch Control, il permet de signer 4" tout rond sur le 0 à 100 km/h. Les ingénieurs anglais en ont aussi profité pour changer le servofrein afin d'offrir un meilleur toucher à la pédale et une efficacité accrue. L'assistance de direction a été revue pour plus de précision et le pilotage de l'amortissement adaptatif affiné. La sonorité du V8, décevante sur la F-Type, devrait suffire ici à faire le bonheur des occupants dans un véhicule au volant duquel on cherche à aller vite, mais loin aussi. La F-Pace P550 sait faire les deux, même si elle est plus gros matou que félin.

★ > V8 à compresseur > 5000 cm<sup>3</sup> > 550 ch à 6250 tr/min > 71,4 mkg à 3500 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique > L/l/h: 4762/1936/1670 mm > Pneus AV: 265/40 R 22; AR: 295/35 R 22 > 2058 kg > 3,74 kg/ch > 115100 € > Essai n°693 ★



PHOTOS: JAGUAR



# JANNARELLY

Anthony Jannarely est designer et roule en Caterham. Frédéric Juillot fait de la fibre composite pour les bateaux et roule en Donkervoort. Anthony et Frédéric se rencontrent à Dubaï en 2014 et tombent rapidement d'accord : rien ne leur convient vraiment dans la production automobile actuelle. Une lacune qu'ils comblent en faisant leur propre voiture.

[jannarelyfrance.com](http://jannarelyfrance.com)



## DESIGN ONE

> 325 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 4"



### RELOCALISÉE

**L**a Design One est, malgré les apparences, une influenceuse. En tout cas, elle en a le mode de vie. Cette Française est partie s'installer à Dubaï. Mais contrairement aux "vraies" influenceuses, elle y est allée pour devenir réalité. Une délocalisation qui a ses avantages... et ses inconvénients (demandez aux influenceuses, vous verrez). Ses concepteurs ont dès lors décidé de se rapprocher de leur patrie d'origine, suivant la tendance de la relocalisation. Mais il fallait trouver un partenaire pour assembler la Design One. Ce qui n'est pas compliqué techniquement, mais quantitativement parlant. Il s'agit de construire quelques poignées de roadsters, pas plus. C'est en Italie, chez le spécialiste M.A.T, que Jannarely a trouvé son bonheur. L'officine turinoise bénéficie d'une aura inversement

proportionnelle au nombre d'exemplaires qu'elle assemble, elle qui s'occupe déjà de la SCG 003 de Glickenhaus, de l'Aspark Owl ou de la réincarnation de la Stratos. La Design One, elle, n'est pas la réincarnation de la Cobra. Contrairement à cette dernière, la Jannarely reçoit 2 cylindres de moins, installés à l'opposé de la Cobra, à l'arrière. Ou plutôt en central arrière et, comme les passagers sont assis en position centrale avant, ils ont pour ainsi dire le moteur en boucles d'oreilles ! Et ça chante, un V6 atmosphérique qui n'est pas passé par l'homologation de masse, mais a eu droit à un traitement sur mesure. Si vous avez déjà entendu une Nissan 350Z avec une ligne d'échappement qui va bien, ça vous donne une idée car c'est à la Japonaise que la Française emprunte son moteur. Une avalanche de décibels au diapason des sensations ressenties au volant. Le couple ne fait qu'une bouchée des 810 kg (760 kg

avec la carrosserie full carbon) et, au fur et à mesure que l'aiguille du compte-tours grimpe, le rôle mécanique se transforme en hurlement strident. On se croirait revenu dans les années 1960, avec des voitures qui ne demandaient pas à aller vite pour se faire plaisir. La direction non assistée et manquant de rappel réclame de l'attention, comme la pédale de frein qu'il faut apprendre à doser, tout en y mettant de la force pour obtenir une décélération efficace. Les amortisseurs sont un peu souples, mais le poids plume et le centre de gravité bas évitent les mouvements de caisse. Malgré les interventions discrètes du différentiel autobloquant, la motricité est bonne et le train avant gratifié d'une belle précision. Mais au volant de la Design One, rien n'est plus enivrant que le shoot de sensations qu'elle distille. Jannarely a annoncé une Design Two et l'électrification pour répondre aux normes européennes. Un billet retour pour Dubaï, ça doit bien se trouver...

★ > V6 > 3498 cm<sup>3</sup> > 325 ch à 6800 tr/min > 37,8 mkg à 4800 tr/min > Propulsion > BV 6 manuelle > L/l/h : 3860/1840/1080 mm > Pneus AV : 225/50 R 16 ; AR : 245/45 R 16 > 810 kg > 2,49 kg/ch > 97 000 € (homologation à titre isolé) > Essai n° 691 ★



# KIMERA

Pilote automobile principalement en championnat d'Europe des rallyes, Luca Betti s'est reconverti dans le restomod en 2020. Avec Kimera, il s'est lancé le défi d'un hommage à la Lancia O37, dernière propulsion à avoir remporté le championnat du monde des rallyes. La EVO37 fait vibrer la corde sensible...

[kimera-automobili.com](http://kimera-automobili.com)



## EVO37

> 505 ch > Non communiqué > 0 à 100 km/h: non communiqué

### HOMMAGE VIBRANT

**O**ne touche pas à une légende du rallye telle que la Lancia O37 comme ça. Lorsque Luca Betti s'est mis en tête de ressusciter le mythique Groupe B, il n'avait pas vraiment droit à l'erreur. D'autant plus que pour pouvoir la produire, il devait la vendre... avant de la produire! Pour cela, il est simplement allé chercher ceux qui étaient à l'origine de la O37, Claudio Lombardi pour la partie moteur et Sergio Limone pour le châssis. Ces deux fées se sont penchées sur le berceau de l'EVO37 qui n'est autre qu'une Lancia Beta Montecarlo. La partie centrale est conservée et reçoit deux châssis tubulaires. Le moteur, complètement refondu, fait appel à la technique de l'impression en 3D pour fabriquer des pièces se rapprochant au plus près de celles de l'époque. Il reçoit une double suralimentation avec un compresseur et un turbo. Quant à la boîte, elle vient de chez Lamborghini et Audi puisqu'il s'agit de la transmission manuelle à 6 rapports de la Gallardo et des premières R8. L'objectif est de tirer 500 ch du 4 cylindres (la Beta Montecarlo avançait

120 mièvres canassons), pour un poids de quelque 1 000 kg! Pour cela, la carrosserie entière est réalisée en fibres de carbone. Ce qui n'est pas le cas de notre modèle d'essai, dont les capots avant et arrière temporaires sont encore en fibres de verre. Le moteur n'a pas encore ses 500 ch, nous dirions plutôt 350 ch, ce qui ne nous empêche pas d'apprécier l'ambiance unique qui se dégage de la conduite. Les accélérations ne sont pas aussi violentes que ce à quoi on s'attendait, mais les vibrations du 4 cylindres qui se propagent dans la caisse donnent l'impression d'être à bord d'une voiture de rallye, la qualité de finition en plus. Sous la pluie, le châssis à empattement court se montre sain, mais il ne faut pas beaucoup insister pour que l'arrière demande à passer devant. L'embrayage rappelle celui d'une Carrera GT: il faut monter à pieds joints dessus. Mais la commande de boîte, aux verrouillages fermes, est un régal. Il ne manque qu'une direction plus consistante. Le premier essai de cette EVO37 rassure sur un point: l'héritage a été respecté et ce restomod s'annonce comme un vibrant hommage à son aïeule.

★ > 4 cyl. à compresseur + turbo > 2150 cm<sup>3</sup> > 505 ch à 7 000 tr/min  
> 56,1 mkg à 2 000 tr/min > Propulsion > BV 6 manuelle  
> L/l/h: 4 055/1 905/1 200 mm > Pneus AV: 245/35 R 18; AR: 295/30 R 19  
★ > 1 050 kg > 2,5 kg/ch > 648 000 € (37 exemplaires) > Essai n° 725



# KOENIGSEGG

Christian von Koenigsegg est un artiste... Constructeur entièrement indépendant basé près de Helsingborg, en Suède, il produit depuis 2000 un engin qui ne doit rien à personne. Ses voitures visent carrément le titre d'automobiles les plus rapides du monde et, aujourd'hui, le meilleur compromis entre performances et écologie !

[koenigsegg.com](http://koenigsegg.com)



# JESKO

1625 ch > 480 km/h environ > 0 à 100 km/h : moins de 3"



## TANT D'ATTENTE

**L**es hypercars ont pour habitude de se laisser désirer. Mais en ce moment, chez Koenigsegg, ce n'est plus du désir mais de l'espoir. Des CC850, Gemera, Jesko et Jesko Absolut, seule la production de la Jesko a commencé. C'est ce qui s'appelle entretenir le suspense. Il faut dire qu'un modèle Koenigsegg ne s'assemble pas comme une Clio. Prenons l'exemple de la boîte de vitesses. On connaît les solutions à simple embrayage, à double embrayage, eh bien la sportive suédoise en a... sept! Baptisée LST (Light Speed Transmission), elle est capable de préengager non seulement le rapport suivant ou précédent, mais aussi ceux d'après. Si le 4<sup>e</sup> rapport est engagé, une boîte à double embrayage pourra préparer le 3<sup>e</sup>, alors que la LST passera directement en 2<sup>e</sup>, et quasi instantanément. Le principe est le même dans l'autre sens. Une innovation technologique dont Koenigsegg a le secret et qui permet, en outre, de réduire le poids de cet organe de 50 kg. Mais pas son temps d'assemblage. Sachant que la même exigence est mise dans chaque pièce mécanique et que s'ajoutent à cela les exigences des clients, mieux vaut ne pas être pressé d'aller vite. Car un exemplaire de préproduction de la Jesko Absolut a été confié l'an passé à nos confrères de *Top Gear*, et ils ont élu "sportive de l'année"... un exemplaire de préproduction! La Suédoise sait, paraît-il, tout faire : à la fois être l'une des sportives les plus performantes de la production, tout en étant civilisée au quotidien – toutes proportions gardées car il ne s'agit pas d'un monospace. La Jesko reprend le V8 5 litres de l'Agera RS, revu pour perdre du poids. Combiné à une structure ultralégère en carbone, cela fait pointer la Jesko à seulement 1 320 kg à sec. Côté puissance, c'est au choix : 1 298 ch avec du SP98 ou 1 625 ch à l'E85 ! Les performances ne sont pas encore connues, mais elles devraient peu varier entre les deux versions de l'hypercar : la Jesko et son attirail aérodynamique pour le circuit, et la Jesko Absolut et son coefficient de traînée de 0,278. Cette dernière espère battre la Bugatti Chiron 300+, ce qui donnerait une vitesse de pointe supérieure à 490 km/h. C.Q.F.D.



★ > V8 biturbo > 5065 cm<sup>3</sup> > 1625 ch à 7800 tr/min > 153 mkg à 5100 tr/min > BV9 automatique > Propulsion > L/l/h : 4 610/2 030/1 210 mm > Pneus AV : 265/35 R 20 ; AR : 325/30 R 21 > 1320 kg à sec > 0,81 kg/ch à sec > 2 500 000 € environ (125 exemplaires) ★

KOENIGSEGG



PHOTOS : KOENIGSEGG



# CC850

1404 ch > Non communiqué > 0 à 100 km/h: non communiqué

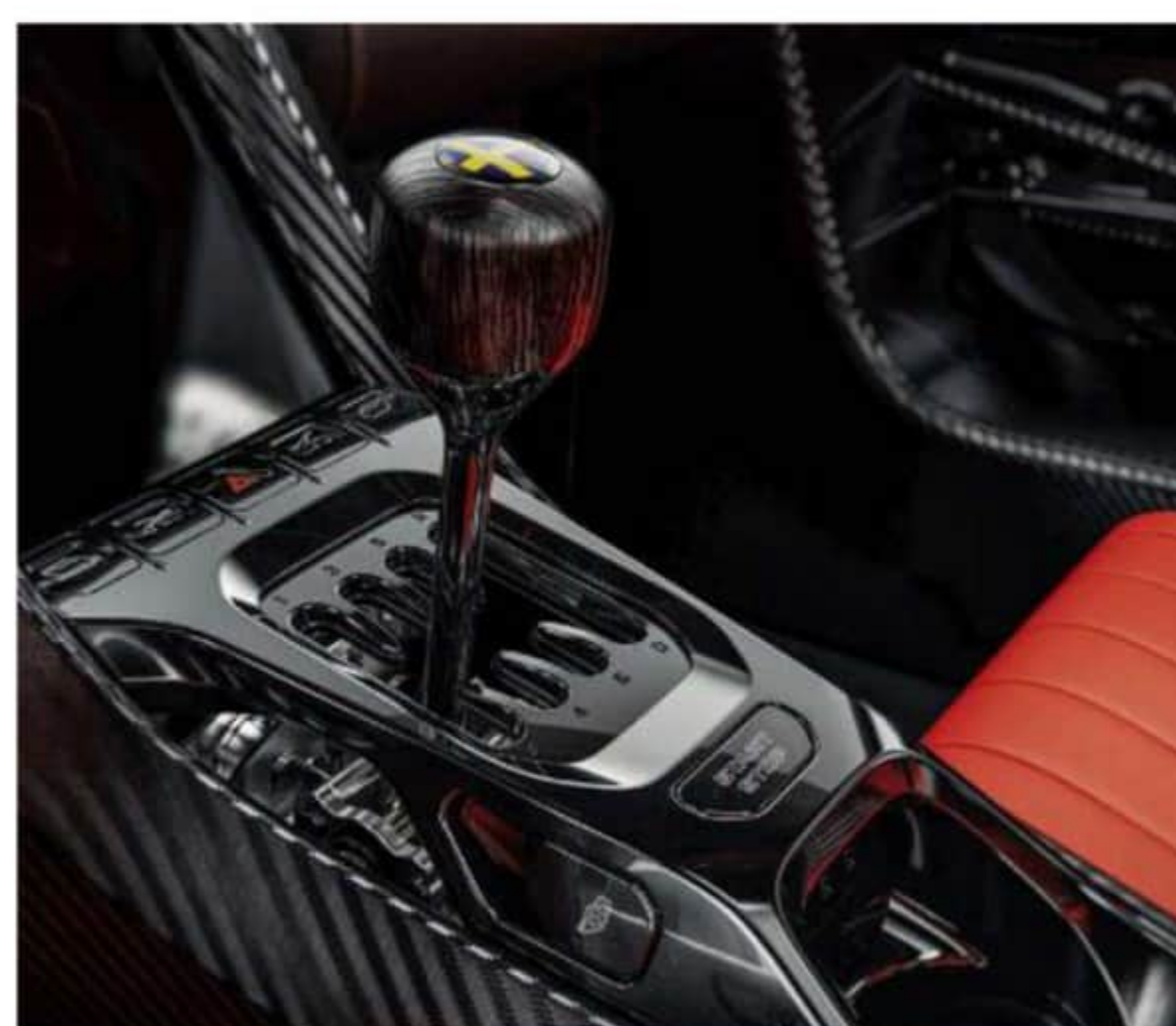
## JUBILÉ POUR JUBILER

**A**gera, Regera, Jesko, Gemera... Koenigsegg nous a habitués à baptiser ses modèles avec des noms. Alors l'arrivée d'une nouveauté affublée de deux lettres et trois chiffres, ça fait forcément jaser. D'autant que le "50" s'écrit en exposant de "CC8", ce qui n'est pas commun. Les fins connaisseurs de la marque suédoise auront compris : il s'agit d'un hommage à la première Koenigsegg de l'histoire, la CC8S. Ils l'auront même reconnue, tant sa descendante en reprend fidèlement les lignes, subtilement modernisées pour paraître contemporaines. C'est réussi, le charme agit. Reste à élucider le "50" qui est tout simplement l'âge du capitaine, à savoir Christian von Koenigsegg *himself*. Voilà un beau cadeau qu'il se fait à lui-même... et à 50 de ses clients. C'est le V8 maison qui est chargé d'animer ce modèle hommage. Comme dans la Jesko, il peut fonctionner au SP98 et développe alors 1201 ch, ce qui paraît déjà suffisant. Mais en l'alimentant à l'E85, cette valeur passe à 1404 ch, notamment grâce à une suralimentation qui monte de 1,5 à 1,7 bar! La passion de Koenigsegg pour la recherche de la perfection mécanique se retrouve une fois de plus dans ce V8 dépourvu de volant moteur, doté de turbos avec roulements en céramique, d'un collecteur en carbone et caractérisé par un taux de compression très bas (8,7 : 1). L'ensemble ne pèse que 185 kg.

Ajoutons à cela un châssis en fibres de carbone, une carrosserie en fibres de carbone/Kevlar, des jantes en aluminium forgé ou une ligne d'échappement en Inconel et on obtient une sportive qui ne pèse pas plus de... 1385 kg (à sec)! Mais le véritable exploit de cette CC850 est de proposer une inédite et unique boîte "autonuelle" ou "mécanique", au choix. Pour faire simple, à la fois une boîte automatique à 9 rapports et une boîte manuelle à 6 rapports dotée d'un levier avec une grille en H et d'un embrayage! Le meilleur des deux mondes... à la demande! Sans entrer dans les détails, cette boîte est un concentré de génie qui, malgré ses 7 embrayages, ne pèse que 90 kg, est suffisamment compacte pour venir se loger entre le moteur et le différentiel et peut encaisser le couple faramineux de la mécanique (141 mkg). Reste à savoir ce que ça peut donner à la conduite : peut-être que pour notre anniversaire, on aura le droit d'en prendre le volant... Compte tenu des prestations auxquelles nous ont habitués les Koenigsegg, on ne se fait pas trop de souci. La suspension est confiée à une solution pneumatique, alors que les disques carbone-céramique ne lésinent pas sur les dimensions (410 mm à l'avant, 395 mm à l'arrière). Enfin, que du "sûr" côté monte pneumatique avec des Michelin Pilot Cup 2R. La CC850 est un bien beau cadeau en guise d'hommage à la marque et à son concepteur. Un hommage qui a suscité tellement d'envies que la production est d'ores et déjà passée de 50 à 70 exemplaires.



La CC850 est un hommage à la CC8S, le premier modèle de la marque. Sa boîte est automatique et manuelle!



> V8 biturbo > 5065 cm<sup>3</sup> > 1404 ch à 7800 tr/min > 141 mkg à 4800 tr/min  
 > BV9 automatique et BVA 6 manuelle > Propulsion  
 > L/l/h: 4364/2024/1227 mm > Pneus AV: 265/35 R20; AR: 325/30 R21  
 > 1385 kg à sec > 0,97 kg/ch à sec > 3700000 € environ (70 exemplaires)



# GEMERA

1724 ch > Plus de 400 km/h > 0 à 100 km/h : 1"9



## PETIT GÉANT SYMPATHIQUE

**S**avez-vous ce que veut dire, en langage automobile, TFG ? Non ? On sait que le domaine est friand d'initiales en tout genre, souvent pour simplifier l'appellation complexe d'un système électronique qui ne l'est pas moins. Chez Koenigsegg, cela signifie "Tiny Friendly Giant", autrement dit "petit géant sympathique". Et cela ne désigne pas le créateur de la marque, Christian von Koenigsegg, qui en a pourtant le physique, mais le moteur qui se cache dans la Gemera. Le TFG est un petit 3 cylindres, mais gros malgré tout avec ses 2 litres. Gros aussi dans la mesure où il développe 608 ch et

61,2 mkg de couple ! Nous voilà avec un rendement démentiel de près de 300 ch par litre pour ce bloc biturbo à carter sec, doté du système FreeValve maison qui fonctionne donc sans arbre à cames ! Chaque soupape d'admission et d'échappement (respectivement une et deux par cylindre) est gérée individuellement, ce qui permet de changer de type de cycle selon le régime. Au final, 600 ch c'est bien, mais pas assez pour une hypercar. Trois moteurs électriques viennent en renfort, alors que ce n'était même pas nécessaire. Le premier prend place sur l'arbre de transmission et envoie 405 ch et 51 mkg sur les roues avant. Les deux autres, de 507 ch et 102 mkg chacun, font la même chose sur les roues arrière. En cumulant

les 4 moteurs, le résultat donne des sueurs froides : 1724 ch et un couple inimaginable de 356 mkg. Le châssis monocoque et la carrosserie en fibres de carbone, associés à des berceaux avant et arrière en aluminium, limitent le poids à 1995 kg. Les 4 roues sont à la fois motrices et directrices. Tout cela promet des performances d'un autre monde : 1"9 à 100 km/h et moins de 20" à 400 km/h ! Il sera de surcroît possible d'en faire profiter trois passagers, cette sportive hors du commun étant une... familiale ! La Gemera est entrée l'an dernier en phase de "fine tuning", autant dire de développement ultime. Sa production sera lancée cette année. On a hâte d'entendre s'exprimer ce petit géant sympathique !

★ > **Hybride rechargeable** > Puissance cumulée : **1724 ch** > Couple cumulé : **356,9 mkg** > **3 cyl. biturbo** > **1988 cm<sup>3</sup>** > **608 ch** à 7500 tr/min > **61,2 mkg** à 2000 tr/min > 3 moteurs électriques (1 avant + 2 arrière) > **1414 ch** > **254,9 mkg** > **BV** automatique > Intégrale

> L/I/h : 4975/1988/1295 mm > Pneus AV : 295/30 R 21 ; AR : 315/30 R 22 > **1995 kg** > **1,16 kg/ch** > **1500 000 €** environ (300 exemplaires) ★





**KTM****KTM**

Fondé dans les années 1950 pour fabriquer des motos de cross et de trial, Kronreif Trunkenpolz Mattighofen, soit KTM, est venu à l'auto en 2007, ce qui en fait la seule marque automobile autrichienne du secteur, outre le gros sous-traitant Magna Steyr. La X-Bow GTX est arrivée en 2021... pour notre plus grand bonheur!

**ktm.com**



## X-BOW GT-XR

> 500 ch > 280 km/h > 0 à 100 km/h : 3"4



### MISSILE SOL-SOL

**E**st-ce une nouvelle tendance chez les supercars ? Difficile à dire sachant que le nombre de modèles qui y succombent reste, pour le moment, plutôt restreint. Après la Delage D12, voici venir la KTM X-Bow GT-XR. Cette sportive autrichienne a cela en commun avec son homologue française de permettre l'accès à son cockpit en faisant basculer vers l'avant son toit, ses vitres latérales et son pare-brise. Le principe inverse d'une bulle d'avion de chasse, mais pour un résultat qui n'est pas moins spectaculaire ! Mais la plus grosse nouveauté de cette X-Bow n'est pas là : elle se cache dans l'arrivée d'un R après son nom. Une lettre qui ne veut pas dire qu'il s'agit d'une version plus sportive, mais bien d'une version plus... routière ! KTM tient donc ses promesses et décline une X-Bow GT-XR pour un usage routier.

Et hormis l'aileron arrière moins proéminent, cela ne se voit pas au premier coup d'œil. Cette sportive engagée en GT2 European Series conserve son style d'avion furtif qui, malheureusement, ne lui permettra pas de passer sous les radars. La R ne récupère pas uniquement le style de la version de course, mais (presque) l'ensemble de sa fiche technique. La structure est composée d'un cadre en acier tubulaire à haute résistance et la carrosserie est convertie à la fibre de carbone. De quoi limiter le poids, à sec, à 1 130 kg, soit 82 kg de plus que son homologue de course, ce qui n'est pas suffisant pour en faire une sportive lourde. Et les clients apprécieront certainement la direction assistée, le système de levage électrique pour espérer franchir les ralentisseurs de type gendarmes couchés, la climatisation, le système audio ou encore des caméras remplaçant les rétroviseurs (en option). Est-ce que les performances risquent

d'en souffrir ? Pas vraiment. Et même le léger recul de la puissance, de 537 à 500 ch, ne jette pas le doute sur les capacités de cette sportive à faire claquer des temps dignes des meilleures supercars. La marque indique ainsi 3"4 sur le 0 à 100 km/h, ce qui est plus que plausible. Mais la froideur de ce chiffre traduit mal l'émotion qui devrait être ressentie à bord, sachant que c'est le mythique 5 cylindres Audi qui se glisse derrière les passagers. Il est marié à une boîte à double embrayage de 7 rapports et envoie puissance et couple sur les roues arrière, via un indispensable différentiel à glissement limité. Les suspensions sont signées Sachs et il est possible, pour "coursifier" sa voiture, d'opter pour des freins carbone-céramique et des roues à blocage central. KTM met en avant une aérodynamique particulièrement soignée, avec notamment un effet de sol qui aspire la voiture. Voilà sans conteste un nouveau missile... en vente libre.



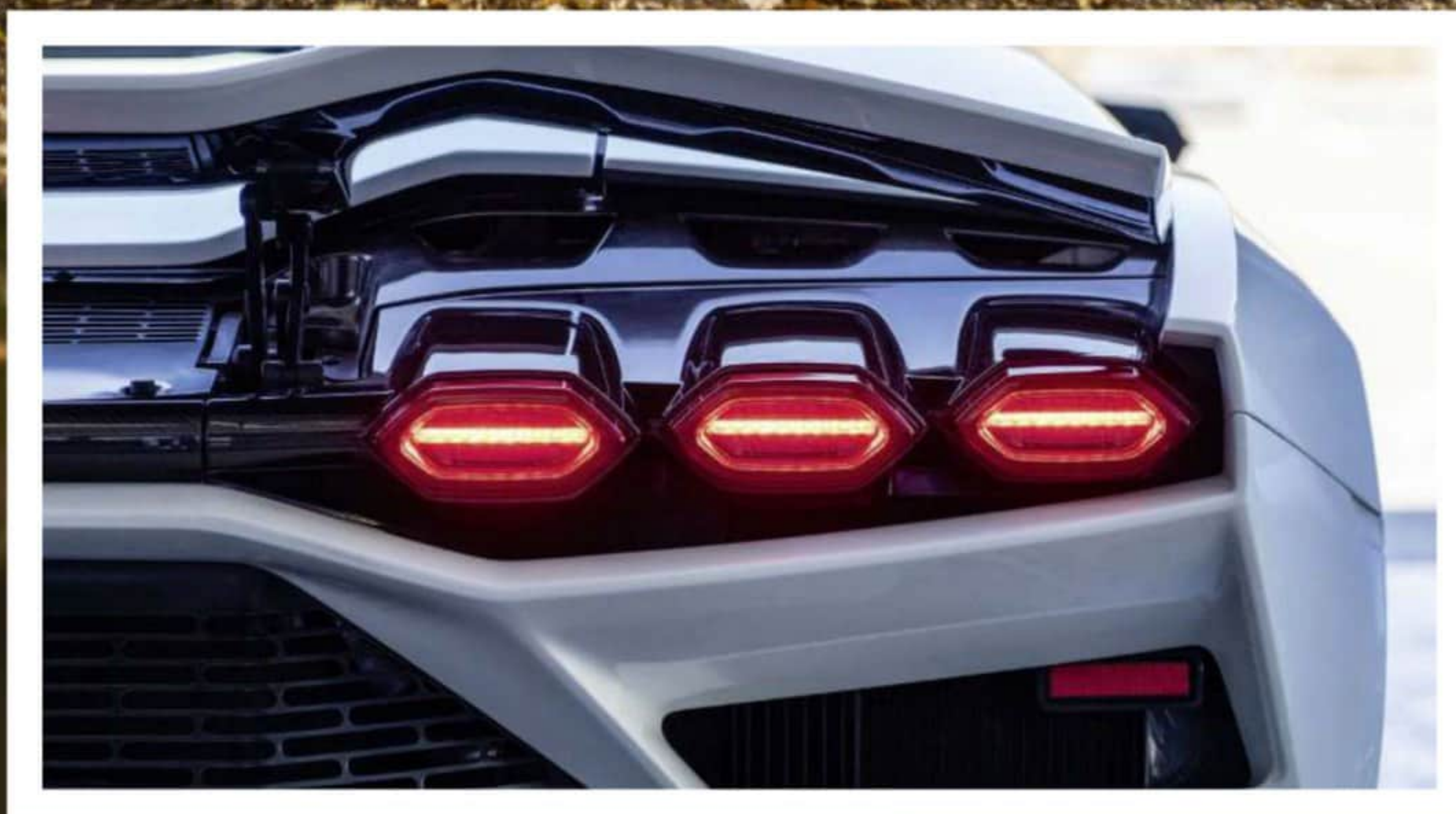
> 5 cyl. turbo > 2480 cm<sup>3</sup> > 500 ch à 6350 tr/min > 59,2 mkg à 5550 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h : 4626/2041/1164 mm  
> Pneus AV : 235/35 R19 ; AR : 295/35 R20 > 1250 kg à sec > 2,5 kg/ch à sec > 284 900 €





# LAMBORGHINI

Ferruccio Lamborghini se disait avant tout paysan (*contadino*), mais il construisait aussi climatiseurs et tracteurs. En 1963 il fonde sa marque, non loin de Maranello, et propose une auto techniquement plus avancée que "qui vous savez". La suite est émaillée de coups d'éclat (Miura, Countach) et de faillites. Jusqu'à la tutelle d'Audi, en 1998. En 2023, l'Aventador tire sa révérence.  
**[lamborghini.com](http://lamborghini.com)**





Retourner en enfance n'a pas de prix ? Si, les 2,4 millions de cette Countach échappée des années 1980.



PHOTOS: LAMBORGHINI

# COUNTACH LPI 800-4

> 814 ch > 355 km/h > 0 à 100 km/h : 2"8



## RETOUR VERS LE PASSÉ

☞ était au siècle dernier, un temps que les moins de 24 ans ne peuvent pas connaître. Les moins de 50 ans non plus, puisque nous sommes exactement au beau milieu des années 1970. La carrière de la Lamborghini LP 112, prototype destiné au développement de la Countach, va alors mal se finir... Un mal pour un bien, car ce sacrifice lors du crash test va permettre d'homologuer la Countach, qui deviendra un modèle mythique des années 1980. Ouvrir les portes en élytre d'une Countach neuve aujourd'hui, pour un gamin d'alors devenu adulte, a quelque chose de magique. D'intimidant aussi. La nouvelle venue, qui s'inspire avec une certaine liberté de son aïeule, grandit (de 73 cm) et s'élargit (à 2,10 m), ce qui impose le respect avant même d'avoir lancé le V12 tapi dans le dos. La pression monte d'un cran lorsque l'on se souvient que la production de la LPI 800-4 est limitée à 112 exemplaires

et que son prix, neuve, atteint 2,4 millions d'euros. Une mauvaise affaire vu que c'est six fois plus que l'Aventador Ultimae dont elle est dérivée ! Mais c'est pourtant indéniablement une bonne affaire, car c'est le genre de collector qui voit sa cote exploser avant même d'avoir été produit. Notre modeste salaire de journaliste automobile ne nous autorise à en prendre le volant qu'une poignée d'heures, ce qui est déjà un privilège... qui n'a pas de prix ! En fermant la fameuse porte en élytre, on découvre l'intérieur de la Sián, qui manque sérieusement d'une touche rétro ! La magie qui opère à l'extérieur ne fonctionne pas à l'intérieur. Heureusement, un bouton va enclencher le mode retour vers le passé : le démarreur. Chuintement électrique et râle du V12, on y est, dans les années 1980 ! Ça grince, ça grogne, ça tremble, en un mot, ça vit comme à la belle époque. Et les défauts de l'Aventador deviennent ici des qualités. La transmission ISR à simple embrayage est délicieusement obsolète dans sa lenteur, son

bruit ou sa difficulté à choisir le rapport qui convient. Le train avant y met aussi du sien en lisant le profil de la route plutôt que le sens des virages. Et puis, il y a le V12 de 6,5 litres développant 780 ch. Lamborghini en annonce 814 ? Signe des temps, il y a une hybridation (très) légère via un supercondensateur de 34 ch et 3,6 mkg de couple. L'objectif de Lamborghini : que ça se sente. Notre hantise : que ça se sente. Heureusement, il n'en est rien et c'est bien le V12 atmosphérique qui est aux commandes. Pas de coup de pied aux fesses en bas du compte-tours, mais une ascension déterminée, intimidante, oppressante même. Comme la vanne d'un barrage que l'on ouvrirait progressivement. Les performances sont celles de l'Ultimae. Il y a donc mieux sur le marché, mais plus incarné, peut-être pas. Châssis rigoureux, freinage digne de confiance, roues arrière directrices rendent la Countach de 2023 plus civilisée que celle de 1974. C'est heureux, car les ados de l'époque ont 40 ans de plus.

★ > Micro-hybride > Puissance cumulée : 814 ch > Couple cumulé : 77 mkg > V12 > 6498 cm<sup>3</sup> > 780 ch à 8500 tr/min > 73,5 mkg à 6750 tr/min > Moteur électrique 48 V > 34 ch > 3,6 mkg > Intégrale > BV 7 robotisée > L/l/h : 4870/2099/1139 mm > Pneus AV : 255/30 R 20 ; AR : 355/25 R 21 > 1595 kg à sec > 1,96 kg/ch à sec > 2400000 € (112 exemplaires) > Essai n° 728 ★

Lamborghini



## HURACÁN EVO RWD Spyder

> 610 ch > 325 km/h > 0 à 100 km/h: 3"5 (3"3)



### YES OUIE CAN!

**T**raditionnellement, Lamborghini dévoile la version 4 roues motrices de la Huracán avant la 2 roues motrices. Cela a été le cas au lancement (en 2014) et au restylage (en 2019). Une fois qu'on le sait, il suffit de faire preuve de patience. La RWD rassure sur le choix fait par la marque: ce sont bien les roues arrière qui motricent. Débarrassée de son arbre de transmission (et de tout ce qui va avec), cette Huracán est aussi délestée d'un poids: 33 kg. Cela permet de rééquilibrer les choses, la répartition passant à 40/60 % au lieu de 43/67 % auparavant. Cette perte, qui n'en est

pas vraiment une puisque la sportive y gagne, n'est pas la seule. Il manque aussi 30 chevaux au V10, certainement pour éviter que le train arrière ne se mette en grève pour surmenage. Celui qui ne chôme pas, c'est le V10 de 5,2 litres: il redouble d'effort pour séduire notre nerf auditif, ce qui a tendance à nous détendre. Résonances à l'admission, trémolos dans la voix, feux de Bengale au lever de pied, ce V10 c'est du miel pour l'ouïe. À l'heure des électriques cliniques, il rappelle ce qu'est l'émotion mécanique. Un bloc qui pousse à la consommation, dans la mesure où couple et puissance se méritent. Les mètres-kilos et les chevaux donnent l'impression de monter en cadence au fur et à mesure que le régime

du moteur augmente. Le 0 à 100 km/h en 3"5 n'est pas terrassant, mais les sensations font oublier les chiffres. Seul à la manœuvre, le train arrière étonne par sa motricité et se prête plus volontiers à une dérive à l'accélérateur, sans jamais surprendre le conducteur. Les réglages des ressorts, des amortisseurs et des barres antiroulis ont été assouplis. Cela permet de jouer avec les transferts de masse sans se faire peur, grâce à des limites faciles à cerner. Réglée sous-vireuse, la Huracán se rééquilibre en entrant fort sur les freins et devient survireuse en sortant fort à l'accélérateur. La RWD est de surcroît moins chère que la AWD. Ce serait dommage de s'en priver.

★ > V10 > 5204 cm<sup>3</sup> > 610 ch à 8 000 tr/min > 57 mkg à 6 500 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h: 4 520/1933/1180 mm > Pneus AV: 245/35 R 19; AR: 305/35 R 19 > 1724 kg\* (1389 kg à sec) > 2,83 kg/ch\* (2,28 kg/ch à sec) > 211 006 € (191 870 €) > Essai n° 711 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Coupé RWD



Deux roues motrices en moins, c'est du plaisir en plus!



# HURACÁN Sterrato

> 610 ch > 260 km/h > 0 à 100 km/h: 3"4

## LA CLÉ DU CHANT

**C**ôté SUV, Lamborghini était déjà bien pourvu avec la Urus. La présentation de la version Sterrato, sorte de crossover, a donc de quoi surprendre... Quel intérêt de faire un modèle qui n'est ni une vraie sportive ni un vrai SUV... quand on a les deux au catalogue ? Un seul : aller chercher une poignée de clients qui verront dans cette proposition une façon de se distinguer – en bien ou en mal, on vous laisse juger. La Sterrato a le bon goût de reprendre le V10 maison, dans sa version à 610 ch. De quoi prendre la clé des champs... et du chant ! Côté poids, la marque annonce 1 470 kg, ce qui fait rêver. Mais comme de coutume, cette valeur s'entend à sec, c'est-à-dire

sans les fluides indispensables pour faire rouler une voiture ! En extrapolant, mieux vaut tableer sur 1 700 kg. Moins de puissance et plus de poids, cela se ressent sur les performances avec un 0 à 100 km/h en 3"4, soit 5 dixièmes de plus qu'une Evo AWD. Pour s'ouvrir les portes du tout... chemin, la Sterrato rehausse sa garde au sol de 44 mm, mais perd les 4 roues directrices de la Evo. Longueur et raideur des ressorts, tarage des amortisseurs ont été revus en conséquence, entendez par là pour une utilisation sur un revêtement bien loin du bitume lisse des circuits. Si l'intérêt de cette version n'est pas évident pour l'amateur de sportives, il l'est nettement plus pour l'investisseur : seulement 1 499 exemplaires seront produits...



PHOTOS : LAMBORGHINI

> V10 > 5204 cm<sup>3</sup> > 610 ch à 8 000 tr/min > 57 mkg à 6 500 tr/min  
> Intégrale > BV 7 robotisée > L/l/h: 4 525/1956/1248 mm  
> Pneus AV: 235/40 R19; AR: 285/40 R19 > 1470 kg à sec  
> 2,41 kg/ch à sec > 264 000 € (1499 exemplaires)

Lamborghini



## HURACÁN EVO

> 640 ch > 325 km/h > 0 à 100 km/h: 2"9\* (3"1)



### CLASSER LA VOIX

**L**a baguette de pain a fait son entrée sur la liste du patrimoine culturel immatériel de l'humanité de l'Unesco, comme un emblème du patrimoine culturel national français. Partant de là, on ne voit pas bien pourquoi il ne serait pas possible de classer la voix de l'Huracán... au moins en Italie. Le V10 qui lui donne vie est une véritable diva mécanique. Appuyer sur le démarreur suffit à lancer l'orchestre. Le ralenti est déjà émouvant, alors l'ascension du compte-tours va tout simplement retourner les tripes. Les vocalises sont déchirantes et ce seul récital mécanique et métallique suffirait à justifier l'achat d'une Evo. Sauf que ce n'est que la partie émergée de l'iceberg. Appuyer sur l'accélérateur donne l'impression d'entrer au cœur d'un ouragan. Les chevaux et les mètres-kilos semblent enfin libérés, délivrés après avoir été maintenus en captivité. Une lame de fond qui emmène la Huracán à 100 km/h en 2"9. Un tsunami qui la projette à 200 km/h en 6"3. L'aiguille du compte-tours semble aimantée par la zone rouge et fait des allers-retours dans le compteur au rythme des essuie-glaces lors d'un épisode cévenol, pas le meilleur de la saison d'ailleurs. Le conducteur est en lutte permanente. Mais pas contre la voiture, contre son propre poids. Il compense et se comporte comme sur une moto, en penchant la tête

vers l'intérieur du virage. La boîte à double embrayage 7 rapports a un peu de mal à suivre la cadence infernale imposée sur un circuit ? Le temps de se faire la réflexion, deux rapports ont été passés. Comme lorsqu'on se dit, lancé à 200 km/h, que l'on vient de franchir le panneau "trop tard" avant le prochain virage. Debout sur les freins, les étriers dévorent les disques en carbone-céramique, non sans renseigner à la perfection sur ce qu'ils font. La faim justifie les moyens : 130 m après, l'Huracán est immobilisée et il reste 15 m avant de se jeter dans le virage. C'est reparti pour un tour, histoire d'arriver décidé cette fois. La direction Lamborghini n'a pas la perfection de celle d'une McLaren, mais si la seconde permet des placements au millimètre, la première ne tolère pas de marge d'erreur au-delà du centimètre. Ce qu'il se passe, une fois que le conducteur a jeté le train avant dans une courbe, se résume en quatre lettres : LDVI. Littéralement, Lamborghini Dinamica Veicolo Integrata, le système de gestion du châssis – tout y passe, de l'amortissement magnétique au contrôle de motricité, de la répartition de la puissance aux 4 roues à la vectorisation du couple en passant par la direction dynamique et les roues arrière directrices –, qui intègre une dimension (la fameuse quatrième)... prédictive. À son volant, pas besoin d'être un pilote pour... être un pilote. Si tout cela ne relève pas de la magie !

> V10 > 5204 cm<sup>3</sup> > 640 ch à 8000 tr/min > 61,1 mkg à 6500 tr/min > Intégrale  
> BV 7 robotisée > L/l/h: 4520/1933/1165 mm > Pneus AV: 245/30 R 20;  
★ AR: 305/30 R 20 > 1647 kg\* (1542 kg à sec) > 2,57 kg/ch\* (2,41 kg/ch à sec) ★  
> 221380 € (243465 €) > Essais n<sup>os</sup> 686, 694 et 697

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Spyder



PHOTOS: YANN LEFEBVRE

**60**  
ANNIVERSARIO



THE FUTURE BEGAN IN 1963

**SAVE THE DATE : 17<sup>th</sup> OCTOBER 2023**  
**CIRCUIT PAUL RICARD, LE CASTELLET**

Lamborghini Monaco fête les 60 ans de la marque sur le légendaire Circuit Paul Ricard. Venez vivre une journée inoubliable animée par l'histoire, l'innovation et la passion. Uniquement sur réservation auprès de l'équipe Lamborghini Monaco, Groupe Segond Automobiles.

*\*Inscription réservée exclusivement aux possesseurs de Lamborghini.*

Lamborghini Monaco is celebrating the brand's 60th anniversary at the legendary Circuit Paul Ricard. Come and spend an unforgettable day by the inspiring stories, innovation and passion. By reservation only with the Lamborghini Monaco team, Groupe Segond Automobiles.

*\*Registration reserved exclusively for Lamborghini owners.*



**LAMBORGHINI MONACO**

Concessionnaire officiel

24 Avenue de Fontvieille  
98000 MONACO  
Tél : +377 97 98 70 45  
Arnaud NICOT : 06 43 80 17 20  
anicot@segondauto.com

Lamborghini



## HURACÁN Tecnica

> 640 ch > 325 km/h > 0 à 100 km/h : 3"2



### À CRAN, SANS ARRÊT

**E**vo, Evo RWD, STO, Sterrato, la Tecnica pourrait être une déclinaison de plus de la fabuleuse Huracán, ou la déclinaison de trop. Il n'en est rien, c'est même la déclinaison qu'on attendait. Parce qu'elle ne met pas le curseur sur la performance, ni sur l'efficacité, ni même sur le fun, elle le met sur le plaisir. Et ça, quelles que soient les conditions dans lesquelles vous la conduisez. Aller chercher sa baguette de pain avec la Tecnica est l'une des joies automobiles les plus intenses qu'il soit possible de vivre. Et l'exploit consiste à ramener une baguette, car cela signifie s'arrêter à la boulangerie, soit la dernière chose que l'on ait envie de faire une fois derrière le volant. Pour la positionner dans la gamme, on dira qu'une Evo est moins mordante, qu'une STO est plus exigeante et qu'une Aventador SVJ est moins cohérente. La Tecnica rassemble tous les critères que l'on a appréciés individuellement dans les autres modèles de la marque. À nos yeux, c'est la meilleure Lamborghini

jamais produite. Respect. Les choses commençaient pourtant moyennement, sachant que la différence de poids (10 kg de moins) et de puissance (30 ch de plus) avec la Evo RWD n'avait pas vraiment de quoi enflammer notre imagination, pourtant fertile. Mais la moyenne, avec un V10 atmosphérique, est déjà bien au-dessus... de la moyenne. Les autres modifications font pour ainsi dire dans le recyclage. Les seules roues arrière sont motrices, comme sur la Evo RWD, mais elles deviennent directrices, comme sur la Evo AWD. Les freins en céramique ? En provenance de la STO. Les pneus Bridgestone Potenza Race ? Pareil. Que du pas neuf avec du vieux... Le nouvel aileron, l'avant redessiné, les suspensions revues (ressorts assouplis et amortisseurs raffermis) et la gestion électronique LDVI (le cerveau de toutes les aides dynamiques) reprogrammée n'avaient *a priori* pas de quoi transfigurer la Huracán. Ils ne l'ont pas fait, ils l'ont perfectionnée, dans le sens littéral du terme. S'il y avait un mot pour résumer cette Tecnica, ce serait "immédiate". Une sorte de sportive à cran d'arrêt, mais qui ne s'arrête

jamais. Une pression sur l'accélérateur et le V10 éructe dans les oreilles et assène une sévère claque dans le dos. Une caresse sur le frein et les étriers se jettent sur les disques en céramique. Inutile, presque, de penser à tourner. Il suffit d'orienter le regard vers le point de corde et le train avant a déjà fondu dessus, poussé par des roues arrière qui font pivoter l'auto autour, comme dans une danse entre deux partenaires à l'entente parfaite. En plus d'être délicieusement musical, le V10 est au meilleur de sa forme lorsqu'il s'agit de relancer à bas régime. Des turbos ? À quoi ça sert ? Ajoutons cette progressivité des moteurs atmosphériques qui rend les ruades du train arrière parfaitement civilisées et maîtrisables. Les performances, quant à elles, sont amplement suffisantes avec 3"2 sur le 0 à 100 km/h et 9"1 de 0 à 300 km/h. Mais pas une seule seconde nous ne nous sommes posé la question de savoir quel temps cette Tecnica pourrait faire devant le chronomètre. Car pour faire un départ arrêté, il faut s'arrêter, ce qui n'est plus envisageable dès le moment où vous avez appuyé sur le démarreur.

★ > V10 > 5204 cm<sup>3</sup> > 640 ch à 8000 tr/min > 57,5 mkg à 6500 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h : 4547/1933/1165 mm > Pneus AV : 245/30 R 20 ; AR : 305/30 R 20 > 1379 kg à sec > 2,15 kg/ch à sec > 231640 € > Essai n° 727 ★





La Tecnica reprend le meilleur des autres modèles de la Huracán. Ça va être difficile de faire mieux...



PHOTOS: LAMBORGHINI

# HURACÁN STO

> 640 ch > 310 km/h > 0 à 100 km/h : 3"



## MI-PISTE MI-RAISON

**L**a STO a beau s'être débarrassé de ses peintures de guerre, personne n'est dupe. Sa carrosserie largement "appendicée" d'un côté et largement échancrée de l'autre ne laisse pas planer le doute : elle est directement échappée d'un circuit. Plus précisément du championnat monotype Super Trofeo, voilà d'où viennent le S et le T du nom. Quant au O, il confirme qu'il est possible de rouler sur une route ouverte puisqu'il signifie Omologata. Mais l'idée sous-jacente des ingénieurs de Sant'Agata Bolognese était de faire vivre au conducteur une expérience digne de la course. Pour cela, tous les réglages de la STO sont extrapolés du circuit. La suspension magnétique, par exemple, agit comme si un mécano donnait un "clic" pour raidir l'amortissement. Le Torque Vectoring reparamétré a le même effet que lorsqu'on revoit les précontraintes du différentiel pour jouer sur les blocages. Il est ainsi possible de changer le comportement de la voiture pour la rendre sous-vireuse ou survireuse. Enfin, les 4 roues directrices influent sur les réactions comme si on modifiait les épures en course. Cet essieu arrière directeur serait,

en matière d'efficacité, équivalent à 50 ch supplémentaires, selon le vice-président Motorsport de Lambo qui sait de quoi il parle. La puissance du V10 ne bouge donc pas, et le couple recule même (de 61,1 mkg à 57,6 mkg), mais c'est pour la bonne cause : gagner en réactivité. L'allègement, il en est aussi question au niveau des jantes en magnésium qui réduisent les masses non suspendues, du pare-brise 20 % plus léger et de la carrosserie réalisée à 75 % en fibres de carbone à structure "sandwich". Ce procédé de fabrication permet d'en réduire la quantité (donc le poids) de 25 % sans perdre en rigidité. Enfin, les 4 roues motrices n'ont pas non plus résisté à la chasse aux kilos et passent à la trappe. Un jeu d'allègement gagnant puisque la STO affiche un poids de forme de 1 339 kg à sec. De quoi avancer un rapport poids/puissance à peine supérieur à 2 kg/ch. Au volant, la STO donne l'impression, par rapport à une Evo, d'être en prise directe avec la route. Comme si le conducteur n'était plus installé dans un baquet, mais à même le châssis. La direction s'est débarrassée de sa gestion dynamique LDS et a réduit sa démultiplication. Pas un millièmètre ne se perd entre le moment où on braque le volant et celui où les roues tournent. Tout se fait dans

l'instant et il n'y a pas que l'avant qui répond à l'injonction, l'arrière le fait aussi, en parfaite symbiose. Dans les virages serrés, l'arrière braque jusqu'à 6° dans le sens opposé de l'avant, améliorant la réactivité d'une Evo déjà agile comme une anguille. À haute vitesse, les roues arrière suivent celles de l'avant (maxi 3°), ce qui apporte une stabilité de TGV. Dans cette avalanche d'améliorations, celle qui pourrait être la plus impressionnante concerne les freins – on reconnaît bien là les priorités des vraies pistardes. La STO adopte des CCMR de chez Brembo, inspirés de la F1, qu'une certaine McLaren utilisait en son temps. Les freinages sont de véritables mises sur pause et il faut pousser sur les bras pour que le harnais ne cisaille pas les épaules. Et il y a ce toucher de la pédale, d'une finesse infinie, qui permet des freinages dégressifs d'une grande propreté. Il n'y a rien à redire, cette STO est une Evo RWD plus agile, plus réactive, plus immédiate, mais aussi plus bestiale. Elle a beau être Omologata, elle n'en reste pas moins exigeante, ce qui rend l'utilisation quotidienne peu envisageable. Pour les tracks days, elle fera en revanche merveille à condition de savoir jouer avec les limites d'une voiture de course. Ce qui n'est pas donné à tout le monde.

★ > V10 > 5204 cm<sup>3</sup> > 640 ch à 8000 tr/min > 57,5 mkg à 6500 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h : 4547/1945/1220 mm  
> Pneus AV : 245/30 R 20 ; AR : 305/30 R 20 > 1339 kg à sec > 2,09 kg/ch à sec > 299 295 € > Essai n° 722 ★





Dérivée de la Huracán de course, la STO ne s'en éloigne jamais beaucoup. Mieux vaut ne pas trop l'éloigner des circuits...



Lamborghini





# AVENTADOR LP 780-4 Ultimae Roadster

> 780 ch > 355 km/h > 0 à 100 km/h: 2"9 (2"8)



## CE N'EST QU'UN ADIEU

**I**l y a, dans le titre de cet article, la dimension d'une sentence qui tombe. Un de ces événements qui permet de dire qu'il y a eu un avant et qu'il y aura un après. Cette Aventador ne s'en cache d'ailleurs pas puisqu'elle ajoute dans son appellation le mot définitif "Ultimae". On peut donc légitimement se demander ce qui s'apprête à disparaître. En réalité, rien. C'est plutôt une apparition qui sème le trouble dans le monde très fermé des hypercars. Cet élément perturbateur ne se remarque pourtant pas : il est petit, ne fait pas de bruit et n'est perceptible qu'à très basse vitesse. Ce qui n'est pas trop la spécialité d'une Aventador. Ce grain de sable dans la mécanique bien huilée de Sant'Agata Bolognese, c'est le moteur électrique. Imposé par un législateur insensible au chant d'un V12 italien, ce petit élément *a priori* inoffensif va tout simplement tuer le bloc atmosphérique dans sa forme littérale. Sous couvert de diminuer les émissions, ce sont les émotions qui risquent d'en prendre un sacré coup. Lamborghini met donc un point d'honneur à achever ce fascinant pan de l'histoire de la mécanique automobile en concoctant 600 Aventador 100 % bio, 350 Coupé et

250 Roadster. Et comme la der des ders se doit de laisser un souvenir impérissable, elle s'est réservé le meilleur. Le V12 est au meilleur de sa forme avec 780 ch et 73,4 mkg de couple. Les 4 roues sont non seulement motrices, mais également directrices. Les fins connaisseurs de ce modèle s'attendent peut-être à une surprise du côté de la boîte... Il n'y en a pas. C'est toujours la transmission simple embrayage qui œuvre. Lorsqu'elle passe un rapport, ses homologues à double embrayage en rentrent... trois ! Mais ce n'est pas ça qui va gâcher la fête. Car cette Ultimae n'est pas une machine à chasser les chronos sur la piste, c'est un distributeur automatique d'adrénaline. Levez la goupille de sécurité façon missile balistique, enfoncez le démarreur et le V12 explose dans la double tuyère qui ressemble aux canons recyclés d'un cuirassé. Un V12, cela fait un certain nombre de pièces mécaniques en mouvement. Il faut donc que tout ce monde se chauffe. Il en est de même pour le conducteur, qui doit se faire à un gabarit hors norme et aux réactions parfois imprévisibles des autres usagers lorsqu'ils voient arriver cette soucoupe roulante dans leurs rétroviseurs. Ensuite, il faut trouver une ligne droite suffisamment longue pour espérer aller titiller plusieurs fois le rupteur.

Il suffit alors de verrouiller la nuque, de raidir les bras et de coller l'accélérateur au plancher. La LP 780-4 détalé comme un lapin, l'aiguille du compte-tours se jette dans la boîte à gants et le V12 fait la démonstration de toute sa virtuosité musicale. Une simple description par des mots serait tellement loin de la réalité qu'on ne lui fera pas cet outrage. Les performances (8"7 sur le 0 à 200 km/h) et la sonorité composent une ambiance à la fois fascinante et terrifiante, et il y a de quoi se poser des questions sur ce que réserve le comportement. Surprise, il est étonnamment docile. La caisse en carbone offre une rigidité sans faille, la transmission intégrale assure la motricité et le train arrière directeur apporte une agilité que ne laisse pas soupçonner son gabarit. Les trois modes de conduite (Strada, Sport ou Corsa) offrent la possibilité de choisir entre un amortissement ferme, très ferme et ultraferme. Il ne faudra donc pas envisager de longs trajets autoroutiers, ce serait un sacrilège. Son terrain de jeu, ce sont les nationales roulantes, qui enchaînent les virages rapides et bénéficient d'un revêtement propre. La route Napoléon est une excellente candidate... pour ce qui restera une sorte d'impératrice des sportives.

★ > V12 > 6498 cm<sup>3</sup> > 780 ch à 8500 tr/min > 73,4 mkg à 6750 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée > L/l/h: 4868/2098/1136 mm  
> Pneus AV: 255/30 R20; AR: 355/25 R21 > 1600 kg à sec (1550 kg à sec) > 2,05 kg/ch à sec (1,98 kg/ch à sec)  
> 444840 € en 250 exemplaires (403495 € en 350 exemplaires) > Essai n° 728 ★

Entre parenthèses, les chiffres de la version Coupé

# INVENCIBLE / AUTÉNTICA

> 780 ch > 355 km/h > 0 à 100 km/h: 2"8 (2"9)



## ADIEU C'EST MIEUX

**L**orsque Lamborghini a présenté la Aventador Ultimae, il était clair qu'il s'agissait de la dernière sortie du mythique V12 6,5 litres atmosphérique de Sant'Agata Bolognese. Sa dernière sortie seul, sans soutien d'un quelconque moteur électrique. Eh bien, cette ultime version ne l'était pas réellement. La marque a présenté

quelque temps après deux autres modèles accueillant le V12 dans sa version la plus pure. Deux modèles qui font la paire, en dépit de leur nom distinct : Invencible pour le coupé, Auténtica pour le roadster. Il se cache certainement derrière ces modèles uniques un ou deux clients avec des arguments en forme de compte en banque bien garni. Elles s'inscrivent dans la lignée "one-off" composée des Sesto Elemento, Reventon,

Veneno ou Essenza SCV12. D'ailleurs, certains éléments de la carrosserie des Invencible et Auténtica sont un clin d'œil à ces réalisations. Sous leurs lignes inédites, ces deux supersportives cachent les dessous de la Aventador Ultimae, que ce soit le V12 6,5 litres en version 780 ch ou le châssis. La planche de bord a été redessinée pour être entièrement axée sur la conduite et même l'écran multimédia a disparu.

★ > V12 > 6498 cm<sup>3</sup> > 780 ch à 8500 tr/min > 73,4 mkg à 6750 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée > L/l/h: 4 868/2 098/1136 mm  
> Pneus AV: 255/30 R 20; AR: 355/25 R 21 > 1550 kg à sec (1600 kg à sec) > 1,98 kg/ch à sec (2,05 kg/ch à sec)  
> Prix non communiqués (exemplaires uniques) ★

Entre parenthèses, les chiffres de la Auténtica

La Invencible reprend les dessous de la Aventador Ultimae sous une carrosserie de coupé.



La Auténtica est une version roadster tout aussi unique que la Invencible.





La version Performante progresse en puissance, pas en émotions.



# URUS Performante

> 666 ch > 306 km/h > 0 à 100 km/h : 3"3 (3"6\*)



## DIABOLIQUE

L'arrivée de la Ferrari Purosangue a créé un électrochoc dans la catégorie des SUV sportifs. Ce qui fait, sémantiquement parlant, beaucoup de "sport" d'ailleurs puisque SUV signifie déjà *Sport Utility Vehicle*. Au-delà de 600 ch tirés d'un V8, on pouvait considérer faire partie de la crème du haut du panier. Seulement, la marque au cheval cabré a glissé un V12 de 725 ch... En face, du côté de Sant'Agata Bolognese, on a forcément été piqué au vif. Pendant que d'un côté on s'affairait à faire rentrer le V10 atmosphérique maison sous le capot de la Urus – ce n'était pas prévu, mais la méthode Coué, ça peut fonctionner –, de l'autre on s'est occupé d'améliorer l'existant, ce qui est toujours plus rapide. La base est donc toujours le V8 4 litres développant à l'origine 650 ch. Nous l'avons mesuré et il ne faisait pas dans la demi-mesure : 3"6 sur le 0 à 100 km/h, 21"3 sur le 1 000 m départ arrêté, c'est ce que l'on appelle une bonne base. Mais au niveau de Lamborghini, ce n'est pas encore considéré comme "performant". Voici donc la version Performante, qui en donne plus d'un côté, et en enlève de l'autre. Plus de puissance d'abord, avec 666 ch, un chiffre... diabolique. Pas de panache dans la manière d'obtenir ce supplément puisque seule la gestion a été revue. Moins de poids ensuite, avec 47 kg économisés sur le capot

et le toit en carbone, l'échappement Akrapovic, la suspension métallique et d'autres broutilles. Beaucoup d'efforts pour... pas grand-chose : 2,2 % du poids économisé ! Voies élargies (16 mm), réglages de suspensions plus sportifs, garde au sol abaissée de 2 mm auront peut-être plus d'effet. La Urus n'était déjà pas empotée, la Performante l'est encore moins. Le V8, qui frappe comme un puncheur dès 2 000 tr/min, promet d'économiser 0"3 sur le 0 à 100 km/h. Cela pousse suffisamment pour oublier qu'on est au volant d'un SUV. En dépit du poids et de l'altitude de l'animal, il se jette à la corde au moindre coup de volant comme s'il avait repéré une proie après des jours de disette. L'équilibre force le respect, les roues arrière directrices corrigeant la tendance au sous-virage en entrée. En sortie, à la remise des gaz, la poupe se déhanche à l'envi, avec une progressivité étonnante vu le gabarit et la taille des Pirelli P Zero (22 pouces). Les nouveaux réglages des barres antiroulis actives, du braquage des roues arrière, du différentiel central Torsen et du système vectoriel (répartition du couple sur l'essieu arrière) font grand bien. L'amortissement piloté ne faiblit jamais face au poids à maîtriser et, surtout, il s'accommode du bitume lisse d'un circuit comme du revêtement dégradé d'une départementale. La ligne d'échappement apporte un supplément d'âme au V8... mais ne lui fait pas gagner de cylindres. À quand le V10 ?

★ > V8 biturbo > 3996 cm<sup>3</sup> > 666 ch (650 ch) à 6 000 tr/min  
 > 86,6 mkg à 2 250 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique  
 > L/l/h : 5 112/2 016/1 638 mm > Pneus AV : 285/40 R 22 ; AR : 325/35 R 22  
 > 2 150 kg (2 261 kg\*) > 3,23 kg/ch (3,48 kg/ch\*) > 262 184 € (205 715 €)  
 > Essais n<sup>os</sup> 677, 700, 712 et 731 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, les chiffres de la Urus

PHOTOS : LAMBORGHINI



# LAND ROVER

Land Rover, membre de BLMC, techniquement lié à Honda, est repris par BMW (1994), qui passe à Ford (2000), qui revend à l'Indien Tata Motors (2008). À partir de là, les produits sont transfigurés et la gamme s'étoffe. Range Rover devient une marque dans la marque et s'enrichit, en 2017, de la Velar.

[landrover.fr](http://landrover.fr)



PHOTO : LAND ROVER

## RANGE ROVER SPORT P530

> 530 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 4"5

### NIVELLEMENT

**L**orsqu'on parle de nivellement en automobile, c'est rarement par le haut. La Range Sport en a fait les frais lors de son changement de génération l'an passé. Pas de version SVR (elle arrivera peut-être pour des marchés comme les États-Unis ou la Chine), mais une P530 qui constitue plus un porte-drapeau qu'une sportive. Chez nous, elle n'est

même disponible qu'en "commande spéciale". Mais les ingénieurs ont bien bossé puisqu'en dépit d'un déficit de puissance de 45 ch, la nouvelle venue affiche les mêmes accélérations sur le 0 à 100 km/h que la SVR. La Sport a beau être plus petite que la Range tout court (qui est plus longue), elle est quand même longue (avec ses 4,95 m) et lourde (2,5 tonnes) malgré sa nouvelle plate-forme en aluminium. Mais la fée électronique est passée par là. Il y a bien

sûr la suspension pneumatique pilotée et les amortisseurs adaptatifs conçus par Bilstein. Il faut ajouter les barres antiroulis adaptatives et les roues arrière directrices (jusqu'à 7,3°). La Sport fait alors des miracles en virant à plat et en enchaînant les virages avec une bonne volonté surprenante. Mais attention au poids au freinage ou sous la pluie, l'oublier risque de déboucher sur de mauvaises surprises. La Range reste trop haute et trop lourde pour être dynamique.

> V8 biturbo > 4 395 cm<sup>3</sup> > 530 ch à 5 500 tr/min > 76,5 mkg à 1 800 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique  
> L/l/h : 4 946/2 047/1 820 mm > Pneus : 285/45 R 22 > 2 430 kg > 4,86 kg/ch > 144 200 €



## RANGE ROVER P530

> 530 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 4"6



### VIVE LA REINE!

**E**n renouvelant la Range et la Range Sport, Land Rover a remis un peu d'ordre dans sa gamme. La Sport perd l'option des 7 places qui revient à sa majesté la Range. Elle n'aura pas de mal à les accueillir, vu qu'elle laisse le choix entre un châssis normal (5,05 m) et un châssis long (5,25 m). Mais le luxe étant aussi l'espace, rien n'interdit de choisir un châssis long en version 4 places. Les deux passagers à l'arrière seront alors mieux installés qu'en première classe d'un A380 d'Emirates. La Range marche sans vergogne sur les platebandes de Bentley ou Rolls, et s'adresse donc à des clients qui ont autant de moyens que d'exigences. Les 1,6 million de configurations concoctées par le département de personnalisation SVO devraient les contenter. La toute nouvelle plate-forme en aluminium ne limite pas le poids, mais pourra accueillir la technologie électrique. La version la plus suave reste la P530 équipée du V8 biturbo d'origine BMW. Il déplace la Range sans effort apparent et les passagers devront regarder par les fenêtres pour s'apercevoir qu'ils sont en mouvement. L'attirail électronique (barres antiroulis actives, 4 roues directrices) tente de dynamiser le comportement, mais a plus de réussite du côté du confort. Une nouvelle génération encore plus aboutie. Vive la reine!

> V8 biturbo > 4 395 cm<sup>3</sup> > 530 ch à 5 500 tr/min  
> 76,5 mkg à 1 800 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique  
> L/l/h : 5 052/2 047/1 870 mm > Pneus : 285/45 R 22  
> 2 510 kg > 4,74 kg/ch > 156 600 €



PHOTOS : LAND ROVER





# LEXUS

En 1987, Toyota cloisonne sa production et crée cette griffe de luxe destinée à conquérir le haut de gamme, un peu à l'écart des millions de Corolla.

Lexus s'est très vite imposée aux États-Unis. C'est plus long en Europe, où la marque cultive sa gamme hybride et une fibre sportive... fragile.

lexus.fr



PHOTOS: CLÉMENT CHOULOT

## LC 500 Cabriolet

> 464 ch > 270 km/h > 0 à 100 km/h: 5"2 (4"7)



### SANS OGM

**C**ela ne parle sans doute pas à grand monde, mais cela a le mérite de l'originalité. Hokkaido Edition, ça sonne bien, peu importe même de savoir ce que cela signifie. Pour votre culture (et la nôtre), c'est l'île sur laquelle se situe la piste d'essais de Lexus, là où ont été développées cette LC 500 et la supercar LFA. C'est aussi, et surtout, l'occasion de reprendre le volant de ce cabriolet (disponible en coupé) iconoclaste. La LC, c'est d'abord un coup de crayon que l'on n'attend pas vraiment d'une marque premium japonaise. Et pourtant, la sauce prend, comme le prouvent les passants qui se retournent sur ce nouveau modèle... vieux de neuf ans déjà! Une ligne démonstrative, pour une sportive, c'est déjà

une bonne chose, même si ça ne suffit pas. Lexus peaufine le tableau en lui greffant une mécanique de la meilleure espèce. Un V8 sans OGM de 5 litres de cylindrée. Avouez que cela ne court pas (ou plus) les routes. Son seul rendement, de près de 100 ch/l, mérite le respect. C'est un moteur d'ingénieur: cotes supercarrées (alésage supérieur à la course), arbre à cames à calage variable et double injection de carburant. Des caractéristiques qui modèlent un caractère pointu: en dessous de 4800 tr/min, l'opératrice demandera de patienter avant l'arrivée du couple. Mais au-delà et jusqu'à 7000 tr/min, ce V8 se rachète de la plus belle des manières, entre poussée franche et sonorité gourmande, à l'instar d'un bloc américain! Il peut compter sur une alliée de choix, une boîte de vitesses à... 10 rapports qui

permet de toujours évoluer là où il faut, c'est-à-dire en haut du compte-tours. À l'époque du turbo roi, un V8 atmosphérique marque le pas côté performances (23"8 sur le 1000 m départ arrêté, soit le temps d'une BMW Z4 M40i de 340 ch), mais le plaisir ne se situe pas là, surtout au volant de la version cabriolet. En comportement, il y a du bon avec une caisse rigide et des mouvements de caisse maîtrisés, et du moins bon avec un train avant qui manque d'accroche et demande à "ajouter" du volant dans le serré. En arrivant sur les freins, il est possible de faire décaler l'arrière, mais pas d'entretenir, la gestion vectorielle du couple n'étant pas très efficace. Le coupé, doté d'un différentiel autobloquant et des 4 roues directrices, est plus convaincant. Mais il bâillonne aussi les vocalises du V8...



> V8 > 4969 cm<sup>3</sup> > 464 ch à 7100 tr/min > 55 mkg à 4800 tr/min > Propulsion > BV 10 automatique  
> L/l/h: 4770/1920/1350 mm > Pneus AV: 245/40 R 21; AR: 275/35 R 21 > 2032 kg\* (1995 kg)\* > 4,38 kg/ch\* (4,30 kg/ch)\*  
> 142690 € en 40 exemplaires (136690 € en 40 exemplaires) > Essais n° 670, 679, 706 et 726



\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Coupé



# LOTUS

Colin Chapman fonde Lotus en 1948 pour vendre des copies de sa propre voiture de course. Il monte en gamme, sans oublier le goût du light ni celui de l'innovation. Après la mort de son créateur, Lotus est passé entre les mains de GM, d'Artioli (avec Bugatti), de Proton et, depuis 2017, du Chinois Geely. Le constructeur se redresse. L'année 2022 marque la fin d'une époque : Elise, Exige et Evora disparaissent au profit d'un premier modèle électrique et d'un dernier thermique.

[lotuscars.com](https://www.lotuscars.com)



# EVIIJA

> 2000 ch > plus de 320 km/h > 0 à 100 km/h: moins de 3"



## PRISE DE FORCE

**L**a Evija représente sans aucun doute l'avenir de Lotus. Pas parce qu'elle fait rêver (un peu quand même...) ni parce qu'elle est ultraperformante (c'est un prérequis pour une Lotus), mais parce qu'elle est électrique. Elle a donc, par rapport aux ex-Elise, Exige et Evora, un énorme avantage: elle a le droit de rouler puisqu'elle n'émet rien à l'échappement. Mais un modèle du futur chez une marque qui a un passé (et quel passé!), cela manque d'ancrage. Lotus le sait bien et n'est pas passé à côté de l'occasion de faire le lien entre hier et demain. Même si ce lien tient à une peinture noir et or. En dévoilant la série limitée Fittipaldi, le constructeur sino-anglais ou anglo-chinois rend hommage au pilote brésilien qui, au volant de la Lotus 72, remporta le titre de champion du monde en 1972, doublé de celui des constructeurs! Outre la livrée spécifique extérieure/intérieure,

Lotus pousse le détail jusqu'à réaliser la molette centrale en aluminium à partir d'une des Lotus 72 encore existantes. Rappelons que seulement huit châssis de la monoplace championne du monde ont survécu. Il n'y aura pas une Evija Fittipaldi de plus que celles prévues... L'intéressé, Emerson de son prénom, était de la partie lors du lancement sur la piste maison d'Ethel. Tout comme Jenson Button qui participe au développement. Et ses propres mots sont quelque peu contradictoires: « *On a l'impression de piloter un vaisseau spatial. La facilité de conduite et la direction ne laissent aucun doute sur le fait qu'on est au volant d'une Lotus.* » Sachant qu'une Lotus n'a jamais donné l'impression d'être un vaisseau spatial, on est un peu perdu... Ce qui est sûr, c'est qu'elle change la recette maison. La marque anglaise a construit sa philosophie sur une légèreté extrême et des puissances raisonnables. Or la Evija, c'est l'inverse: 1 887 kg et 2 000 ch! Avec un

rapport poids/puissance qui force le respect (0,84 kg/ch à sec) et un couple copieux de 173,5 mkg, elle s'apprête à affoler les chronos. Si mécaniquement, la supercar s'est éloignée de ses racines, les ingénieurs se sont attachés à consommer local. Certes, les capitaux viennent de Chine, mais les batteries comme les moteurs sont respectivement fournis par Williams Advanced Engineering et Integral Powertrain. Histoire de ne pas faire de jalouses, chaque roue reçoit son propre moteur avec son propre transformateur et sa propre boîte de vitesses à rapport unique. Le châssis, fourni par CPC, a quant à lui des accents italiens. Outre un chiffre de 0 à 100 km/h annoncé inférieur à 3", le plus impressionnant est que la Evija serait capable de réitérer l'exploit tous les 100 km/h. Cela donnerait le 0 à 200 km/h en 6" et le 0 à 300 km/h en 9"! C'est mieux qu'une Bugatti Chiron! Lotus annonce aussi un record du Nürburgring. Il n'y a plus qu'à tenir ses promesses maintenant.

★ > 4 moteurs électriques > 2000 ch > 173,5 mkg > Batterie: 93 kWh > Intégrale > 4 BV automatiques > L/l/h: 4 459/2 000/1 122 mm > Pneus AV: 265/35 R 20; AR: 325/30 R 21 > 1887 kg > 0,94 kg/ch > 2300000 € environ (130 exemplaires) ★



Lourde et ultrapuissante, la Evija électrique ne coche pas l'ADN Lotus.



PHOTOS: LOTUS

Lotus



## EMIRA

> 405 ch > 290 km/h > 0 à 100 km/h : 4"3



### AGENT DE LIAISON

**H**ier, il y avait les Elise, Exige et Evora. Demain, il y aura la Evija. Aujourd'hui, il y a la Emira, sorte de lien entre un passé thermique et un futur électrique, pour simplifier. Et si elle devait être l'héritière d'une seule des "trois fantastiques", ce serait de la Evora. Car il y a dans la nouvelle venue un esprit GT qui n'a jamais été aussi développé. Fini l'ambiance stakhanoviste des habitacles dépouillés des Elise et Exige – ce n'est pas pour ça qu'on ne les regrettera pas –, la Emira fait progresser le curseur du confort. Le nouveau châssis en aluminium extrudé riveté et collé a permis, par exemple, de rendre la cellule habitable plus accueillante. Les Lotus étaient jusqu'ici construites autour du moteur, elles prennent désormais en compte les passagers. Cela passe aussi par une finition qui demeure artisanale, mais cette fois dans le bon sens du terme. On voit que ce n'est pas de la grande série, mais on ne sourit plus en découvrant un détail approximatif ici ou

là. Une nouvelle philosophie qui ne rime pas avec un nouvel ensemble moteur/boîte. Lotus prend les mêmes et recommence. Ce que l'on comprend d'ailleurs, sachant qu'il s'agit du dernier modèle thermique de la marque. Le V6 de 3,5 litres d'origine Toyota est donc toujours de la partie, avec une cartographie légèrement revue. Mais la Emira doit viser large, vu qu'elle sera seule à carburer. Elle reçoit donc en parallèle un 4 cylindres turbo de 360 ch venu de chez AMG et couplé à une boîte à double embrayage. Nous voilà donc sur la piste d'Ethel au volant de la dernière Lotus thermique. Malgré les conditions humides du jour, le châssis laisse une première bonne impression en... confort! Malgré les jantes de 20 pouces, les remontées sont très bien maîtrisées et la Emira semble taillée pour aller faire les courses au supermarché. Et ce n'est pas la sonorité du V6 qui viendra perturber l'ambiance sereine. Elle est présente dans l'habitacle, flatte l'ouïe des habitués, mais sans devenir criarde comme dans une Exige.

Et les modes Sport et Track permettent d'en pousser le volume. Ils reculent également le seuil d'intervention des garde-fous électroniques (au calibrage non définitif sur notre mouture). Les déhanchements du train arrière ne tardent pas devant la sollicitation du conducteur, mais ils apparaissent plus simples à maîtriser que ceux d'une Porsche Cayman S. Merci aux voies larges, les plus larges même pour une Lotus jusqu'ici. Le train avant précis et la direction à assistance hydraulique permettent de remettre les choses dans le bon ordre sans transpirer. La boîte manuelle cache désormais sa tringlerie, mais elle accroche toujours lorsqu'on veut passer les rapports à la volée. Chaussée de Goodyear Eagle F1 SuperSport faciles à cerner, elle peut recevoir des Michelin Sport Cup 2 pour qui veut faire de la piste... ce qui peut paraître évident. Mais avec cette Emira, toujours aussi Lotus et sensiblement plus GT, la marque cherche à séduire une nouvelle clientèle sans perdre l'ancienne. Un grand écart réussi... pour le moment.



> V6 à compresseur > 3456 cm<sup>3</sup> > 405 ch à 6800 tr/min > 42,8 mkg à 3500 tr/min > Propulsion > BV 6 manuelle > L/l/h: 4 413/1896/1235 mm > Pneus AV: 245/35 R 20; AR: 295/30 R 20 > 1493 kg > 3,68 kg/ch > 97370 €\* > Essais n° 724 et 733



\* Prix de la version First Edition, suréquipée



La Emira endosse un esprit GT affirmé qui n'est pas pour déplaire.



PHOTOS: LAURENT VILLARON

Lotus



## ELETRE R

> 905 ch > 265 km/h > 0 à 100 km/h : moins de 3"

### SANS GÈNES

**U**ne Lotus électrique, c'est-à-dire lourde et qui ne fait pas de bruit, ça ressemble déjà à autre chose... qu'une Lotus. Mais lorsqu'elle s'habille d'une carrosserie de SUV, alors là c'est à y perdre son latin... même lorsqu'on est Anglais. Il n'y a pourtant plus rien de choquant dans cette figure imposée aux constructeurs de niche qui, s'ils le restent trop longtemps, risquent tout simplement de disparaître. Et comme Ferrari, Lamborghini, Porsche, Bentley, Rolls-Royce ont aussi franchi le Rubicon, il n'y a pas de raison de se gêner. Des gênes de Lotus, il sera difficile d'en trouver dans cette Eletre. Mais les marchés auxquels elle est destinée (Chine et États-Unis) n'en demandent pas forcément. Des cibles qui se retrouvent dans le gabarit imposant de ce SUV qui s'étend sur 5,10 m, soit plus qu'un Range Rover. On est très loin des 3,79 m d'une Elise. Alors certes, l'objectif est ici de transporter une famille de quatre personnes, ce qui en fait aussi la première familiale de la marque. La planche de bord fait

dans le dépouillé, mais surtout dans le digital, avec un grand écran central pour piloter toutes les fonctionnalités de l'auto et deux plus minces devant le conducteur et le passager. La dotation high-tech promet d'être à la pointe (encore une nouveauté pour une Lotus) avec en particulier des lidars, ces radars ultraperfectionnés qui rendent plus fine la gestion de la conduite semi-autonome. Un équipement jusqu'alors superflu dans un modèle d'Ethel, car on avait avant tout envie de le conduire. La Eletre repose sur une nouvelle plateforme en acier à haute limite d'élasticité. Sa carrosserie en aluminium devrait en faire un « SUV léger pour une électrique »... ce qui veut dire lourd pour une Lotus. En version R, la plus puissante, les 2 moteurs électriques délivrent 905 ch, ce qui lui autorise un temps sous les 3" pour passer de 0 à 100 km/h. Suspensions pneumatiques et 4 roues directrices devraient soigner le comportement. Mais les nouveaux clients de Lotus comprendront-ils, au volant de cette Eletre, ce qu'est le toucher de route légendaire de la marque ?

★ > 2 moteurs électriques > 905 ch > 100,4 mkg > Batterie: 112 kWh > Intégrale > 4 BV 1 > L/I/h: 5103/2100/1636 mm > Pneus AV: 275/40 R 22; AR: 315/35 R 22 > Non communiqué > 152 090 € ★

## NOUVELLE LOTUS ELETRE

A commander dès aujourd'hui chez Lotus Lille

FOR THE DRIVERS



**A** 0 gCO<sub>2</sub>/km



## INEOS GRENADIER

A commander dès aujourd'hui chez Ineos Lille  
Distributeur Officiel pour le Nord de la France



**G** 276 gCO<sub>2</sub>/km



## CATERHAM 170 R

A commander dès aujourd'hui chez Caterham! Lille  
Distributeur Officiel pour le Nord de la France

CATERHAM



**B** 109 gCO<sub>2</sub>/km



**VERBAERE**  
PASSION & SERVICES

## VERBAERE LOMME

D.VERBAERE AUTOMOBILES

5, rue lavoisier

03 20 90 52 52

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

Pensez à covoiter #SeDéplacerMoinsPolluer



# MASERATI

Né en 1914, Maserati, dirigé par cinq frères, fabrique des voitures de course à Bologne. Reprise par la famille Orsi (1937) et transférée à Modène, la firme vient aux voitures de série, prestigieuses. Passé par les mains de Citroën (1968) puis de De Tomaso (1975), Maserati appartient depuis 1987 à Fiat. La Gran Turismo quitte le catalogue en 2020, mais la MC20 signe le retour d'une supersportive.

[maserati.com](http://maserati.com)



En version roadster, la MC20 perd de sa rigueur, surtout sur chaussée déformée.





# MC20 Cielo

630 ch > 325 km/h > 0 à 100 km/h: 2"9 (2"9)

## PLEIN CIEL

**L**orsque l'on cherche une authentique sportive, il y a l'embarras du choix. On peut aller au plus évident, ou on peut aller chez Maserati. Une direction qui n'est pas (encore) un réflexe, tant la marque au trident a eu du mal à retrouver son piquant. Bonne nouvelle, c'est de nouveau le cas, et c'est grâce à la MC20, version coupé ou roadster (Cielo). Consciente qu'elle n'était ni attendue (par les clients) ni bienvenue (dans le gotha des sportives), elle a décidé de jouer sur le décalé. Pour résumer les choses, elle propose une technologie furieusement moderne, mais un plaisir à l'ancienne. Un cocktail auquel il (nous) est difficile de résister. Il suffit d'entendre les wastegates du V6 pour faire vibrer notre corde sensible et se dire qu'au volant de cette MC20, il va se passer quelque chose. Le V6 maison, qui n'a rien à voir avec son homologue de Maranello, est ouvert à 90° et inaugure un système inédit de cavité de combustion. Une bougie allume une partie du mélange dans une minichambre, ce qui permet une combustion plus rapide et plus complète dans la chambre principale. Cela revient à attiser des braises avec un soufflet plutôt qu'à la bouche! Son temps de réaction à bas régime ne fait pas forcément référence, mais la violence des relances fera immédiatement taire les critiques. Certes, ce bloc n'a pas l'allonge de celui de la Ferrari 296 GTB (proprement hallucinante), mais son caractère brut le rend irrésistible. Il ne lui manque que quelques décibels dans le haut du compte-tours pour faire un carton plein. Mais l'atout de ce V6, c'est aussi tout ce qu'il y a autour, bien qu'il faille ici distinguer la Cielo du coupé.

Si elle séduit par son toit vitré (auto-occultant) qui se rétracte en 12 secondes, la Cielo adopte des réglages de châssis différents. Dans les deux cas, la baignoire en carbone fait preuve d'une rigidité et d'une homogénéité au-dessus de tout soupçon. Même la direction électrique peu convaincante autour du point milieu ne parvient pas à gâcher l'ensemble. Si le conducteur ressent la légèreté de la MC20 (qui l'est effectivement), il sera surpris par les réactions de la Cielo sur une chaussée déformée. Mouvements de caisse, rebonds, le roadster n'est pas aussi verrouillé que le coupé. Les suspensions ont été raffermies en compression pour faire face aux 45 kg supplémentaires, mais assouplies en détente pour souligner l'esprit GT. On est donc loin du coupé qui se joue de tous les pièges que l'on jette sous ses roues. Jamais il ne subit la chaussée, jamais il ne se désunit, jamais il ne rebondit... c'est lui qui impose sa loi avec une facilité déconcertante. Que ce soit dans le coupé ou la Cielo, le conducteur doit surveiller régulièrement le tachymètre pour espérer ne pas désintégrer son permis de conduire dès le premier enchaînement de virages. En sensations, la MC20 ne traîne pas la patte, mais il est malgré tout difficile de faire entièrement confiance à Maserati qui annonce 8"8 de 0 à 200 km/h et 9"2 pour la Cielo. Les deux versions se rejoignent sur un point : le freinage (by-wire, sans liaison mécanique). Le manque d'attaque et la course trop longue ne sont pas en adéquation avec le reste des prestations. Faut-il choisir la Cielo et son toit rétractable ou le coupé et son homogénéité imperturbable? Pour nous, ce sera le coupé, le cabriolet péchant par une trop grande nonchalance.

★ > V6 biturbo > 3000 cm<sup>3</sup> > 630 ch à 7500 tr/min > 74,4 mkg à 3000 tr/min > Propulsion  
> BV 8 robotisée > L/l/h: 4669/1965/1224 mm > Pneus AV: 245/35 R 20; AR: 305/30 R 20  
> 1540 kg (1495 kg) > 2,44 kg/ch (2,37 kg/ch) > 265450 € (222000 €) > Essais n° 713, 723 et 731 ★

Entre parenthèses, données de la version Coupé



Maserati



PHOTOS: LAURENT VILLARDON

## GHIBLI Trofeo

> 580 ch > 326 km/h > 0 à 100 km/h: 4"3

### MIEUX VAUT TARD...

La Ghibli aurait-elle cassé un miroir au moment de sa naissance? En tout cas, elle a eu sept ans de malheur (ou de non-bonheur) avant de recevoir enfin un moteur à sa mesure, un V8 biturbo de 580 ch, venu non de Rome mais de la Roma, donc de Maranello. Et ce n'est pas la seule facétie de cette berline en fin de carrière, puisqu'elle ne suit pas la voie tracée par ses rivales allemandes qui doublent leurs roues motrices par précaution. Pas la Ghibli qui, sûre de ses arguments, envoie toute la cavalerie vers l'arrière. L'antipatinage ne chôme pas sur une chaussée abîmée ou mouillée.

Le préalable à toute accélération est de chauffer les Pirelli P Zero sous peine de se retrouver tête-bêche. Heureusement, l'équilibre naturel et le différentiel apportent leur concours, mais le poids et le gabarit reviendront rapidement dicter leur loi. On peut toutefois faire confiance au train avant qui, lui, va où on lui demande. Soucieuse de ne pas se laisser aller à des mouvements de caisse, la suspension adopte un tarage ferme, qui secoue même en mode Confort. Mais le vrai problème de la Ghibli, ce sont encore les berlines allemandes qui, si elles ont certainement moins de charme, sont aussi plus performantes, plus efficaces, polyvalentes et moins chères.

★ > V8 biturbo > 3799 cm<sup>3</sup> > 580 ch à 6750 tr/min > 74,4 mkg à 2250 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique > L/I/h: 4971/1945/1461 mm > Pneus AV: 245/35 R 21; AR: 285/30 R 21 > 1969 kg > 3,71 kg/ch > 156300 € > Essai n°711 ★



## QUATTROPORTE Trofeo

580 ch > 326 km/h > 0 à 100 km/h: 4"5

### EN VOIX D'EXTINCTION

La Quattroporte n'a pas été la première Maserati à recevoir le V8 assemblé par Ferrari. La sculpturale berline a d'abord dû se contenter de l'entendre faire ses vocalises dans la Levante. Une criante injustice réparée depuis que la Quattroporte a également droit à sa version Trofeo. Mais pour celle qui voulait remettre la Levante à sa place, la vengeance est de courte durée: sur le 0 à 100 km/h, elle s'incline de 0"4 face au SUV. Ce n'est pas une question de poids, mais de nombre de roues motrices. Il y a en a deux de plus dans la Levante, ce qui facilite les sprints. Mais ce qui compte au volant

de la Quattroporte, c'est l'impression de voyager dans un modèle hors du temps. Tout, ici, respire l'héritage de plusieurs générations d'aristocrates automobiles. Et on se sent privilégié d'avoir eu la chance de partager un peu de cette histoire. Le V8 pousse la chansonnette quand on l'y invite jusqu'à près de 7000 tr/min. Le châssis se montre équilibré, mais 5,26 m sur les petites routes des Pouilles, cela ne laisse pas droit à une marge de manœuvre. Le poids est mieux contrôlé sur le mode Corsa que Sport, même s'il faut tirer un trait sur le confort. une grande berline comme on n'en fera plus, qui oublie beaucoup de choses, mais de lésine pas sur le charme.

★ > V8 biturbo > 3799 cm<sup>3</sup> > 580 ch à 6750 tr/min > 74,4 mkg à 2250 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique > L/I/h: 5262/1948/1481 mm > Pneus AV: 245/35 R 21; AR: 285/30 R 21 > 1925 kg > 3,32 kg/ch > 191400 € ★



PHOTOS: MASERATI



## *Nouvelle Maserati Grecale L'Exceptionnel au quotidien*



DÉCOUVREZ LA PERFORMANCE DE GRECALE TROFEO.  
FAITES DE VOTRE VIE UNE EXPÉRIENCE PUISSANTE.

SCANNEZ LE QR CODE POUR VIVRE L'EXCEPTIONNEL



Maserati Grecale Trofeo. (530 ch/390Kw). Emissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte (g/km) 254; Consommation de carburant en cycle mixte (l/100km) 11.2.  
L'Exceptionnel au quotidien Nouvelle Maserati Grecale



PHOTOS : LAURENT VILLARON

## GRAN TURISMO Trofeo

550 ch > 320 km/h > 0 à 100 km/h : 3"5



### DES V6 OU DES LANTERNES

**O**n a rarement connu un tel festival de nouveautés chez Maserati. La même année, l'arrivée d'une supersportive avec la MC20 et d'un super-SUV (d'un point de vue commercial) avec la Grecale est à marquer d'une pierre blanche. Et ce n'est pas fini. La marque au trident vient de dévoiler son nouveau grand coupé tendance GT, la Gran Turismo. La première génération, lancée en 2007, a depuis longtemps fait son temps et il était temps qu'elle prenne sa retraite. D'autant que sa remplaçante est aboutie. Le moins que l'on puisse dire, c'est que ce ne sont pas les modifications esthétiques qui ont pris le plus de temps. L'allure générale est proche et il n'y a que les phares avant et arrière qui permettent de reconnaître la

nouvelle mouture. Si elle doit avoir quinze ans de carrière, cela risque d'être long... même si les accents baroques de la ligne la mettent relativement à l'abri des affres du temps. Sous le long capot, c'est quitte ou double. Soit du 100 % électrique (version Folgore, voir page 157), avec une débauche de chevaux (820 ch en mode "MaxBoost") et une avalanche de kilos (pas moins de 2260 kg). Un coupé qui boxe dans la catégorie poids lourds, ce qui ne l'empêche pas de distribuer des uppercuts étourdissants, comme un 0 à 200 km/h en moins de 9". Outre l'électrique, Maserati pense aussi aux vrais amateurs de mécanique et greffe le V6 Nettuno maison en deux configurations : 490 ch pour la Modena, 550 ch pour la Trofeo. En passant du capot arrière de la MC20 au capot avant de la Gran Turismo, le bloc n'a pas perdu

que 80 ch (pour la Trofeo), il a également laissé sur l'établi son carter sec et sa boîte à double embrayage, remplacée par une plus classique automatique. La très astucieuse solution de préchambre de combustion est conservée, ce qui fait pencher le V6 vers le double (turbo, injection et bougies) plutôt que vers le quitte. Le châssis fait appel à l'aluminium (65 %) et au magnésium pour limiter les dégâts du côté du poids. Avec 1795 kg, la Gran Turismo n'est pas légère pour autant. Côté trains roulants, on retrouve une double triangulation avant, un multibras arrière, des suspensions pneumatiques pilotées et une transmission intégrale non permanente. Une renaissance qui porte haut les couleurs du grand tourisme à l'italienne, à condition de choisir l'un des modèles à V6 et non la lanterne électrique.



> V6 biturbo > 2992 cm<sup>3</sup> > 550 ch à 6 500 tr/min > 66,3 mkg à 3 000 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique  
> L/l/h: 4 966/1 957/1 353 mm > Pneus AV: 265/30 R 20; AR: 295/30 R 21 > 1795 kg > 3,26 kg/ch > 225 000 € > Essai n° 734



Le V6, très reculé, favorise la répartition des masses. Le train avant l'en remercie.



# GRECALE Trofeo

530 ch > 285 km/h > 0 à 100 km/h: 3"8

## GRAINE DE STAR

**R**egardez bien cette Grecale, et méfiez-vous : ce n'est pas parce qu'elle est la dernière arrivée qu'elle va se contenter d'un rôle de figurante. Au contraire, elle est "condamnée" à devenir la Maserati la plus vendue. Dans nos contrées sportivophobes, certainement en version hybridée, voire 100 % électrique. Mais dans les pays qui savent encore vivre et conduire, la version Trofeo équipée du nouveau V6 Nettuno est indéniablement le meilleur choix. En prenant de la hauteur, le bloc perd son carter sec et sa boîte à double embrayage, mais

il parvient toutefois à conserver 530 ch. De quoi abattre le 0 à 100 km/h en 3"8. Une bonne nouvelle qui en cache une autre, dans la mesure où la Grecale repose sur le châssis bien né de la Stelvio. Et sachant ce dont est capable la cousine en version Quadrifoglio, il y a de quoi attendre avec impatience de prendre le volant de cette nouvelle venue. Alors certes, c'est un SUV. Mais s'il venait à rencontrer le succès commercial, il permettrait certainement à la marque au trident de développer le reste de sa gamme, et en particulier ses sportives. On lui souhaite donc bonne route... même s'il ne sera jamais notre Maserati préférée.

> V6 biturbo > 3000 cm<sup>3</sup> > 530 ch à 6 500 tr/min  
> 63,2 mkg à 3000 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique  
> L/l/h: 4859/1979/1659 mm > Pneus AV: 255/40 R 21; AR: 295/35 R 21  
> 1952 kg > 3,58 kg/ch > 117900 €



PHOTO: L. MARCINNO / MASERATI



PHOTOS: MASERATI

# LEVANTE Trofeo

580 ch > 302 km/h > 0 à 100 km/h: 4"1

## 4X4 = 8

**C'**est une fatalité, la Levante passera au tout électrique. Mais pour se racheter, avant même d'avoir fauté, Maserati lui fait un cadeau en guise de bouquet final et lui offre une version Trofeo animée, incarnée même, par un émouvant V8 assemblé du côté de Maranello, là où les moteurs murmurent à l'oreille des ingénieurs. Si vous avez déjà entendu chanter une Portofino, vous avez une idée assez précise de ce que cela peut donner

dans la Levante. Et comme Maserati a des manières, le diesel a disparu de la gamme (on ne le regrettera pas) et le V8 avance 580 ch aux côtés du V6 de la version Modena et de ses 430 ch (5"2 au 0 à 100 km/h). Sachant qu'il y a presque 2,2 tonnes à animer, autant prévoir large côté écurie. Et 580 ch, cela suffit à envoyer ce SUV baroque à 100 km/h en 4"1, selon Maserati. Le V8 le fait avec un tel plaisir qu'on n'a pas le cœur à envisager qu'il est moins rapide qu'il le prétend. Plein partout, il régale l'ouïe, même si on reste sur sa faim à cause du

couvre-feu qui éteint la musique à 7 000 tr/min. Mais la Levante peut continuer à danser grâce à son mode Corsa. Suspensions verrouillées, garde au sol abaissée de 35 mm, garde-fous en mode permissif, ce gros SUV se permet des attitudes ludiques avec un couple envoyé vers l'arrière. Seule la boîte n'a pas compris qu'elle devait aussi être dans le rythme pour ne pas gâcher la fête. L'absence de roues arrière directrices l'empêche de rivaliser avec les meilleures en matière d'agilité, mais un coup d'accélérateur, et c'est oublié!

> V8 biturbo > 3799 cm<sup>3</sup> > 580 ch à 6 250 tr/min > 74,4 mkg à 2 500 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique  
> L/l/h: 5 020/1 981/1 698 mm > Pneus AV: 265/40 R 21; AR: 295/35 R 21 > 2 170 kg > 3,74 kg/ch > 178 750 € > Essai n° 691

Maserati



## GRAN TURISMO Folgore

760 ch > 325 km/h > 0 à 100 km/h: 2"7



### EN FAIRE DES TONNES

**S**erait-ce une façon de se faire pardonner? Peut-être. Les électriques doivent se sentir coupables de nous priver du plaisir mécanique que nous aimions tant. C'est certainement pour cela qu'elles essaient de détourner notre attention par une avalanche de puissance. La Gran Turismo en est un bon exemple. En version thermique, elle plafonne à 550 ch dans sa configuration la plus pointue. En électrique, appelée Folgore, la voilà qui grimpe à 760 ch! Il ne manquerait plus que le couple dépasse 130 mkg... Ce qu'il fait à 137,6 mkg, soit plus de deux fois ce que propose la Trofeo! Encore

un peu, et on dirait qu'elle en fait des tonnes, cette électrique... Ce qu'elle fait aussi, elle qui accuse 2,26 tonnes, soit la bagatelle de 450 kg supplémentaires par rapport à son homologue thermique. Forcément, cela se ressent sur le comportement, avec une lourdeur dans le train avant et une tendance à sous-virer lorsque l'on aborde trop vite un virage. L'électronique et la gestion intelligente des 3 moteurs permettent cependant de garantir une belle efficacité et un équilibre rassurant. Côté performances, on en a pour son argent avec 2"7 au 0 à 100 km/h. Mais là encore, il ne faudra pas abuser de l'exercice car des batteries, ça chauffe vite. Derrière le volant, les sensations sont là, mais l'émotion manque, comme toujours dans une

sportive dépourvue d'une âme mécanique. Et ce n'est pas qu'une question de sonorité. À ce chapitre, Maserati s'est appliqué à reproduire la musique du célèbre V8 maison, à l'intérieur via les 17 haut-parleurs, mais aussi à l'extérieur, à travers 3 haut-parleurs dédiés aux passants! Malheureusement, il y a peu de chances qu'ils se retournent. À l'intérieur, le constat n'est pas franchement plus emballant, d'autant qu'il manque en plus les vibrations propres à une mécanique noble. Le passage à l'électrique était obligatoire pour la Gran Turismo. On ne peut pas dire qu'il soit raté, mais pas réussi non plus. Au final, Maserati n'a pas trouvé la solution pour éliminer les émissions sans supprimer l'émotion.

★ > **Électrique** (1 moteur avant + 2 arrière) > **760 ch** > **137,6 mkg** > Batterie: 92,5 kWh > Intégrale > **BV** automatique > L/l/h: 4 959/1 957/1 353 mm > Pneus AV: 265/35 R 20; AR: 295/30 R 21 > **2 260 kg** > **2,97 kg/ch** > **Prix non communiqué** ★



PHOTOS: MASERATI



# MAZDA

Le groupe Toyo Kogyo baptise sa marque automobile Mazda (du nom du dieu perse de la lumière) en 1931. Dans les années 1960, Mazda mise sur le moteur rotatif Wankel, qui lui vaut une victoire au Mans en 1991 et auquel il n'a renoncé que récemment. Longtemps marié à Ford, Mazda a repris son indépendance en 2008.

[mazda.fr](http://mazda.fr)



PHOTO: MAZDA

## MX-5 2.0 RF

> 184 ch > 220 km/h > 0 à 100 km/h: 6"5 (6"8)

### ESSENCE CIEL

**C**hristian von Koenigsegg, à travers sa marque éponyme, est l'un des acteurs du monde des hypercars les plus visionnaires de son temps. Si vous lui demandez quelle voiture il choisirait s'il n'avait plus qu'un seul plein à faire, il répond: la MX-5! Certainement parce que le roadster retient les basiques de ce que doit être une sportive: un équilibre de funambule, un moteur volontaire, une architecture de propulsion, mais surtout une liaison parfaite entre le conducteur et la route. Une définition essentielle du plaisir de conduire qui a, via la version Retractable Fastback, fait un bond en matière de sophistication. Les coupés-cabriolets étaient à la mode, la MX-5 y a succombé, elle qui est avant tout restée fidèle

à elle-même depuis 1989. Si pour vous la polyvalence est un critère incontournable, il ne faut pas acheter de sportive. Mais si vraiment vous en voulez une, alors la RF constitue un excellent choix. Plutôt en 184 ch dans la mesure où un toit rigide, ça pèse. Le bloc n'est pas très communicatif, à l'inverse du reste de l'auto. La boîte donne envie de passer les rapports uniquement pour le plaisir et la direction de tourner... pour le plaisir. À ce petit jeu, le différentiel arrière a sa part de responsabilité, lui qui autorise des glissades propres et progressives. Le moteur de 184 ch donne aussi accès au Pack Sport qui améliore l'ordinaire avec des suspensions Bilstein, une barre antirapprochement et des freins Brembo. Ça fait du bien de se dire que l'on a les mêmes goûts que M. Koenigsegg!

★ > 4 cyl. > 1998 cm<sup>3</sup> > 184 ch à 7000 tr/min > 20,9 mkg à 4000 tr/min  
 > Propulsion > BV 6 manuelle > L/l/h: 3915/1735/1235 mm  
 > Pneus: 205/45 R17 > 1072 kg (1052 kg) > 5,83 kg/ch (5,71 kg/ch)  
 > 39950 € (37450 €) > Essais n°s 681, 691, 692 et 729 ★

Entre parenthèses, données de la version au toit souple

## MX-5 1.5

> 132 ch > 205 km/h\* > 0 à 100 km/h: 8"1\* (8"6)



### ATOUT PRIX

**O**n choisit rarement une sportive d'abord pour son prix. C'est même le plus souvent un critère limitant que l'inverse. Pas pour la MX-5: 30 850 €, c'est le prix d'attaque du roadster né de l'autre côté du monde, qui aurait pu venir de l'autre côté de la Manche. Le moteur ne fait que 132 ch, certes, sauf qu'il est pétillant et ne rechigne jamais à aller titiller la zone rouge, encouragé par une boîte de vitesses que le conducteur manie comme le prolongement de son bras. Un 0 à 100 km/h en 8"1, cela n'a rien d'un exploit. Mais au volant, les chiffres s'oublient et les sensations restent. Surtout

lorsque l'on a consenti l'énorme effort de lever le bras pour ôter, en un geste, la capote. Depuis 2022, le roadster, qui avait déjà toute notre sympathie, est devenu encore plus agréable en recevant le Kinematic Posture Control. Quésaco? Tout simplement ce que les autres constructeurs appellent le Torque Vectoring. Grâce à une action sur les freins, le système envoie le couple sur la roue qui a le plus d'adhérence. De quoi rendre le comportement de la MX-5 encore plus ludique. Ce qui est moins drôle, c'est qu'elle devrait recevoir une forme d'électrification à l'avenir. Les derniers exemplaires thermiques seront des collectors en puissance.

★ > 4 cyl. > 1496 cm<sup>3</sup> > 132 ch à 7000 tr/min  
 > 15,5 mkg à 4500 tr/min > Propulsion > BV 6 manuelle  
 > L/l/h: 3915/1735/1225 mm > Pneus: 195/50 R16  
 > 1015 kg\* (1038 kg) > 7,69 kg/ch\* (7,80 kg/ch)  
 > 30850 € (33350 €) > Essais n°s 655 et 703 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version RF



PHOTOS: MAZDA



# McLAREN

Bruce McLaren, pilote néo-zélandais (d'où le kiwi stylisé du logo), construit en Angleterre, dès 1963, des voitures de course. Jusqu'en Formule 1, avec 12 titres pilote ! McLaren s'est essayé aux voitures de route, seul (M6GT, 1970), avec BMW (F1, 1992), puis Mercedes (SLR, 2003). Depuis 2009, la firme fabrique moteurs et châssis. En 2021, la Artura marque le passage à l'hybride.

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



L'électrique gomme le léger creux du V6, qui n'est pas aussi émouvant que celui de Maranello.



PHOTOS : McLAREN





# ARTURA

> 680 ch > 330 km/h > 0 à 100 km/h: 3''



## ANCIEN AIR, NOUVELLE ÈRE

**L**e style, chez McLaren, évolue par petites touches et il est difficile de soupçonner que, sous des airs qui changent peu, cette Artura ouvre une nouvelle ère pour McLaren. Comme toutes les marques de supercar, elle n'a plus d'autre choix que d'électrifier ses modèles, pour avoir une chance, ou plutôt pour que l'on ait une chance de pouvoir les conduire. Une nouvelle voie qui n'en est pas vraiment une pour le constructeur de Woking qui, dès 2013, avait électrifié son hypercar P1, avec le succès qu'on lui connaît. Neuf ans après, un moteur électrique (à flux axial, une première) fait donc son retour sous le capot d'une McLaren mais, signe des temps qui déchantent, il n'est plus associé à un V8 mais à un tout nouveau V6. Lequel fait 3 litres, soit la même direction technique que celle choisie par Maranello pour sa 296 GTB. Avant de lancer l'usine à électrons, le premier contact avec cette nouvelle McLaren étonne et séduit par un sens de l'accueil inédit. La finition atteint un niveau jamais vu chez le constructeur et l'ergonomie l'est enfin... ergonomique! Ce n'est pas ça qui fait le sel d'une sportive,

mais cela évite d'avoir un goût amer lorsque l'on essaie (en vain) de lever la suspension pour passer un ralentisseur ou d'actionner le dégivrage du pare-brise. Mais revenons à nos électrons. Un système hybride, c'est bien pour les normes, mais ça pèse. Ici 130 kg, en partie compensés par l'apport de puissance de 95 ch. Insuffisant pour McLaren qui a fait suivre une cure d'amaigrissement à l'ensemble des autres éléments, du V6 de 3 litres (50 kg plus léger que le V8 qui équipe les autres modèles) à la nouvelle coque en carbone, baptisée MCLA (McLaren Carbon Light Architecture) et qui ne pèse que 82 kg. L'addition de petits riens donne un petit tout, avec un poids juste inférieur à 1,5 tonne: beau boulot. Les premiers mètres en ville s'effectuent dans le silence, ce qui est toujours surprenant lorsque notre préoccupation principale (ou presque) est de savoir quel son fait ce V6. Avant cela, c'est sa réponse immédiate qui surprend. À la moindre pression sur l'accélérateur, il se met au garde à vous et prend le relais de l'électrique. Un travail d'équipe qui gomme le creux à bas régime des 650 ou 720 S. Et une fois qu'il est lancé, impossible de l'arrêter avant le rupteur fixé à 8500 tr/min. Une ascension du compte-tours

qui se fait sans le moindre essoufflement. De quoi rectifier le 0 à 400 m en 10''7! Côté efficacité, rien à redire. Si on parle d'émotion, le caractère du V6 de Woking n'est pas aussi communicatif que celui de Maranello, encore plus immédiat, plus élastique et plus musical. Avec sa nouvelle coque en carbone, ses nouvelles suspensions et l'apparition d'un vrai différentiel E-diff (en lieu et place de l'action sur les freins), cette Artura promet beaucoup. Et elle se montre à la hauteur. D'abord par ce toucher de route incomparable, en partie dû à des solutions classiques et efficaces: direction hydraulique et freinage classique. Ensuite par son agilité à peine croyable qui fait que des situations délicates au volant de certaines GT se finissent ici sans que le conducteur ait eu à forcer son talent. Par rapport à la 570 S et à la GT, la limite de sous-virage est repoussée et il est possible de reprendre les gaz plus tôt, en comptant sur une stabilité imperturbable. Quant au travail des suspensions, il frise la perfection, maîtrisant les mouvements de caisse tout en garantissant le confort. Le conducteur est le grand gagnant de cette évolution du genre: la Artura est efficace, performante, polyvalente, accueillante et en bonus, elle ne déclenche aucun malus!

★ > **Hybride rechargeable** > Puissance cumulée: **680 ch** > Couple cumulé: **73,4 mkg** > **V6 biturbo** > **2993 cm<sup>3</sup>** > **585 ch** à 7500 tr/min > **59,6 mkg** à 2250 tr/min > 1 moteur électrique > **95 ch** > **22,9 mkg** > Batterie: 7,3 kWh > Propulsion > **BV 8** robotisée > L/l/h: 4539/1976/1193 mm > Pneus AV: 235/35 R 19; AR: 295/35 R 20 > **1498 kg** > **2,20 kg/ch** > **235550 €** ★

**McLAREN**



La GT défend une vision du grand tourisme façon McLaren. Mais en la matière, la Artura se défend mieux !

PHOTOS : MCLAREN



## GT

> 620 ch > 320 km/h > 0 à 100 km/h : 3"2



### GT SÉDUISANTE

**L**a carrière de la GT ne s'annonce pas facile. Pas parce que ce n'est pas une excellente sportive, mais au contraire parce qu'elle a désormais une redoutable concurrente : la Artura. Certes, la GT conserve son V8 et ne fait pas appel à une quelconque hybridation, mais à une époque où le plaisir mécanique est taxé, ces deux caractéristiques sont plutôt des défauts, surtout sur notre marché... Philosophiquement, on peut dire qu'elle a montré la voie d'un positionnement moins sportif, plus GT... comme le clame son appellation. Un chiffre permet de bien comprendre le propos : 570 ne correspond ni à la puissance ni au couple, mais à la capacité d'emport de bagages, exprimée en litres. La puissance, heureusement, est située un cran au-dessus. Le V8 biturbo maison délivre 620 ch, ce qui, pour une voiture du

quotidien, devrait suffire ! Avec 3"2 de 0 à 100 km/h, il sera ainsi possible de partir en retard et d'arriver en avance... pratique ! Certes, la plage d'utilisation optimale du V8, entre 5 500 et 8 500 tr/min, ne sera pas la meilleure alliée dans les embouteillages et on se dit qu'un petit moteur électrique n'aurait pas été de trop... Dans le trafic comme au moment de relancer d'ailleurs, pied au plancher, il est ainsi presque possible de compter jusqu'à 2 avant que le couple se décide à répondre présent. Ce V8 est à mener à la baguette, en évitant de descendre sous les 5 000 tr/min, ce qui n'est pas très GT dans l'esprit... En haut du compte-tours, il déballe ses arguments, plus trébuchants que sonnants d'ailleurs, la mécanique de Woking manquant toujours de profondeur dans sa partition. Ce qui est fâcheux en l'occurrence : quelle meilleure raison que la sonorité de choisir le V8 de la GT plutôt que le V6 de la Artura ? Sauf que le V8 est aphone...

Au premier virage, on retrouve ce toucher de route quasi unique dans le monde des sportives qui fait du conducteur, du volant et du train avant un trio qui s'entend à la perfection. Le comportement témoigne d'un équilibre souverain sans que les réglages plus souples des suspensions ne viennent perturber les choses. La rigidité et la légèreté de la coque en carbone se ressentent au quotidien, sans qu'il soit nécessaire de conduire le couteau entre les dents. Le freinage arrête avec autorité cette sportive qui passe les 200 km/h au bout de 9". Mais son dosage n'est pas aisé : la pédale hésite entre une attaque dure puis une course molle. La GT porte bien son nom. Plus utilisable au quotidien que les supercars de la marque, elle n'a qu'un seul problème : la nouvelle Artura fait tout mieux qu'elle. Sauf transporter des bagages, avec seulement 160 litres. Mais dans ce cas, on aurait tendance à dire : voyagez léger !



> V8 biturbo > 3994 cm<sup>3</sup> > 620 ch à 7500 tr/min > 64,2 mkg à 5500 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée  
> L/l/h : 4683/1930/1213 mm > Pneus AV : 225/35 R 20 ; AR : 295/35 R 21 > 1546 kg\* > 2,49 kg/ch\* > 206550 € > Essais n° 693 et 698



\* Mesures Sport Auto

# 720S Spider

> 720 ch > 341 km/h > 0 à 100 km/h: 2"9 (2"8\*)



## DEUXIÈME PREMIÈRE

**L**a 720S est en fin de carrière... mais pas à bout de souffle. McLaren vient d'annoncer, en début d'année, la fin de la production d'une des supercars les plus douées de sa génération. Malgré son âge, elle est loin d'être à court d'arguments, elle qui n'a jamais cédé sa deuxième place sur le podium de notre Supertest lorsqu'il se déroulait au Mans. Et comme celle qui était devant s'appelait Senna et coûtait trois fois son prix, on peut sans travestir la réalité dire qu'elle incarnait le meilleur rapport prix/efficacité de son époque. Une sorte de deuxième première. Cela valait bien un petit retour en arrière avant de tourner définitivement la page. La 720S, c'était d'abord un comportement redoutable, en Coupé comme en Spider. Elle qui était pourtant dépourvue de barres antiroulis actives, d'autobloquant, sans même parler de roues arrière directrices. Elle préférait un système d'amortisseurs reliés entre eux par un circuit hydraulique et un Torque Vectoring via les freins. Avec sa coque en carbone sur laquelle venaient s'arrimer des trains en aluminium, elle ne faisait qu'un bloc, le seul élément pouvant prendre du jeu étant le conducteur. Lequel s'y prenait justement, au jeu, en cherchant un virage suffisamment piègeur pour avoir raison de la rigueur du châssis... en vain sur



route ouverte. La 720S se jouait de tous les pièges comme si elle devinait, par avance, la courbe des virages. Résultat, le conducteur avait toujours l'impression de ne pas passer assez vite... alors qu'il n'était jamais passé aussi vite! Même constat au moment de tenter le départ arrêté. Durant quelques dixièmes, il se disait que finalement, elle ne poussait par tant que ça. Mais à peine avait-il formulé sa pensée que le V8 l'aspirait en arrière et le tirait de plus en plus fort. Inutile d'espérer une quelconque pause, la 720S était une catapulte géante. Seulement 2"8 pour atteindre

100 km/h et 18"1 sur le 1 000 m départ arrêté (pour le coupé), on pourrait croire à des temps communiqués par les constructeurs (souvent italiens)... Il n'en est rien : ce sont les valeurs que nous avons relevées sur nos bases habituelles. Démoniaque en sensations, l'accélération manquait de la bande-son qui aurait déclenché l'émotion. On ne peut pas tout avoir, il fallait bien que la 720S nous laisse quelque chose à critiquer, ne serait-ce que pour prouver notre intégrité journalistique. Et ce n'était pas le freinage qui allait prêter le flanc à la critique. Nous avons relevé 120 m depuis 200 km/h pour s'immobiliser... là encore, il fallait le mesurer pour le croire. Il avait fallu ainsi s'y prendre à plusieurs fois pour ne plus freiner trop tôt à l'approche d'un virage. Pour apercevoir les limites d'un tel engin, il fallait l'emmener sur un circuit et, de préférence, la confier à un pilote professionnel. Il était alors possible de "s'amuser" avec le contrôle de dérive qui permet de paramétrer l'angle au-delà duquel l'électronique intervient. Une fois de plus, il convenait de procéder par étapes, car le conducteur ne suivait pas la cadence imposée. La 720S va donc tirer sa révérence. Certaines rumeurs parlent d'une 750S pour lui succéder, qui serait une nouvelle voiture. Les clients n'ont pas attendu d'en savoir plus : toute la production jusqu'à 2024 est d'ores et déjà vendue!

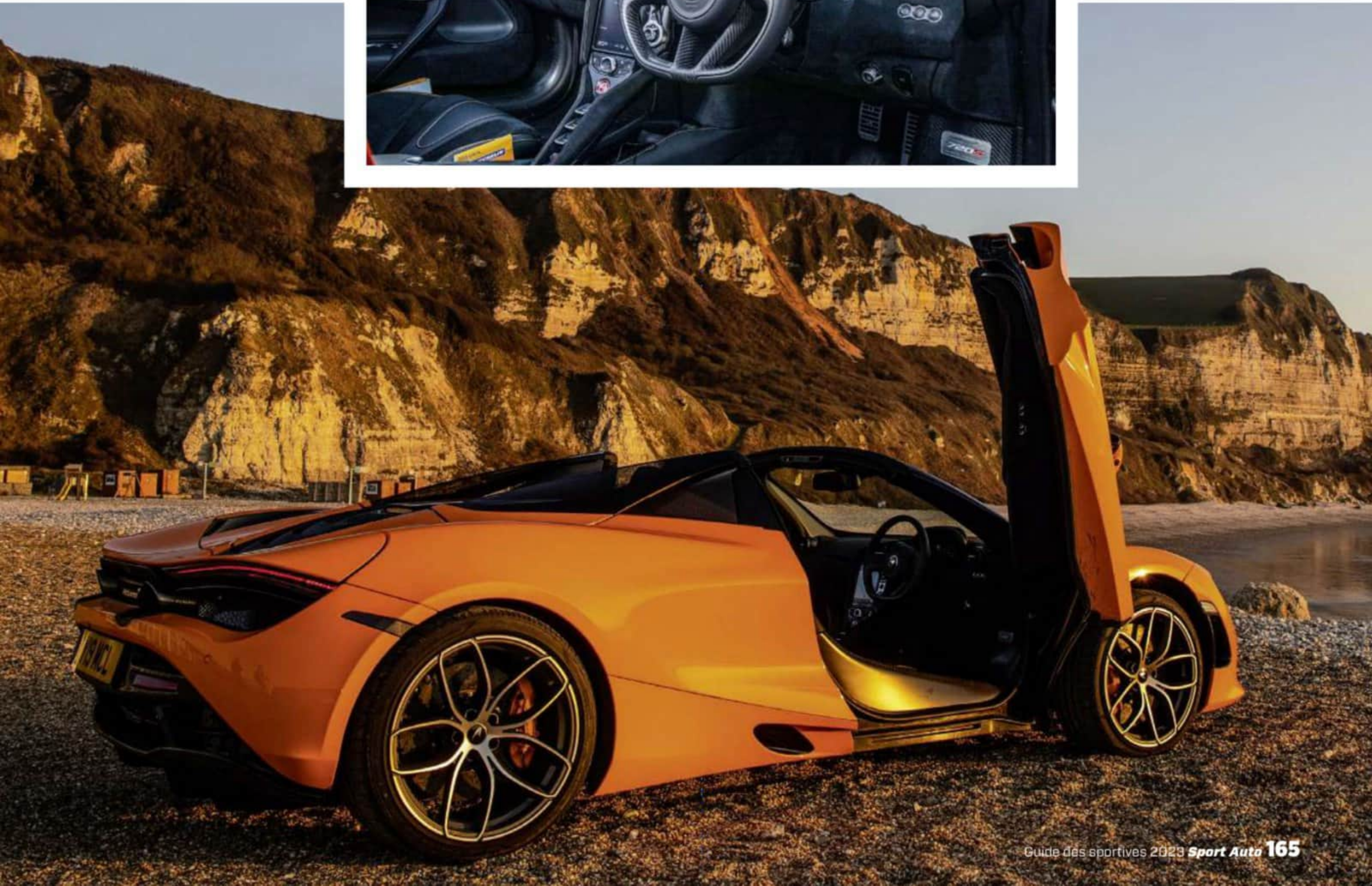
★ > V8 biturbo > 3994 cm<sup>3</sup> > 720 ch à 7500 tr/min > 78,5 mkg à 5500 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h : 4543/1930/1196 mm  
 ★ > Pneus AV : 245/35 R 19; AR : 305/30 R 20 > 1473 kg (1433 kg\*) > 2,04 kg/ch (1,99 kg/ch\*) > 292 400 € (266 500 €) > Essais n° 665, 672, 675, 690 et 713

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Coupé



La 720S était une sportive accomplie, bonne partout, mais qui avait besoin de cours de chant.

PHOTOS : MCLAREN



# 765LT Spider

> 765 ch > 330 km/h > 0 à 100 km/h: 2"8

## TOUT FEU, TOUT FLAMME

**M**cLaren est en pleine transformation, à la fin d'un cycle (qui fut exceptionnel) et au début d'un autre (espérons qu'il le soit). Dans la catégorie que la marque baptise elle-même "supercars", la Artura et son V6 hybridé ont fait leur apparition, alors que la fin de la production de la 720S a été annoncée. Reste la 765LT qui ne sera pas éternelle non plus. Une excellente raison pour nous glisser une fois encore dans ses baquets en carbone. Car pour faire simple, cette 765LT est une version améliorée de la 720S qui s'était, rappelons-le, hissée sur la 2<sup>e</sup> marche du podium de notre Supertest du temps du circuit Bugatti, la seule sportive ayant réussi à tourner plus vite étant la Senna. On ne saura jamais quel temps aurait signé cette 765LT, mais ce n'est pas prendre beaucoup de risques que de l'intercaler, théoriquement, entre la 720S et la Senna. Par rapport à sa petite sœur, la 765LT est plus légère et plus puissante... bien qu'elle soit allongée de 5 cm, comme le laisse entendre son suffixe Long Tail. En matière de puissance, le suspense est tombé dès

la lecture de son patronyme: 765LT signifie chez McLaren 765 ch. Au passage, c'est seulement 35 ch de moins que la légendaire Senna. Et si l'on jette un coup d'œil du côté du couple, on se rend compte qu'il est identique (81,5 mkg)! Plus de puissance, donc, cela ne fait aucun doute, mais ce n'est que la moitié du contrat. Cette LT annonce également moins de kilos, et pas qu'un peu: 80 kg ont été gagnés sur une 720S qui n'était déjà pas bien épaisse, c'est ce qui s'appelle ronger les os. Le plus gros gain est à mettre au crédit des jantes et des sièges baquets en fibres de carbone qui sont synonymes d'une économie de respectivement 22 kg et 18 kg. On pourra aussi retenir une ligne d'échappement en titane (3,8 kg de perdus et certainement quelques décibels de gagnés) et une batterie lithium-ion (- 3 kg). La radio et la climatisation ont, quant à elles, été tellement allégées qu'elles ont tout simplement disparu! Résultat, McLaren annonce 1 388 kg sur la balance pour la version Spider (49 kg de plus que le coupé). Après avoir pris le soin de faire chauffer les Pirelli Sottozero, la première accélération se transforme en spectacle pyrotechnique. Des flammes longues comme

le bras sortent des pots d'échappement! Le V8 de Woking met le feu aux poudres, au sens propre... Les 765 ch catapultent cette baignoire de carbone en un battement de cils: les passagers n'en croient pas leurs yeux. Le virage à peine visible saute dans le pare-brise comme s'il était attiré par un aimant. Les freins en céramique immobilisent la McLaren avec une violence qui donne l'impression que le bitume va plisser sous les roues. Cela suffirait à faire de la 765LT une sportive d'exception, mais son talent, elle l'étale précisément entre deux lignes droites. Sa direction offre un toucher de route parfait: consistance idéale, remontée d'informations limpides, un régal. Le châssis fait preuve d'une neutralité à toute épreuve et encaisse les G latéraux... même s'il en pleut. Revers de la médaille, ces limites très éloignées réservent des réactions viriles lorsqu'elles sont dépassées. McLaren en est conscient et propose de paramétrer l'amplitude du drift avant que l'électronique n'intervienne! Les performances sont démentielles, avec un 0 à 200 km/h liquidé en 7"2, mais le vrai talent de cette supercar est de distiller des sensations... dès la sortie du parking!

★ > V8 biturbo > 3994 cm<sup>3</sup> > 765 ch à 7500 tr/min > 81,5 mkg à 5500 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h: 4600/1930/1193 mm  
 > Pneus AV: 245/35 R 19; AR: 305/30 R 20 > 1388 kg (1339 kg) > 1,81 kg/ch (1,75 kg) > 372500 € (331400 €) (765 exemplaires) > Essais n°s 706 et 720 ★

Entre parenthèses, données de la version Coupé





La 765LT est le paroxysme du développement de cette génération non électrifiée de sportives de Woking. Elle laissera un souvenir impérissable.



PHOTOS: GREG



# SOLUS GT

> **840 ch** > plus de **320 km/h** > 0 à 100 km/h : moins de **2"5**

## VIRTUALITÉ RÉELLE

**P**rendra-t-on, après-demain, du plaisir au volant d'une supercar dans le métavers ? On a beau avoir de l'imagination, on a du mal... à l'imaginer. Surtout lorsqu'on a connu les sensations bien réelles procurées par une supersportive que l'on peut quasiment qualifier d'à l'ancienne, c'est-à-dire fonctionnant exclusivement à l'énergie fossile. Devant cet avenir peu engageant, il y a parfois de quoi avoir une pointe d'espoir. Prenons McLaren qui, comme beaucoup de constructeurs, s'est "lâché" en modélisant une hypercar pour le jeu Gran Turismo. L'exercice est pratique puisque cela permet d'inventer un modèle spectaculaire, libéré de toutes contraintes du monde réel. Ainsi est née la Vision GT, une monoplace carrossée de plus de 1 100 ch obtenus grâce à un V8 hybride et 2 moteurs électriques dans les roues avant. Une hypercar condamnée à rester derrière les

écrans... jusqu'à ce que McLaren décide de la produire ! Eh oui, vous avez bien lu. Cette Vision GT va devenir réalité en s'incarnant dans la Solus GT. Chapeau bas pour la marque qui prouve qu'elle ne fait jamais rien au hasard, en étant capable de produire un modèle destiné à l'origine à ne pas être produit ! Et McLaren n'a pas fait les choses à moitié dans la mesure où cette hypercar reçoit une structure et un moteur qui lui sont propres ! Côté moteur, ce n'est ni le V8 biturbo bien connu ni le nouveau V6 hybride qui s'y colle, mais rien de moins qu'un V10 atmosphérique de 5,2 litres (d'origine Judd) s'il vous plaît. Et dénué de toute trace d'hybridation, ce qui ne l'empêche pas de développer 840 ch et 66,3 mkg, mais surtout de pouvoir tutoyer les 10 000 tr/min ! Ce V10 est, comme dans une voiture de course, fixé directement à la structure monocoque, et la suspension arrière, à pousoirs comme celle de l'avant, prend ancrage sur la boîte. Si l'on se fie aux lignes complexes de sa carrosserie,

la Solus GT a fait l'objet d'un travail poussé en soufflerie. L'avant est doté d'un système qui canalise l'air sous le châssis de façon à créer un effet de sol. La McLaren serait ainsi capable de créer un appui supérieur à son poids : 1 200 kg (à 240 km/h) *versus* 1 000 kg. Cela lui permettrait, par exemple, de rouler à l'envers sur le toit d'un tunnel sans tomber... même si ce n'est pas le but recherché. Une seule personne pourra prendre place à bord, ce qui garantit une certaine tranquillité d'esprit puisqu'aucun passager ne viendra jouer les trouble-fêtes. Seul maître à bord, le conducteur accède au cockpit en faisant coulisser le pare-brise et le toit vers l'avant. Il découvrira une position de conduite allongée, comme dans une F1, prendra place dans un baquet sur-mesure et ne pourra compter que sur le pédalier coulissant pour ajuster sa position. Mais il n'y a pas de soucis à se faire pour lui, il sera choyé par McLaren, surtout après avoir dépensé 3 millions d'euros.

★ > **V10** > **5 200 cm<sup>3</sup>** > **840 ch** > **66,3 mkg** > Propulsion > **BV 7** robotisée > Moins de **1 000 kg** à sec > Moins de **1,19 kg/ch** à sec > **3 000 000 €** (25 exemplaires) ★





Développée pour  
un jeu vidéo,  
la Solus GT passe  
à la réalité.  
Bravo, McLaren!



# MERCEDES-AMG

Gottlieb Daimler crée la première voiture du monde en 1886. Dès 1902, il utilise le prénom Mercedes comme nom, afin d'amadouer la germanophobie française.

Après la fusion avec Benz en 1926, Mercedes assoit son prestige sur une domination en course dans les années 1930, puis 1950. C'est aujourd'hui la marque la plus ancienne en exercice.

Il convient de dire Mercedes-AMG depuis que la griffe a lancé son propre modèle, la GT.

[mercedes-benz.fr](http://mercedes-benz.fr)



## ONE

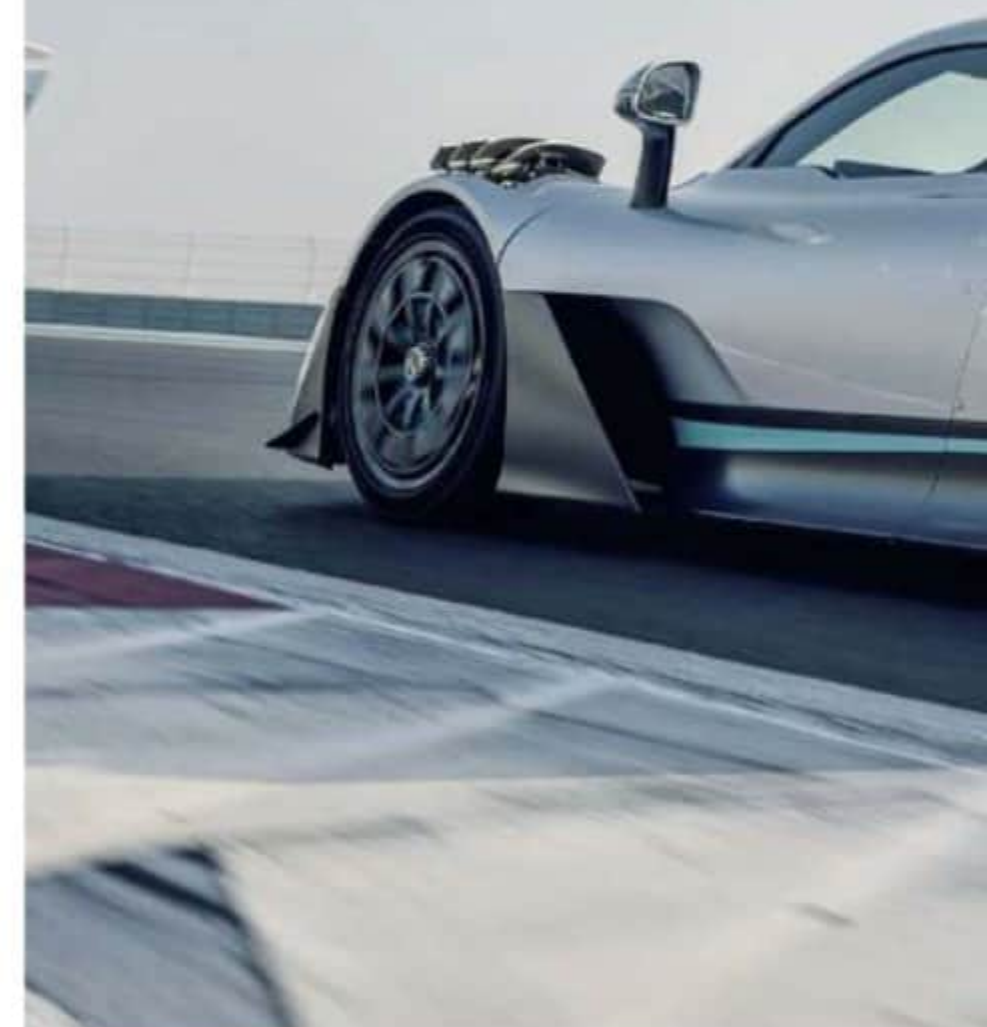
> 1063 ch > 352 km/h > 0 à 100 km/h : 2"9

### DÉSIRÉE

**Q** u'un artisan automobile présente une supercar capable de tous les records, et que le premier qu'elle décroche soit celui du retard sur le planning annoncé, nous avons l'habitude. Mais que cette pratique vienne d'un constructeur avec la force de frappe de Mercedes, là, c'est inédit. Dire que l'AMG One s'est fait désirer tient de l'euphémisme. Remontons dans le temps. L'idée naît en 2014, avec l'introduction en Formule 1 d'un V6 hybride qui remportera tout sur son passage. Un moteur surdoué qui, de fait, positionnerait la supercar qui l'accueillerait dans le domaine de l'exceptionnel... *a minima*. Trois ans plus tard, un concept car plus vrai que nature est dévoilé, rendant réaliste un projet qui semblait lointain. Nous sommes en 2023 et la One vient seulement de se concrétiser, donc avec quatre ans de retard sur la date initialement annoncée de 2019! Mais les plus à plaindre ne sont pas les 275 clients qui désespéraient

d'espérer, mais les ingénieurs motoristes qui ont certainement fait exploser le nombre de cas de "burn out" chez la marque à l'étoile... Car mettre dans une voiture de série (façon de parler) un moteur de Formule 1, c'est comme vouloir faire de la cuisine étoilée dans un fast-food! Les problèmes de mise au point, de fiabilité ou encore de coût d'entretien se sont accumulés et, s'il n'y avait pas eu la puissance d'une marque comme Mercedes, le projet aurait sûrement été abandonné. Le responsable de tous ces tracas est donc le V6 qui a permis à la marque de tout gagner en F1. Ironique, non? D'une cylindrée de 1,6 litre, il reçoit une double injection, directe et indirecte. Jusque-là, cela n'a pas l'air sorcier. Mais ses arbres à cames en tête, au nombre de quatre, ne sont pas entraînés par une courroie ou une chaîne, mais par une cascade de pignons. Quant aux ressorts de soupapes, ils ont été abandonnés au profit d'un système pneumatique compatible avec un régime maximal qui atteint 11 000 tr/min... >>>

Mercedes peut témoigner que mettre un moteur de Formule 1 dans une voiture de route est un vrai casse-tête.



PHOTOS: DAMLERAG



»» Petit moteur, mais gros turbo, capable de souffler à 3,5 bars et dont la roue du compresseur est entraînée par un moteur électrique de 90 kW (122 ch). Cela permet de réduire à néant le temps de réaction à bas régime. Ce duo est capable de sortir plus de 570 ch... Une puissance confortable pour un mini V6, mais insuffisante pour une hypercar. Un autre moteur électrique se colle à la tâche. Il ajoute 120 kW (163 ch), est alimenté par une batterie 8,4 kWh et relié au vilebrequin ainsi qu'à la boîte à 7 rapports. Bien, mais peut mieux faire... et fait mieux en ajoutant deux unités électriques sur les roues avant! Et voilà la puissance totale qui grimpe à 1 063 ch et un couple... inconnu. La complexité de la chaîne cinématique ne permet pas de le calculer, c'est dire! Mercedes a en revanche pu mesurer les performances: 2"9 sur le 0 à 100 km/h,

7" sur le 0 à 200 km/h, soit les temps d'une Ferrari SF90 Stradale... deux fois moins chère. L'architecture est aussi issue de la compétition avec sa structure en carbone, son ensemble moteur-boîte porteur et ses suspensions Push-rod dont les fonctions antirollis et pompage sont dissociées. Appétissant, même si les 1 695 kg annoncés n'en font pas une référence de légèreté. Comme le prouvent les multiples éléments aérodynamiques (actifs), le travail sur l'appui a été particulièrement étudié. Chaussée des Michelin Cup 2R du Motorsport Styling Package (qui intègre également des jantes en magnésium pour économiser 5 kg), la One est devenue, fin 2022, la voiture de série la plus rapide du Nürburgring. Elle a bouclé un tour en 6'35"183, battant la Porsche 911 GT2 RS Manthey Racing. Comme quoi elle sait aussi aller vite, quand il le faut.

★ > **Hybride** > Puissance cumulée: **1063 ch** > Couple cumulé: **non communiqué**  
 > **V6 turbo** > **1599 cm<sup>3</sup>** > **574 ch** à 9 000 tr/min > Moteurs électriques (2 avant + 1 arrière)  
 > **489 ch** > Intégrale > **BV 7** robotisée > L/l/h: 4 756/2 010/1 261 mm  
 > Pneus AV: 285/35 R 19; AR: 335/30 R 20  
 > **1770 kg** > **1,66 kg/ch** > **2 730 000 €** (275 exemplaires) ★



La One a battu le record du Nürburgring dans la catégorie des voitures "de série".



# AUTOHAUS 60 Chantilly

Garage Réparateur Agréé Mercedes-Benz et Smart

Entretien Mercedes-Benz Contemporaines et Classiques



Après-Vente | Mécanique | Carrosserie  
Achat | Dépôt | Vente occasions Mercedes-Benz

Prise en charge du véhicule à votre domicile\*  
Pièces d'origine exclusivement | Services personnalisés



\*Région Ile de France, autres régions sur demande

32 rue Victor Hugo, 60500 Chantilly | ☎ 03 44 57 01 65 | [contact@autohaus60.com](mailto:contact@autohaus60.com)

A 15 mn de Roissy Charles de Gaulle | A 23 mn de Paris Gare du Nord

[www.autohaus60.com](http://www.autohaus60.com)

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



## A 45 S 4Matic+

> 421 ch > 270 km/h > 0 à 100 km/h: 4"2\*



### COUP DE DÉS

**P**our avoir encore la possibilité de conduire, de nos jours, un 4 cylindres non électrifié de 421 ch, il faut avoir un peu de chance. Comme au 421. Si les dés sont jetés pour l'AMG A 45 S, puisqu'elle passera à l'hybridation lors de son renouvellement, les ingénieurs maison ont décidé de finir en beauté. Pas à travers le très léger restylage que vient de connaître la compacte fin 2022, qui est surtout synonyme de hausse des prix : 77 900 € pour une citadine, même musclée, ça commence à piquer. Sans compter le malus qui lui fait dépasser les... 100 000 €. Mais arrêtons de parler des choses qui fâchent pour se concentrer sur celles qui apaisent. Et un 4 cylindres turbo de 421 ch, soit quasiment 210 ch/l, cela a de quoi rendre zen : on devrait passer un bon moment au volant. Une zénitude qui disparaît dès la mise à feu.

Le 4 pattes crépète comme s'il avait deux fois plus de cylindres. En dépit d'un couple maximal haut perché à 5 000 tr/min, il suffit de lécher l'accélérateur pour sentir que, sous le capot, se cache un moteur du genre nerveux, hargneux même. Dans un grognement de tonnerre, il propulse la Classe A à la borne kilométrique en 22"5, selon nos mesures. Certes, une Audi RS 3 de 400 ch fait mieux avec 22"2, mais son 5 cylindres, plus musical mais également plus feutré, joue petit bras à côté du 4 cylindres bodybuildé. La brutalité de la mécanique se retrouve dans la sécheresse des suspensions. La A 45 tient le pavé, mais sur une route bosselée, il ne faut pas baisser la garde pour maîtriser le rodéo. Se plonger dans les différents réglages de la suspension adaptative Ride Control AMG, en option, ne sera pas superflu. Et quitte à jouer les geeks, il sera possible de passer cette intégrale en quasi propulsion. Le système, s'il n'envoie jamais plus de la moitié du couple

sur l'arrière, pilote en revanche la répartition entre les roues arrière de façon à entretenir la glisse. La procédure n'est pas évidente : il faut enclencher le mode Race, déconnecter l'ESP, positionner la boîte en mode manuel et tirer simultanément les deux palettes. Après, c'est jackpot... ou plutôt drift ! Et la A 45 S n'est pas regardante. Appel, contre-appel, au frein ou à l'accélérateur, elle ne demande qu'à décaler son popotin et à poursuivre la figure tant que le conducteur ne relâche pas la pression de son pied droit. Ce mode est également précieux sur un circuit. Contrairement à la position Race, qui pousse au sous-virage dès la reprise de l'accélérateur, le mode Drift évite cet écueil. Il faudra juste être patient pour attendre que les roues soient droites avant de remettre les gaz. Les freins, de leur côté, inspirent confiance et ne déçoivent pas, en efficacité comme en endurance. Reste à accepter de payer quelque 100 000 € pour une compacte.

★ > 4 cyl. turbo > 1991 cm<sup>3</sup> > 421 ch à 6750 tr/min > 51 mkg à 5 000 tr/min > Intégrale > BV 8 robotisée  
> L/l/h: 4 445/1850/1412 mm > Pneus: 245/35 R 19 > 1666 kg<sup>o</sup> > 3,96 kg/ch<sup>o</sup> > 77 900 € > Essais n<sup>os</sup> 692, 701 et 722 ★

\* Mesures Sport Auto

Le 4 cylindres  
bodybuildé  
de 421 ch fait  
toujours forte  
impression.

PHOTOS: MERCEDES AG



PHOTOS: DAIMLER AG

## A 35 4Matic



> 306 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 4"9\* (4"8)

### BELLE EN HAYON

**L**a gamme de la Classe A s'est simplifiée lors du restylage intervenu fin 2022. La A 35 berline est pourtant passée entre les mailles du filet, elle qui cumule une carrosserie mal aimée sur le marché français et un moteur malusé sur le marché français. Sa fin de carrière ne va d'ailleurs pas être facile, sachant que son prix a augmenté de... 10 000 €. Cela commence à faire beaucoup pour un restylage qui ne se voit pas ! Le choix plus traditionnel se portera donc sur la A 35 en version hayon. La fiche technique est reconduite telle quelle avec le 4 cylindres turbo de 306 ch, ce qui est

loin d'être ridicule même s'il n'a pas le panache de la version 45 S (non disponible sur la berline). Le temps de 4"9 signé sur le 0 à 100 km/h témoigne de la bonne santé de ce bloc, qui a les défauts de ses qualités : il est plein partout, mais doté d'un caractère trop linéaire. La sonorité, peu expressive, ne fera pas décoller le curseur de l'émotion. La boîte à double embrayage fait du bon boulot, au même titre que la suspension, *a fortiori* lorsque l'option Ride Control AMG est sélectionnée. La moitié du couple peut être envoyée sur l'arrière, mais dans les faits, elle pousse toujours l'avant en sortie de virage. En mettant du frein, il sera possible de placer l'arrière, mais avec modération.

> 4 cyl. turbo > 1991 cm<sup>3</sup> > 306 ch à 5 800 tr/min > 40,8 mkg à 3 000 tr/min  
> Intégrale > BV 7 robotisée > L/l/h : 4 436 (4 549)/1 796/1 425 mm  
> Pneus : 235/40 R 18 > 1510 kg (1591 kg\*) > 4,93 kg/ch\* (5,20 kg/ch)  
> 62 350 € (63 000 €) > Essais n<sup>os</sup> 691, 699 et 726

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, les données de la berline

Mercedes-AMG



PHOTOS: DAIMLER AG

PHOTOS: DAIMLER AG

En raison de ventes décevantes, la CLA pourrait disparaître du catalogue.



## CLA 35 4Matic

> 306 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"9 (4"9)

### BERLINE ÉLANCÉE

La nomenclature 35 et 45 S chez Mercedes correspond peu ou prou à celle des S et RS chez Audi. Les premières sont une porte d'accès à la catégorie des sportives, les secondes en sont l'expression la plus aboutie. Lorsqu'elle n'est pas Shooting Brake, la CLA est un coupé 4 portes (avec une malle de coffre et non un hayon), encore différente (ligne plus élancée, absence d'encadrement des vitres), dans sa philosophie, de la Classe A berline. Avec cette dernière, elle partage tout, de la plate-forme au moteur, et en particulier le 4 cylindres de 2 litres turbo dans sa version de 306 ch. Lequel n'a pas droit au

montage à la main de la version 45 S à Affalterbach... et même pas au montage chez AMG tout court, dans la mesure où c'est Mercedes qui se charge de la chose. Les performances sont au rendez-vous, même s'il faut aller chercher le couple assez haut, ce à quoi les moteurs turbo ne nous ont pas habitués. La transmission intégrale n'offre pas les possibilités de paramétrage de la 4Matic+, mais procure une excellente motricité en toutes circonstances. Il faudra faire avec la tendance sous-vireuse propre à cette architecture, mais les réactions ne sont jamais malsaines. La suspension, même pilotée, peine en revanche à trouver le juste milieu entre maintien de caisse et filtration des défauts de la chaussée.

★ > 4 cyl. turbo > 1991 cm<sup>3</sup> > 306 ch à 5800 tr/min > 40,8 mkg à 3000 tr/min  
> Intégrale > BV 7 robotisée > L/l/h: 4695/1830/1413 mm  
> Pneus: 235/40 R18 > 1515 kg (1545 kg) > 4,95 kg/ch (5,05 kg/ch) ★  
> 60000 € environ (62000 € environ)

Entre parenthèses, données de la version Shooting Brake







## CLA 45 S 4Matic+

> 421 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 4" (4"2\*)



### ORIGINALE MARGINALE

**C**e n'est pas parce qu'elle ajoute deux lettres à son patronyme que la CLA va avoir droit à un traitement différent de celui de la Classe A. Qu'il s'agisse de la version Shooting Brake ou du coupé 4 portes, ce modèle a connu un restylage de mi-carrière aussi discret que celui de sa petite sœur. Et ce sera peut-être le dernier, Mercedes ayant laissé entendre que les ventes décevantes de la CLA pourraient mettre un terme à sa carrière. En attendant, cette séduisante berline est toujours là et offre une possibilité (supplémentaire et différente) de profiter du bloc AMG. Ce 4 cylindres turbo, au rendement record, est assemblé à la main, dans les ateliers d'Affalterbach. Une véritable œuvre d'art mécanique à qui il ne manque qu'un ou deux cylindres pour obtenir

la noblesse qui lui fait malgré tout défaut. Cela s'entend par un timbre plus commun à l'échappement, bien que ce dernier soit suffisamment actif pour faire comprendre que le bloc n'est pas là pour amuser la galerie. Ce qu'il ne fait pas. Devant notre chronomètre, dans le Shooting Brake, il a passé la barre des 100 km/h en 4"2, celle des 400 m en 12"3 et la borne kilométrique en 22"5. Des performances explosives dignes des supercars des années 2000, à mettre au crédit d'un break ! C'est ça aussi, le progrès. Dans l'exercice du sprint, les 4 roues motrices... motricent, et la boîte à double embrayage dégage les rapports sans qu'on ait besoin de lui demander. Mais une berline lourde dotée d'une transmission intégrale, cela ne paraît pas être l'outil idéal pour faire du circuit. Pourtant, si elle ne sera jamais une reine de la piste (ce n'est pas non plus ce qu'on attend d'elle),

la CLA fait mieux que se défendre dans l'exercice. Son joker, c'est sa transmission intégrale (4Matic+). En entrée de virage, comme au milieu, on retrouve le sous-virage caractéristique. En sortie, en revanche, c'est la surprise. Il suffit de sélectionner le bon mode et de remettre les gaz pour que la poupe enrôle comme sur une bonne propulsion ! Le train arrière ne reçoit pourtant jamais plus de la moitié du couple, mais le système le dirige ensuite sur la roue extérieure. En mode Drift, c'est parti pour la glisse ! Si Christophe Tinseau, en "bon" pilote, trouve la suspension trop souple quel que soit le mode (sur circuit), nous la trouvons trop raide quel que soit le mode (sur route). Il manque aussi à cette CLA une direction plus informative et un freinage à la fois plus dur et facile à doser. Mais elle réussit à prouver que berline (et break) ne riment pas forcément avec ennui.

★ > 4 cyl. turbo > 1991 cm<sup>3</sup> > 421 ch à 6750 tr/min > 51 mkg à 5000 tr/min > Intégrale > BV 8 robotisée  
 > L/l/h : 4695/1830/1433 mm > Pneus : 255/35 R19 > 1600 kg (1728 kg\*) > 3,87 kg/ch (4,10 kg/ch\*)  
 > 78000 € environ (80000 € environ) > Essais n°s 692, 701 et 723 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Shooting Brake

# C 63 S E Performance 4Matic+

> 680 ch > 280 km/h > 0 à 100 km/h : 3"4

## EXTINCTION DE VOIX

**L**es lecteurs les plus assidus de *Sport Auto* en ont peut-être assez de lire « c'était mieux avant ». Mais il va malheureusement falloir qu'ils s'y fassent, car ce sera de plus en plus "mieux avant", si l'on peut s'exprimer ainsi. Un exemple ? La Mercedes C 63 AMG c'était, avant, un V8 et une propulsion : c'est devenu un 4 cylindres et une transmission intégrale. Difficile de dire que c'est mieux quand les seuls gagnants de ce changement sont les édiles de Bruxelles, qui ne monteront jamais dans une C 63 AMG... Diviser par deux le nombre de cylindres, c'est ce qui s'appelle ne pas y aller avec le dos de la cuillère. Une étape avec un 6 cylindres, cela ne nous aurait pas déplu, uniquement pour avoir le temps de nous habituer. Mais non, il s'agit d'un simple 4 cylindres. Pas si simple que cela d'ailleurs, puisqu'il offre un rendement au litre surnaturel de 238 ch. Il est de surcroît aidé par un moteur électrique qui apporte

204 ch et 32,6 mkg de couple. En cumulant les forces en présence, on obtient 680 ch et 104 mkg ! Autant dire qu'à la première accélération, les occupants seront sonnés par la spontanéité et la violence de la mise en rythme. La réponse immédiate du moteur électrique compense le microdélai de mise en route du turbo électrique, gommant toute inertie. Mercedes annonce un temps de 3"4 mais, au volant, on parierait sur moins. Mais on parierait aussi que cette Classe C est légère... En plus de performances de haut vol, elle fait preuve d'un comportement dynamique, plus enjoué que celui d'une berline qui serait lourde. Elle l'est pourtant, et pas qu'un peu avec ses 2 090 kg ! Mais elle joue les illusionnistes grâce à deux "trucs" bien connus : une direction peu démultipliée et des roues arrière directrices. En braquant jusqu'à 2,5° dans le sens inverse de celles de l'avant (jusqu'à 100 km/h), elles apportent ce qu'il faut de mobilité au train arrière pour que la Classe C gomme sa tendance naturelle au sous-virage. De quoi prendre

confiance, d'autant que le freinage, en dépit d'une attaque manquant de franchise, ne manque pas d'efficacité. Malgré ces belles dispositions, il est difficile de s'enthousiasmer pour cette C 63 nouvelle version. D'abord parce que son amortissement manque d'à-propos dans sa gestion. Le mode Confort est vite dépassé en conduite rythmée et les Sport et Sport+ manquent de retenue en détente et ont tendance à rentrer en butée. La gestion électrique ne peut rien faire contre le poids. Ensuite, la boîte de vitesses à 9 rapports n'est pas assez rapide en mode manuel. Mieux vaut donc la laisser faire, même si cette attitude passive n'est pas en cohérence avec une conduite musclée. Enfin, parce que le 4 cylindres est aphone, par rapport au V8... mais aussi par rapport à sa version de 421 ch dans la Classe A 45 S. Il sera en revanche possible de passer de longs moments plongé dans l'ordinateur de bord pour paramétrer l'ensemble des éléments au-delà des 8 modes de conduite proposés. Les temps changent, les plaisirs aussi.

★ > **Hybride rechargeable** > Puissance cumulée : **680 ch** > Couple cumulé : **104 mkg** > **4 cyl. turbo** > **1991 cm<sup>3</sup>** > **476 ch** à 6 750 tr/min  
 ★ > **55,6 mkg** à 2 250 tr/min > Moteur électrique > **204 ch** > **32,6 mkg** > Batterie : 6,1 kWh > Intégrale > **BV 9** automatique > L/l/h : 4 842/1 900/1 458 mm  
 > Pneus AV : 265/35 R 20 ; AR : 275/35 R 20 > **2 090 kg** (2 115 kg) > **3,07 kg/ch** (3,11 kg/ch) > **120 000 €** environ (122 000 € environ) > Essai n° 732

Entre parenthèses, données de la version break





PHOTOS : DAIMLER AG

## C 43 4Matic

> 408 ch + 14 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 4"6 (4"7)

### LIMITER LA CLASSE

**A** lors que Mercedes a sorti la tronçonneuse pour amputer la C 63 S de la moitié de ses cylindres, un simple coup de ciseaux a permis d'en ôter un tiers à la C 43. La perte paraît proportionnellement moins grande, même si les 2 cylindres enlevés entraînent également la perte de noblesse de la mécanique. À côté d'un V6, un 4 cylindres sera toujours roturier, qu'il soit électrifié ou pas. Ce bloc est une vieille connaissance puisqu'il anime la Classe A 45 S, mais il est ici doublement électrifié : au niveau de son turbo (de façon à réduire au maximum son temps de réponse) et en recevant un alerno-démarrateur de 48 V. En matière de puissance, le gain par rapport au V6 de 3 litres est mesuré, puisque l'on compte uniquement 18 ch de plus

pour le moteur thermique, auxquels il faut ajouter les 14 ch temporaires de la microhybridation. Cela suffit à faire gagner 1 dixième sur le 0 à 100 km/h. Mais plus que les performances, ce sont les sensations et l'émotion distillées par ce 4 cylindres "à pile" qui interroge... bien qu'on ne se fasse pas trop d'illusions ! Le moteur est associé à la boîte automatique à 9 rapports, mais qui troque son convertisseur pour un embrayage multidisque, plus léger et plus rapide en théorie. La transmission intégrale est aussi imposée, mais elle a compris que dans une berline sportive, il faut privilégier le train arrière. Elle dirige ainsi 69 % du couple sur le train postérieur. Si la version 63 S se décline sur les quatre carrosseries de la Classe C (berline, break, coupé et cabriolet), la 43 se limite aux deux premières.

★ > Microhybride > 4 cyl. turbo > 1991 cm<sup>3</sup> > 408 ch à 6 750 tr/min  
> 51 mkg à 5 000 tr/min > Alerno-démarrateur > 14 ch > Intégrale  
> BV 9 automatique > L/l/h : 4 791/1 824/1 450 mm > Pneus : 245/45 R 18  
> 1 690 kg (1 735 kg) > 4,14 kg/ch (4,25 kg/ch) > 79 000 € environ ★

Entre parenthèses, données de la version break

Mercedes-AMG



Un V8 de 612 ch dans une berline, ça mettait le feu... aux pneus. Ce sera bientôt du passé.

## E 63 S 4Matic+

> 612 ch > 300 km/h > 0 à 100 km/h: 3"4\* (3"5)\*



### FINAL COUNTDOWN

**C'**est devenu une tradition: le lancement d'un nouveau modèle s'accompagne d'une série spéciale First Edition, et la mise à la retraite de son *alter ego* d'une Final Edition. Cette dernière lance un compte à rebours final, *The Final Countdown* comme chantaient les chevelus du groupe Europe à la fin des années 1980. Ironie de l'histoire, c'est bien à cause de l'Europe, mais *via* des représentants moins chevelus, que la E 63 S est condamnée. Son V8 de 612 ch plus précisément, qui a le défaut d'émettre autant de CO<sub>2</sub> qu'il procure de plaisir, c'est-à-dire beaucoup. La berline survitaminée va se muer en une version E Performance qui va gagner en puissance pour essayer de faire oublier qu'elle perdra des cylindres. Mais la plus grosse perte à déplorer sera du côté des sensations. Car le simple fait de mettre le contact, de sentir le V8 s'ébrouer et d'écouter ses borborygmes déjà impressionnants au ralenti avait de quoi égayer une sombre journée de pluie. La pluie, d'ailleurs, était une alliée de choix pour passer en mode fun. Grâce à la transmission 4Matic+, la liaison entre l'essieu arrière (moteur) et celui de l'avant passe par un embrayage électromécanique, ce qui

permet de répartir le couple selon l'adhérence... ou la volonté du conducteur. La Classe E peut graduellement passer d'une 4 roues motrices à une pure propulsion. Qu'il pleuve, qu'il vente, qu'il neige... voire qu'il fasse beau, la E 63 S est une machine à dédicacer le bitume. Le mode Drift laisse le différentiel ouvert et au train arrière seul la charge de faire passer 86,6 mkg de couple! Tout se passe bien, même avec l'ESP déconnecté, si le conducteur ne craint pas de regarder les trajectoires par la fenêtre. Et le différentiel autobloquant permet d'entretenir la glisse jusqu'à ce que les pneus arrière soient lisses! Exaltante, cette berline survitaminée n'est pas la reine des circuits. Son poids de mastodonte la tire vers l'extérieur au moment de piquer à la corde. Et alors que la transmission pourrait réguler, en répartissant le couple de façon à corriger le sous-virage, elle semble hésiter. Autres griefs, la boîte à 9 rapports pourrait être plus rapide, et la direction plus informative. Le V8, lui, ne peut pas être plus communicatif et difficilement plus explosif. Nous avons mesuré 3"4 sur notre propre base de mesures. Comme quoi cette E 63 S était naturellement généreuse... c'est d'ailleurs en partie ce qui l'a condamnée.



> V8 biturbo > 3982 cm<sup>3</sup> > 612 ch à 5750 tr/min > 86,6 mkg à 2500 tr/min > Intégrale > BV 9 automatique  
★ > L/l/h: 4933 (4945)/1907/1460 mm > Pneus AV: 265/35 R 20; AR: 295/30 R 20 > 2105 kg\* (2154 kg)\* ★  
> 3,44 kg/ch\* (3,52 kg/ch)\* > 144350 € (146550 €) > Essais n° 667, 716 et 730

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données du break



PHOTOS: MERCEDES-AMG



## E 53 4Matic+ Coupé

> 435 ch + 22 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"4 (4"6)

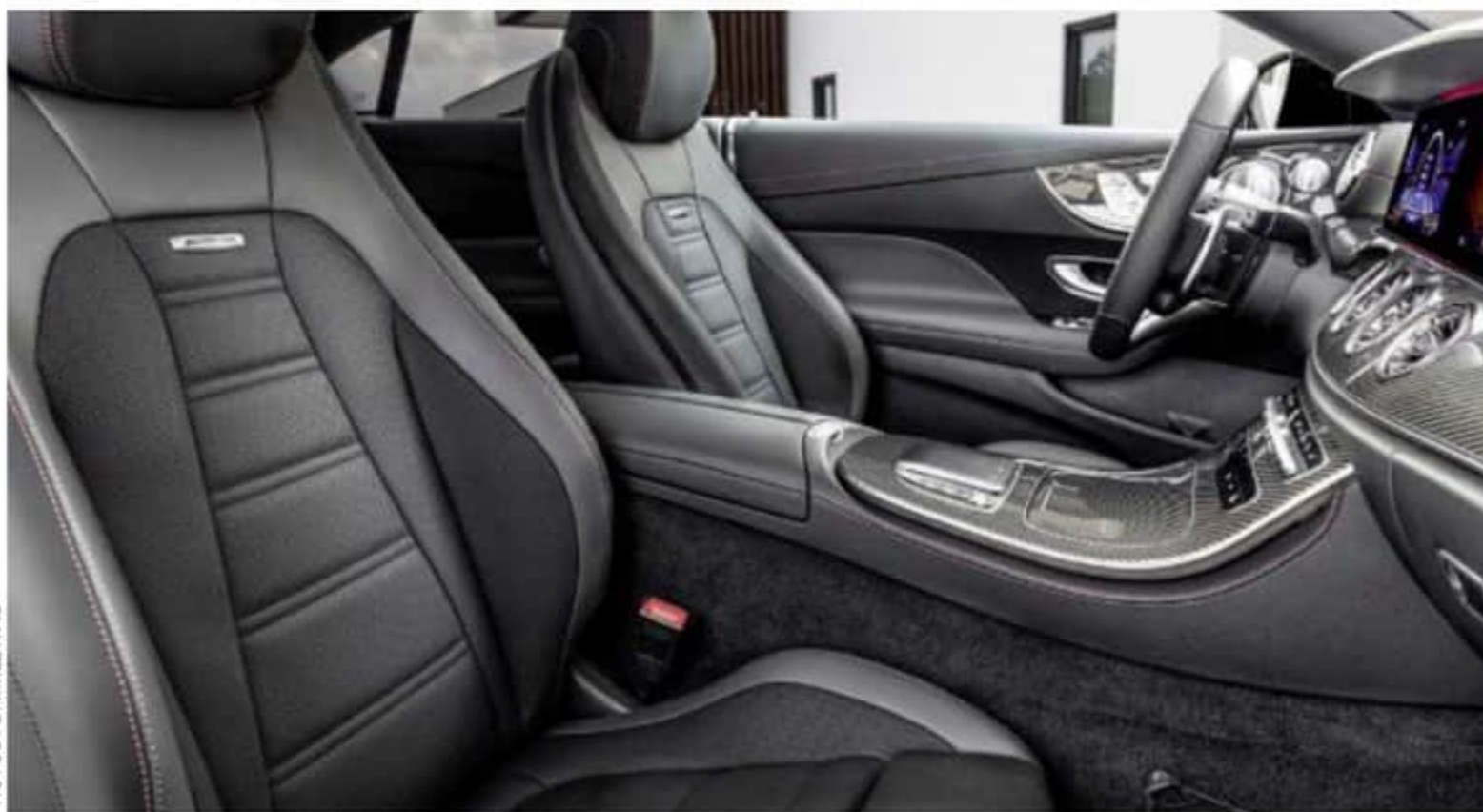
### HYBRIDE DÉBRIDÉE

**S**i les carrosseries de coupé et de cabriolet évoquent traditionnellement le sport, la famille de la Classe E fait exception. Ses deux déclinaisons se contentent d'une version 53 en motorisation de pointe, alors que les carrosseries familiales se dégustent en 63 S avec le V8 de 612 ch. Comme quoi avoir des enfants n'est pas toujours une punition en matière automobile. Derrière l'appellation 53 se cache une hybridation, appelée EQ Boost. Outre son objectif de faire baisser les émissions, ce système peut aussi fournir un supplément de puissance et de couple lorsque le besoin s'en fait sentir. Ponctuellement, donc, 22 ch et 25,5 mkg viennent s'ajouter aux prestations du moteur, qui propose pour sa part respectivement 435 ch et 53 mkg. Précisons que

sous le capot, l'organisation des cylindres a évolué... mais a été préservée par rapport à feu la E 43. On retrouve toujours 6 cylindres (ouf!), mais désormais en ligne et dotés d'un compresseur et d'un turbo électrique. En dépit de la puissance en hausse sensible, les performances ne progressent que modestement. Mercedes table sur 4"4 sur le 0 à 100 km/h *versus* 4"6 pour feu la E 43 et ses 401 ch. La raison en est simple: le poids a augmenté de plus de... 100 kg. Un surpoids qui risque de se sentir sur le comportement. Mercedes a pris soin de livrer de série la suspension pneumatique multichambre AMG Ride Control+ et la transmission 4Matic+. Cette dernière offre un paramétrage fin de la répartition du couple entre les essieux, jusqu'à faire de cette intégrale une authentique propulsion.

> Microhybride > 6 cyl. en ligne turbo + compresseur > 2 999 cm<sup>3</sup>  
> 435 ch à 6 100 tr/min > 53 mkg à 1 800 tr/min > Alternateur > 22 ch  
> 25,5 mkg > Intégrale > BV 9 automatique > L/l/h: 4 846/1 860/1 430 mm  
> Pneus AV: 245/40 R19; AR: 275/35 R19 > 1 895 kg (1 980 kg / 1 870 kg / 2 025 kg) > 4,35 kg/ch (4,55 kg/ch / 4,29 kg/ch / 4,65 kg/ch)  
> 101 600 € (108 500 € / 95 300 € / 97 500 €)

Entre parenthèses, données des versions cabriolet / berline / break



PHOTOS: DAIMLER AG



## CLS 53 4Matic+

> 435 ch + 22 ch > 270 km/h > 0 à 100 km/h: 4"5\*

### GARDER LA LIGNE

**L**a CLS est un cas à part dans la gamme Mercedes et sur le marché automobile dans son ensemble. C'est la première berline à avoir tronqué sa poupe pour ne plus être confondue avec un taxi. C'était en 2004 et, dix-neuf ans après, elle promène toujours son profil élancé qui lui permet de se distinguer des VTC... Les temps changent sous le capot aussi puisque 53 signifie désormais hybridation... mais pas punition, car si le V8 n'a plus droit de cité, il est remplacé par un original 6 cylindres en ligne. Bref, on perd un peu, mais pas sur toute la ligne, qui reste élégante. En revanche, si elle est légère, ce n'est que visuellement. Sur notre balance, la CLS dépasse sans complexe les 2 tonnes. Un poids qui ne fait pas peur à l'usine à gaz qui se cache sous le capot. Le 6 cylindres en ligne est aidé par un turbo et un compresseur, sans compter le moteur électrique qui apporte sa pierre à l'édifice lorsqu'il s'agit de montrer ses muscles à la sortie du péage. Le temps de 23"6 au 1 000 m départ arrêté, vérifié par notre chrono, permet de tenir

en respect les petites GTi insolentes comme la Audi S3, voire les berlines exubérantes comme la Maserati Ghibli Modena. Mais la CLS n'est pas une sprinteuse et son objectif est d'adoucir la conduite quotidienne. Les relances sont tout aussi expéditives (3"5 pour passer de 100 à 140 km/h), en particulier grâce à une boîte transparente. Elle est tellement douce qu'il est impossible d'en compter les rapports. Le petit rappel dans les compteurs nous met sur la voie: il y en a 9. La GT 4 portes ayant hérité de l'étiquette de sportive, cette CLS se contente d'être dynamique. Son comportement fait preuve d'équilibre et les 4 roues motrices garantissent une motricité à toute épreuve. Le confort de suspension est excellent, mais cela se paie par des mouvements de caisse longitudinaux comme transversaux assez prononcés. Une E 63 ou une BMW Série 8 font preuve de plus de rigueur. Inapte au circuit ou aux petites routes de montagne, la CLS s'apprécie sur les longs trajets où elle permet de tenir un bon rythme sans jamais fatiguer. Son caractère policé n'en fait pas une vraie AMG, mais sa polyvalence et ses performances... si.

★ > Microhybride > 6 cyl. en ligne turbo + compresseur > 2998 cm<sup>3</sup> > 435 ch à 6100 tr/min > 53 mkg à 1800 tr/min > Moteur électrique > 22 ch > 25,5 mkg > Intégrale > BV 9 automatique > L/l/h: 5 001/1890/1422 mm > Pneus AV: 245/40 R19; AR: 275/35 R19 > 2032 kg\* > 4,67 kg/ch\* > 109650 € > Essais n<sup>os</sup> 675 et 728 ★

\* Mesures Sport Auto



## EQS 53 4Matic+

> **658 ch** (761 ch) > **270 km/h** > 0 à 100 km/h: **3"4** (3"2)

### PREMIÈRE DE CORVÉE

**I**l en fallait une première, c'est tombé sur la EQS. Cette longue berline (5,22 m) est le premier modèle 100 % électrique à passer entre les mains d'AMG. Résultat, elle porte sur ses jantes le fardeau de définir ce que sera la berline sportive de demain. Et en l'occurrence, le fardeau fait 2 655 kg selon les chiffres du constructeur! Oui, vous avez bien lu, plus de 2,6 tonnes pour celle qui annonce l'avenir des sportives... il y a de quoi être inquiet. Pas du côté des performances. Fixée à 658 ch, la puissance grimpe à 761 ch si l'on coche le pack Dynamic Plus AMG. Suffisant pour désintégrer le 0 à 100 km/h en 3"2, à condition que la batterie soit à plus

de 80 % de sa charge. Après, ce temps se dégrade... d'autant plus que la batterie se vide. Et si Mercedes ne communique pas le 0 à 100 km/h avec des batteries chargées à 20 %, inutile de se demander pourquoi. Chaque essieu reçoit un moteur électrique, celui de l'arrière étant le plus puissant. Le système veille d'ailleurs à envoyer la majeure partie du couple sur le train postérieur de façon à soigner l'agilité ce qui, avec un empattement de 3,21 m, est relatif. Plus que la répartition du couple, ce sont les roues arrière directionnelles qui aident la berline à tourner. Rapportée au poids et aux dimensions déplacés, la EQS soigne ses placements et peut faire douter certaines GT. La suspension pneumatique livrée de série maîtrise les mouvements de caisse sans

jamais devenir ferme, malgré les roues de 22 pouces. Le freinage est un chapitre plus sujet à critiques, comme souvent sur les électriques. La double mission de freiner et de récupérer l'énergie entraîne des variations d'assistance qui perturbent le dosage et font douter le conducteur au moment d'arrêter 2,6 tonnes lancées à vive allure... Qu'en est-il de l'émotion, traditionnellement livrée de série sur un modèle AMG? Le compte n'y est pas. Les accélérations foudroyantes tordent les boyaux plutôt que de retourner les tripes et la sonorité artificielle donne l'impression d'être dans un film de science-fiction. Le poids, enfin, ne permet jamais de pousser cette EQS dans ses derniers retranchements. La berline sportive 100 % électrique de demain a encore quelques progrès à faire...

★ > **2 moteurs synchrones** (1 avant + 1 arrière) > **658 ch** (761 ch) > **96,8 mkg** (104 mkg) > Batterie: 107,8 kWh > Intégrale  
> Réducteurs AV/AR > L/l/h: 5 223/1926/1515 mm > Pneus: 265/40 R 21 > **2655 kg** > **4,03 kg/ch** (3,49 kg/ch) > **169 850 €** > Essai n°727

\* Entre parenthèses, les chiffres avec le pack Dynamic Plus



PHOTOS: DAIMLER AG



## SL 63 4Matic+

> 585 ch > 315 km/h > 0 à 100 km/h: 3"6

### SL ? OUI, C'EST ELLE !

**O** l fut une époque, pas si lointaine, où l'on pouvait se fier aux lettres et chiffres apposés sur la malle arrière. Ainsi, le chiffre 63 désignait, chez AMG, un V8. Seulement voilà, l'essai de la dernière Classe C nous a fait déchanter, voire nous a désenchantés. Sur la berline, le chiffre du département du Puy-de-Dôme signifie un 4 cylindres hybridé. L'arrivée de la nouvelle SL 63 laissait donc planer le doute. D'autant que cette nouvelle génération a décidé de doubler le nombre de passagers, en se mutant en 2+2, ainsi que le nombre de roues motrices. Heureusement, le nombre de cylindres n'a pas été divisé par deux. Chapeau bas à Mercedes pour avoir pris ce parti sur un roadster qui est, par nature, synonyme de plaisir de conduire. Et puisqu'il en est question : décapotons et apprécions la musicalité du V8. Une manœuvre qui, il n'y a pas si longtemps, demandait d'appuyer simplement sur un bouton. Signe des temps, il faut aujourd'hui passer par l'immense écran tactile central. C'est moins pratique et pas à l'abri de quelques bugs. Une fois le couvre-chef ôté, il y a de quoi se régaler. La sonorité du V8 n'est pas aussi méchante que sur une GT, mais les feux de Bengale au rétrogradage entraînent une réaction cutanée des plus agréables. Les électriques nous ont fait perdre l'habitude de la patience, mais il faut attendre ici que les turbos, placés entre les deux bancs de cylindres, se réveillent vers

2500 tr/min. Cela laisse le temps de se préparer car, une fois passé ce seuil, le compte-tours grimpe à la vitesse grand V vers le rupteur à 7000 tr/min, sans presque que l'on s'en aperçoive ! Dès les premiers enchaînements de virages, on apprécie le travail réalisé par les ingénieurs sur le châssis. Composée d'acier, de magnésium et d'aluminium, la structure est 50 % plus rigide que celle de la GT ! Le roadster reste d'un bloc lors des changements d'appui et le train arrière passe sans broncher les 81,5 mkg de couple sur un sol sec. La régulation active du roulis (Active Ride Control) permet d'augmenter sérieusement le rythme sans jamais risquer le mal de mer. Les suspensions peuvent être considérées comme un peu fermes par les séants les plus sensibles mais, même en Sport+, elles ne seront jamais cassantes. Comme toute bonne sportive contemporaine, la SL embarque les roues arrière directrices (-2,5° jusqu'à 100 km/h et +0,7° au-delà). Plus qu'en manœuvre ou à basse vitesse, c'est autour de 40 à 50 km/h que l'on sent la volonté de la poupe d'enrouler. La boîte MCT à 9 rapports doit être basculée en mode Race pour suivre la cadence et être dans le rythme à la sortie des épingle. Mais cela se fait au prix d'à-coups trop prononcés, poussant le conducteur à reprendre le contrôle. Une réserve également pour la direction, qui gomme trop la remontée d'informations. Mais comparée à celle qu'elle remplace, la nouvelle SL progresse dans tous les domaines et devient vraiment désirable.



★ > V8 biturbo > 3982 cm<sup>3</sup> > 585 ch à 5500 tr/min > 81,5 mkg à 2500 tr/min > Intégrale  
> BV 9 robotisée > L/l/h: 4705/1915/1353 mm > Pneus AV: 265/40 R 20; AR: 295/35 R 20  
> 1945 kg\* > 3,32 kg/ch\* > 197850 € > Essais n° 721 et 730 ★

\* Mesures Sport Auto





La nouvelle SL peut accueillir 4 passagers. En version 43, elle se présente en propulsion.



PHOTOS: DAMLER AG

## SL 43

> 381 ch + 14 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"9

### AMUSE-GUEULE

**I**l y a moyen de profiter de la ligne sculpturale de la nouvelle SL sans s'endetter sur plusieurs générations... ou presque. La version 43 d'entrée de gamme fait (un peu) baisser le tarif, allège (un peu) le malus et conserve (totalement) sa "gueule". Mais ces économies ne se font pas sans quelques sacrifices. Le plus important consiste à se passer du 4 cylindres, rien que ça. Mais ce roadster à 4 pattes se tourne vers le bloc le plus doué du marché. Sous le capot de la A 45 S, il développait déjà 421 chevaux. Installé en position longitudinale dans la SL, il développe... 381 ch. Ah bon? Sachant que le roadster est plus lourd que la compacte de 250 kg, il ne va pas falloir attendre des miracles du côté des performances... Pour compenser ce déficit de

puissance, le moteur adopte toutefois une petite unité électrique qui actionne le turbo lorsque le volume de gaz d'échappement n'est pas suffisant. Selon le constructeur, cela réduit drastiquement le temps de réaction. La SL, elle aussi, fait des efforts et laisse son train avant moteur aux vestiaires, remplace le convertisseur de couple de sa boîte à 9 rapports par un embrayage à sec (pour davantage de réactivité) et embarque une légère hybridation via un alerno-démarrateur capable d'apporter 14 ch supplémentaires en cas de besoin. Des ablations qui ont un effet positif sur le poids, étant donné que la SL 43 économise 160 kg par rapport à la version 63. Cela permettra (peut-être) de se passer des 4 roues directrices ou du contrôle actif du roulis, en option ici. Espérons que la sonorité sportive du 4 cylindres fera, quant à elle, partie de la dotation de série.

> Microhybride > 4 cyl. turbo > 1991 cm<sup>3</sup> > 381 ch à 6750 tr/min  
> 48,9 mkg à 3250 tr/min > Alerno-démarrateur > 14 ch > Propulsion  
> BV 9 automatique > L/l/h: L/l/h: 4705/1915/1353 mm > Pneus  
AV: 255/45 R 19; AR: 285/40 R 19 > 1735 kg > 4,55 kg/ch > 145800 €





> 843 ch > 316 km/h > 0 à 100 km/h : 3''\*

## C'EST DE LA DYNAMITE!

**I**l n'y a plus le choix, opter pour une GT 5 portes en version 63 S implique l'hybridation. Laquelle ne cherche pas uniquement à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> mais également le temps sur le 0 à 100 km/h. Voilà pourquoi l'appellation officielle accole deux concepts qui pourraient être antinomiques : E pour électrifié et Performance pour... performance ! Plutôt que de soustraire, Mercedes ajoute. Le V8 biturbo de 639 ch de feu la 63 S tout court est donc repris tel quel. Il reçoit l'appui d'un moteur électrique développant 204 ch et 32,6 mkg, ce qui serait suffisant pour déplacer un SUV urbain zéro émission. Des émissions, il y en a encore, mais elles sont drastiquement réduites ce qui, sur notre marché, se traduit par un malus raisonnable (deux mots que l'on utilise rarement ensemble). Deuxième effet cool, ce moteur électrique comble le petit trou laissé par le V8 biturbo dans les

tréfonds du compte-tours, avant 2500 tr/min. Résultat, cette berline qui était déjà du genre pétard à mèche courte devient du T.N.T. sans allonger la mèche. Éloignez les enfants qui lisent éventuellement par-dessus votre épaule, ce qui suit pourrait les choquer. Cette berline de 2374 kg se téléporte littéralement à la borne kilométrique en 19''9 ! Moins de 20'' pour désintégrer le 1000 m départ arrêté, c'est mieux qu'une Porsche Taycan Turbo S (20''1) ou qu'une BMW M5 Competition (20''). L'efficacité du Launch Control et l'adhérence des Michelin Pilot Cup (en option) font détalier la GT comme un dragster. La réponse instantanée de l'électrique est relayée sans délai par le V8 qui ouvre ses valves à l'échappement pour faire profiter de son grondement de Messerschmitt. La boîte 9 empile les rapports tellement rapidement qu'il est presque impossible de les compter. TGV sur l'autoroute (le régulateur de vitesse est ici un dispositif de survie pour le permis de conduire), la GT ne redoute pas

les escapades sur le réseau secondaire. La suspension pilotée offre trois modes, sachant que le plus conciliant ne l'est déjà pas vraiment. En Race, la suspension raye du vocabulaire les mots comme roulis, cabrage ou plongée mais, sur une chaussée abîmée, elle peut avoir tendance à sautiller. Heureusement, le train avant va exactement là où veut le conducteur. Un mordant qui vient aussi de la monte "pneumagique" de notre modèle d'essai. Cette berline au physique de saint-bernard se jette à la corde comme un pitbull et en ressort comme un lévrier. C'est ce qui s'appelle avoir du chien. Les roues arrière directrices repoussent le grip latéral si bien que sur une route sèche et ouverte (l'inverse est vrai aussi), il est difficile d'atteindre les limites. La GT 63 S E Performance réussit son pari : l'hybridation se "sent" pendant l'homologation (en faisant baisser les émissions), mais pas en conduite sportive en n'édulcorant en rien les sensations.

★ **> Hybride rechargeable > Puissance maximale: 843 ch > Couple maximal: 149,9 mkg > V8 biturbo > 3982 cm<sup>3</sup> > 639 ch à 5500 tr/min > 91,7 mkg à 2500 tr/min > Moteur électrique > 204 ch > 32,6 mkg > Batterie: 6,1 kWh > Intégrale > BV 9 robotisée > L/l/h: 5054/1953/1450 mm > Pneus AV: 265/40 R 20; AR: 295/35 R 20 > 2374 kg\* > 2,82 kg/ch\* > 218400 € > Essais n°s 724 et 729** ★

\* Mesures Sport Auto

Moins de 20'' pour passer la borne kilométrique, un temps explosif pour une berline de 2374 kg!





PHOTOS: DAIMLER AG

## GLA 45 S 4Matic+

> 421 ch > 270 km/h > 0 à 100 km/h: 4"3

### PRISE DE HAUTEUR

L'ouvrier de chez AMG, personnellement responsable du montage de A à Z de ce 4 cylindres bodybuildé, sait-il à quel modèle il est destiné? Car il se peut que ce bloc de tous les records échoie dans un SUV urbain. La GLA se hisse à la hauteur de la A 45 S – en fait, elle la dépasse vu que c'est un SUV – en alignant 421 ch. Le même bloc, donc, mais avec des contraintes différentes, la GLA culminant 17 cm plus haut que la citadine et pesant 100 kg supplémentaires. Cela se ressent au moment de tourner, les mouvements de caisse étant plus marqués, tout comme la tendance au sous-virage. Mais la direction, peu démultipliée, engage bien et la transmission intégrale 4Matic+

permet de jouer efficacement sur la répartition du couple, jusqu'à pouvoir l'envoyer en totalité sur l'essieu arrière. Mais pour passer vite, le mode Drift n'est pas l'idéal. Mieux vaut profiter de la gestion du couple entre essieux qui permet de renvoyer vers l'avant lorsqu'on reprend l'accélérateur au milieu de la courbe, déclenchant un survirage. Le moteur est impressionnant dans ses prestations (4"3 sur le 0 à 100 km/h), mais également par son caractère. Il ne délivre ainsi son couple que progressivement, pour atteindre sa valeur maximale à 5 000 tr/min. En résumé, plus on accélère, plus on a l'impression qu'il nous encourage à le faire! La gamme GLA a été très légèrement restylée début 2023, mais la version 45 S n'a pas encore été dévoilée.

> 4 cyl. turbo > 1991 cm<sup>3</sup> > 421 ch à 6 750 tr/min  
> 51 mkg à 5 000 tr/min > Intégrale > BV 8 robotisée  
> L/l/h: 4 436/1850/1585 mm > Pneus: 255/40 R 20  
> 1690 kg > 4,01 kg/ch > 79 500 €

## GLC 63 S 4Matic+ Coupé

> 510 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 3"8

### FIN DE RÈGNE

La GLC "civile" vient d'être renouvelée... et électrifiée comme il se doit. La version 63 S, qui n'est déjà plus disponible qu'en coupé, va suivre et recevra le label E Performance. Une signature qui est, malheureusement pour la GLC, synonyme non seulement d'hybridation, mais surtout de 4 cylindres. Certes, la cavalerie devrait atteindre 640 ch, mais on parie déjà que l'on regrettera les 510 ch... du V8. Car la GLC 63 S, c'est avant tout 8 cylindres qui font la fête sous le capot. Et lorsqu'ils se mettent à danser, toute la caisse suit le rythme. Il faut dire que la musique est entraînante, le rôle du V8 au démarrage assurant des débuts de journée qui chantent. Le chronomètre aussi est à la fête, avec seulement 3"8 pour franchir la barre des 100 km/h depuis

l'arrêt, de quoi tenir tête à une Porsche Carrera S de 450 ch. Au moment de relancer la cadence, l'avalanche de couple efface le 100 à 140 km/h en 2"8. Jouer à saute-camion est un vrai plaisir, d'autant plus que ce V8, en dépit de sa suralimentation, raffole des montées en régime. Si ce SUV n'est pas taillé pour les Spéciales du rallye de Corse, il ne se montre pas totalement empoté sur le réseau secondaire. Mode Race sélectionné, les suspensions se verrouillent et l'échappement se libère. Le train avant pèse lourd dans les virages, inutile d'aggraver les choses avec des freinages tardifs. Mieux vaut s'appuyer sur la transmission 4Matic+ qui peut envoyer le couple sur le train arrière, lequel n'attend que ça, avec son différentiel à glissement limité. Limité, c'est aussi le temps qu'il reste pour en profiter... une dernière fois.

> V8 biturbo > 3982 cm<sup>3</sup> > 510 ch à 5 500 tr/min  
> 71,4 mkg à 1750 tr/min > Intégrale > BV 9 automatique  
> L/l/h: 4 727/1896/1622 mm  
> Pneus AV: 235/55 R 19; AR: 255/50 R 19 > 1935 kg  
> 3,79 kg/ch > 117 600 € > Essais n<sup>os</sup> 679 et 706



PHOTOS: DAIMLER AG

Mercedes-AMG



PHOTOS: DAIMLER AG



## GLE 63 S 4Matic+

> 612 ch + 22 ch > 280 km/h > 0 à 100 km/h: 3"8 (3"8)

### ARGUMENTS DE POIDS

Que donne la série limitée d'un modèle de niche? Une rareté. La GLE 63 S a ainsi été déclinée, en 2022, en une série spéciale Edition 55 pour fêter les 55 ans d'AMG. Mais vu la diffusion en France de cette GLE survitaminée, il y a peu de chances que vous en croisie une un jour. Elle fait pourtant quelques efforts pour se conformer

aux normes en recevant un (modeste) moteur électrique capable d'apporter une aide ponctuelle de 22 ch. Mais sachant qu'il y a 2,3 tonnes à mouvoir et que le V8 n'a besoin de personne avec ses 612 ch, la fée électricité ne fera aucun miracle. Ce dernier a pourtant lieu, mais devant le chronomètre: 3"8 pour fondre sur les 100 km/h, c'est le temps d'un coupé GT C! La suspension pneumatique qui incline la voiture dans le

sens du virage et la transmission intégrale 4Matic+ qui peut diriger la totalité du couple vers l'arrière ne seront pas de trop pour aider ce poids lourd à tourner. Mercedes semble sûr de son coup dans la mesure où cette GLE est dotée de l'AMG Track Pace, un système de télémétrie pour l'usage sur... piste. La GLE a été restylée début 2023, ce qui se voit avant tout dans la signature lumineuse. Autant dire que ça ne se voit pas vraiment.

> Hybride > V8 biturbo > 3982 cm<sup>3</sup> > 612 ch à 5750 tr/min > 86,7 mkg à 2500 tr/min > Alternateur > 22 ch > 25,5 mkg > Intégrale > BV 9 automatique > L/l/h: 4954/1950/1782 mm > Pneus AV: 275/45 R 21; AR: 315/40 R 21 > 2345 kg (2370 kg) > 3,70 kg/ch (3,74 kg/ch) > 157850 € (171700 €)

Entre parenthèses, données de la version Coupé

## S 63 E Performance 4Matic+

> 802 ch > 290 km/h > 0 à 100 km/h: 3"3

### LA BONNE VOIX

La limousine Classe S suit la (bonne) voie tracée par sa petite sœur la GT 5 portes 63 S, c'est-à-dire celle de l'hybridation sous le signe des performances. Ce qui n'est pas un vain mot ici sachant que l'ingénieur qui s'est penché sur la Classe S venait tout juste de finir son travail de développement sur la GT... et la One. On a connu plus mauvaise fée. Le V8 biturbo est donc à l'œuvre dans sa version de 612 ch, soit un peu moins que sur la GT, mais il est monté ici sur des supports actifs, une première. Un moteur électrique vient

lui prêter main-forte en faisant grimper la puissance cumulée à 802 ch, de quoi atomiser le 0 à 100 km/h en 3"3. Rappelons que cette Classe S pèse 2,6 tonnes. Une batterie plus grosse offre une autonomie électrique de 33 km, supérieure à celle de la GT. Logique, l'utilisation de ces deux modèles n'est pas la même. Suspensions pneumatiques, contrôle actif du roulis, train arrière directeur et freins en carbone-céramique ont été convoqués pour soigner le comportement. Mais la fonction qui devrait être la plus utilisée est la conduite autonome de niveau 3 grâce au Lidar embarqué. Le chauffeur n'aura bientôt même plus à conduire!

> Hybride rechargeable > Puissance cumulée: 802 ch > Couple cumulé: 145,8 mkg > V8 biturbo > 3982 cm<sup>3</sup> > 612 ch à 5500 tr/min > 91,8 mkg à 2500 tr/min > Moteur électrique > 190 ch > 32,6 mkg > Batterie: 13,1 kWh > Intégrale > BV 9 automatique > L/l/h: 5336/1921/1515 mm > Pneus AV: 255/45 R 20; AR: 285/40 R 20 > 2595 kg > 3,23 kg/ch > Prix non communiqué



PHOTOS: DAIMLER AG



B M O U 6 9 6 6 2 4 6

4 5 G 1

2.9m  
9'6"

IC  
83



CAUTION  
9'6"  
HIGH



PHOTOS : GREG

# G 63

> 585 ch > 240 km/h\* > 0 à 100 km/h : 4"1\*



## L'ORDINAIRE EXTRA

**L'**ancienne Mercedes Classe G – ce qui est un euphémisme sachant qu'elle est restée près de 40 ans au catalogue – avait eu le temps de tout essayer ou presque. Déclinée en de multiples versions pour les besoins des professionnels de tout poil (militaires, eaux et forêts, services départementaux de l'équipement, etc.), elle a fini sa carrière en se... déclinant en de multiples versions pour le loisir de ses clients ! Le 4x4<sup>2</sup>, version largement surélevée, était armé pour jouer les passe-montagnes. Le 6x6 ajoutait un essieu arrière pour faciliter les évolutions dans le sable des golfs... ou plutôt du golfe (Persique). Il y avait aussi le landaulet, un cabriolet motorisé par un V12 ! Bref, la Classe G n'avait pas de limites. La nouvelle s'est-elle assagie ? Pas sûr puisque Mercedes a présenté, en 2022, sa déclinaison 4x4<sup>2</sup> ! Les autres suivront-elles ? Si la demande est là certainement. Mais à nos yeux, la Classe G 63 "ordinaire" a déjà tout d'extraordinaire. Relativement épargnée par le progrès technologique jusqu'en 2018, la Classe G avait le caractère d'un 4x4 à vocation utilitaire

conçu dans les années 1970. Des défauts, donc, à revendre, mais aussi du charme, à revendre également. Sauf qu'avec l'incessant durcissement des normes en tout genre, cette légende automobile n'avait qu'un seul choix, au risque de disparaître : évoluer sans dénaturer. Le châssis séparé et le train arrière rigide sont reconduits, et pourtant sur la route la G est transfigurée. Auparavant victime de mouvements de caisse désordonnés et de percussions à répétition, elle parvient aujourd'hui à procurer un confort appréciable (en dépit des roues de 22 pouces) et un comportement serein. L'électronique interviendra toujours pour aider la G à tourner, mais nettement plus tard qu'avant. La répartition du couple de 40/60 %, au lieu de 50/50 % jusqu'ici, la rend aussi moins sous-vireuse, sans en devenir mobile pour autant. La G accueille le V8 bodybuilté en version 585 ch. Ses ronrons et ses glouglous ajoutent au charme de ce gros minet... toujours prêt à mordre. Ses 2,6 tonnes sont ainsi catapultées à la borne kilométrique en 23"3, soit le même temps qu'une Alpine A110. Sachant que la sportive française sera moins à l'aise en franchissement !



> V8 biturbo > 3982 cm<sup>3</sup> > 585 ch à 6000 tr/min > 86,6 mkg à 2500 tr/min > Intégrale > BV 9 automatique  
> L/l/h : 4873/2013/1966 mm > 2624 kg\* > 4,48 kg/ch\* > 186 600 € > Essais n<sup>os</sup> 685 et 700

\* Mesures Sport Auto



# MINI

En 1959, Austin Mini et Morris Minor inaugurent l'architecture à traction avant et moteur transversal, qui influence aujourd'hui 80 % de la production. L'auto sera produite jusqu'en 2000 ! Les Mini modernes, conçues par BMW et produites depuis 2002, toujours en Angleterre, perpétuent l'alliance avec Cooper et déclinent la ligne historique dans toutes les tailles.

mini.fr



## JCW Cabriolet

> 231 ch > 238 km/h\* > 0 à 100 km/h: 6"5 (5"8\*)



### PLEIN SOLEIL

**P**lus encore qu'une sportive pure souche, la Mini, en sa qualité de parfaite citadine, va passer au 100 % électrique cette année. Une bonne raison pour reprendre le volant de la version flanquée des trois lettres mythiques, JCW pour John Cooper Works. Un nom qui a fait rêver, qui "parle" encore aujourd'hui, mais dont on ne connaît pas trop l'avenir. Choisir l'option cabriolet ajoute encore au plaisir, sachant que les quelques secondes perdues devant le chronomètre ne manqueront pas vraiment. Le 2 litres, d'origine BMW comme il se doit, profite de son turbo pour procurer des relances musclées, sans qu'il soit besoin de recourir à une boîte de vitesses dont la commande ne pousse pas à la consommation.

La suspension, pourtant pilotée, opte pour un tarage variant entre bout de bois et noyau de pêche. En découle l'impression d'être au volant d'un kart, une sensation renforcée par une direction à la fois consistante et directe. Mais le comportement n'est pas aussi réjouissant qu'attendu. Si la rigidité ne fait pas défaut, au fur et à mesure que le rythme augmente, la poupe paresseuse annihile tout espoir de placement aux freins. Le train avant fait preuve de bonne volonté pour tenir la trajectoire, mais il aura souvent du mal à digérer les assauts du turbo à bas régime. Côté digestion, il faut aussi noter l'intolérance totale de cette Mini pour les revêtements abîmés. L'absence d'amortissement digne de ce nom la fait rebondir sur la moindre déformation... et ses passagers avec. À conduire sur une route récemment refaite!

> 4 cyl. turbo > 1998 cm<sup>3</sup> > 231 ch à 5200 tr/min  
 > 32,6 mkg à 1450 tr/min > Traction > BV 6 manuelle  
 > L/l/h: 3874/1727/1415 mm > Pneus: 205/40 R 18  
 > 1340 kg (1311 kg\*) > 5,80 kg/ch (5,67 kg/ch\*)  
 > 46600 € (42900 €) > Essais n° 649, 689 et 729

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Hatch



## JCW Clubman

> 306 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"9 (5"1)

### MAXI MINI

**M**ini a opté pour la sécurité. Conscient que sa citadine avait déjà du mal à passer 231 ch et 32 mkg de couple sur son train avant, le constructeur a préféré doubler le nombre de roues motrices avec la version la plus musclée du 2 litres: 306 ch et 56 mkg de couple. Voilà pourquoi on ne trouve cette configuration que sur le break de ville (Clubman) et sur celui des champs (Countryman). Quitte à gagner (un peu) en sportivité, mieux vaut opter pour le premier qui, s'il n'est pas vraiment moins lourd, est moins haut perché. La transmission intégrale

garantit des décollages sans que le capot joue les têtes chercheuses. Précisons qu'un différentiel autobloquant vient en plus prêter main-forte à l'essieu avant. Concernant le comportement, on pourrait le résumer en disant qu'il ressemble à celui de la Mini 3 portes, en moins bien. La direction est toujours directe, mais le train avant un peu moins enclin à se jeter à la corde. Les suspensions se laissent aller à quelques mouvements de caisse, mais c'est pour éviter de se transformer en shaker lorsque la chaussée n'est pas lisse. C'est heureux pour la Clubman, mais surtout pour la Countryman!

> 4 cyl. turbo > 1998 cm<sup>3</sup> > 306 ch à 5000 tr/min  
 > 45,9 mkg à 1750 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique  
 > L/l/h: 4266/1800/1441 mm (4299/1822/1557 mm)  
 > Pneus: 225/40 R 18 > 1550 kg (1600 kg) > 5,06 kg/ch  
 (5,23 kg/ch) > 51500 € (51300 €) > Essai n° 694

Entre parenthèses, données de la version Countryman





# MORGAN

Née en 1909, la marque devient célèbre pour ses tricycles de course. La première Morgan à quatre roues apparaît en 1936 : c'est la 4/4. Ces dernières années, Morgan a secoué son évolution technique, sans perdre son style ni sa notoriété centenaire. Avalanche de nouveautés depuis 2019 : Plus Six, Plus Four et Super 3 !

[morgan-motor.com](http://morgan-motor.com)



PHOTOS: MORGAN/NICK DIMBLEBY



La nouvelle Super 3 passe de Harley-Davidson à Ford pour la fourniture de son moteur.



## SUPER 3

> 118 ch > 209 km/h > 0 à 100 km/h : 7"

### TIERCÉ GAGNANT

**L**a Super 3 est un engin à part : un orni (objet roulant non identifié) comme il n'en existe plus. Une idée saugrenue qui ne pouvait venir que d'un pays où l'on conduit du mauvais côté de la route : l'Angleterre. Merci à eux. Car la Super 3, c'est le plaisir de conduire à l'état pur, comme on l'envisageait au début du siècle dernier. Le nombre d'or de cette voiture extraordinaire est 3. C'est d'abord le nombre de roues, avec deux devant et une derrière, ce qui semble être une meilleure idée que l'inverse ! Une configuration qui a demandé à Avon de développer des pneus spécifiques : 130/90 R 20 à l'avant, mieux vaut ne pas crever car l'échange standard risque d'être compliqué. Trois c'est aussi de nombre de cylindres, en nette augmentation par rapport à la génération précédente (la 3-Wheeler) qui n'en comptait que deux. Ford a

remplacé Harley-Davidson pour la fourniture d'un bloc atmosphérique moderne de 118 ch équipé d'un double arbre à cames en tête, de 12 soupapes et d'un refroidissement par eau. Changement de fond également pour la partie structure qui abandonne l'acier tubulaire, agrémenté d'aluminium et de... frêne, pour un châssis monocoque en aluminium collé, complété de pièces moulées. Cela a un impact sur le poids (ou plutôt la légèreté), sachant que ce nouveau "tricycle" gagne 110 kg. Il n'y a malgré tout pas péril en la demeure puisque, sur la balance, il ne dépasse pas 635 kg à sec. Mais au-delà des chiffres, ce sont bien sûr les sensations qui s'annoncent renversantes. Sans filtre entre le conducteur et la route, cette Super 3 promet une expérience que ce que l'on appelle le progrès n'offre plus aujourd'hui. Comme quoi c'est souvent bon de rétrograder, et pas uniquement un rapport.

★ > 3 cylindres > 1432 cm<sup>3</sup> > 118 ch à 6500 tr/min > 15,3 mkg à 4500 tr/min  
> Propulsion > BV 5 manuelle > L/l/h : 3581/1840/1132 mm  
> 635 kg à sec > 5,08 kg/ch à sec > 58790 € ★

Morgan



PHOTOS: MORGAN

## PLUS FOUR

> 258 ch > 240 km/h > 0 à 100 km/h : 4"8



### ANCIENNE NOUVELLE

**L**a Plus Four reçoit une mise à jour pour 2023 ce qui, chez Morgan, est toujours relativement... relatif. Outre une présentation de l'habitacle plus soignée et des possibilités de personnalisation en hausse, on note également des nouveautés qui devraient avoir des effets au volant. Un contrôle de stabilité fait son apparition, alors que le freinage, les amortisseurs et l'étagement de la boîte automatique ont été

revus. Comble du modernisme, la Plus Four s'équipe d'airbags. Sous la carrosserie *old school*, les dessous n'ont rien d'obsolète puisqu'il s'agit du châssis de la Plus Six, lequel venait de l'Aero 8. Sous le long capot, pas de 6 cylindres (réservé à la Plus Six, logique), mais le nouveau 4 cylindres turbo mis à disposition par BMW. Les 258 ch lui permettent d'offrir des performances que l'on pourrait qualifier de modernes, sans vouloir l'offenser. La boîte automatique passe plus de couple que son homologue

manuelle (40,8 mkg *versus* 35,7 mkg) et se montre donc plus véloce en accélération. Sans filtre entre leurs oreilles et les sorties d'échappement, les passagers apprécieront le récital d'un 4 cylindres bien en verve. Le comportement, lui, jouait jusqu'alors plutôt la carte du charme que celle de l'efficacité. Les modifications apportées sur ce cru 2023 devraient rééquilibrer les choses, sans pour autant faire de la Plus Four une sportive moderne. Ça tombe bien, ce n'est pas (du tout) ce qu'on lui demande.

★ > 4 cyl. turbo > 1998 cm<sup>3</sup> > 258 ch à 4 400 tr/min > 40,8 mkg à 1000 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique > L/l/h: 3830/1650/1250 mm > Pneus: 205/60 R15 > 1009 kg à sec > 3,91 kg/ch à sec > 94105 € ★



PHOTOS: MORGAN

## PLUS SIX

> 340 ch > 267 km/h > 0 à 100 km/h : 4"2



### NOUVELLE ANCIENNE

**P**as de jalousies chez Morgan: la Plus Six, comme la Plus Four, reçoit cette année son lot d'améliorations. Mais leur apport sera probablement plus sensible ici. Prenons l'arrivée d'un contrôle électronique de stabilité, le genre de "luxe" moderne qui devient vite indispensable sur une sportive à l'ancienne qui envoyait jusqu'ici 51 mkg de couple sur le train arrière sans garde-fous. Sur une route sèche, l'ESP sera peut-être de trop, mais sur une chaussée humide, il ne fera jamais assez! Autre progrès, l'adoption d'un système de freinage AP, pas inutile

lorsqu'il faut arrêter cette Plus Six qui bondit à 100 km/h en seulement 4"2. Pour le reste, les optimisations touchent les amortisseurs (nouveaux) ou l'habitacle qui progresse tant en matériaux qu'en équipement. Mais l'essentiel est toujours là. Chez Morgan, on cultive l'authenticité, le lien direct entre la route et le conducteur. Lequel devra lutter contre la tendance sous-vireuse (une "tradition" chez Morgan) du châssis. Et il devra le faire sans pouvoir compter sur un différentiel autobloquant à l'arrière, mais en se fiant à une direction consistante et précise. Que manque-t-il? Une ligne d'échappement en inox. Au prochain restylage peut-être...

★ > 6 cyl. en ligne biturbo > 2998 cm<sup>3</sup> > 340 ch à 6 500 tr/min > 51 mkg à 1600 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique > L/l/h: 3890/1756/1220 mm > Pneus AV: 235/35 R19; AR: 255/35 R19 > 1114 kg à sec > 3,27 kg/ch à sec > 115180 € > Essai n° 693 ★

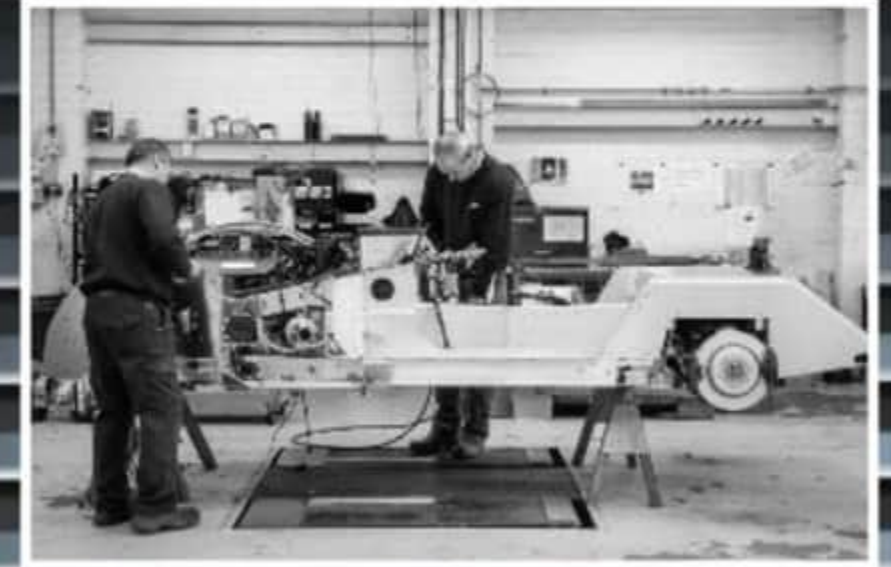


# Beaumont

Automobile Paris



Distributeur officiel  
Morgan Paris



ACHAT | VENTE | ACCESSOIRES | ENTRETIEN | FINANCEMENT | LOCATION

Exposition et atelier 45 rue Cambronne 75015 PARIS

© 01 45 51 38 60 | Aurélien © 06 72 14 84 92 | Steven © 06 12 69 25 61

[www.beaumontautomobile.com](http://www.beaumontautomobile.com) | [contact@beaumontautomobile.com](mailto:contact@beaumontautomobile.com)

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



# NISSAN

En 1934, le puissant groupe industriel Nissan lance sa marque automobile, Datsun. Les Fairlady font un gros succès aux États-Unis (la seconde s'appellera 240Z chez nous). En 1984, les Datsun deviennent des Nissan. 1999 voit la naissance de l'Alliance, après un échange d'actions avec Renault, constituant l'un des plus grands groupes mondiaux. La GT-R disparaît chez nous en 2022.

nissan.fr



PHOTO: NISSAN

## GT-R Nismo

> 600 ch > 315 km/h > 0 à 100 km/h: 3"4\*



### TOURNER AU VINAIGRE

**L**e vin se bonifie avec le temps, mais si on le consomme avec trop de modération (ce qui est conseillé pour la santé), il finit par tourner au vinaigre. En est-il de même pour une sportive ? Nissan tente en tout cas l'expérience avec sa GT-R sur le marché depuis 2007. En seize ans, une sportive d'un constructeur généraliste (carte d'identité à laquelle répond la Nissan) est passée par au moins deux générations, chacune remise au goût du jour une fois. Pas la GT-R qui s'est contentée d'évoluer par petites touches. Malgré cela, on a toujours eu du mal à lui en tenir rigueur. "Godzilla" (son surnom affectueux) est arrivée sur le marché avec un positionnement décalé qui l'a immédiatement rangée dans la catégorie des sportives qui ont du charme. Taillé comme un catcheur, ce plantureux coupé, aussi lourd qu'il en a l'air, est animé depuis ses débuts par un V6 biturbo qui

a manqué l'examen d'entrée pour prendre place dans un remorqueur. Un bloc teigneux comme on n'en fait plus, capable de distribuer des uppercuts à la chaîne. Malgré les 600 ch et les 4 roues motrices de la version Nismo passée devant notre chrono, la GT-R n'a pas pu faire mieux que 3"4 sur le 0 à 100 km/h. Le comportement, lui, n'est pas réglé sur le mode fun mais sur l'efficace. Châssis équilibré, caisse maintenue, tout se passe bien sauf au moment de remettre les gaz. À trop vouloir bien faire, la transmission intégrale hésite entre sous-virage et survirage, ce qui ne rend pas service au conducteur. Des sensations qui sont désormais à ranger dans la case "souvenir", la GT-R n'étant plus commercialisée en France. On ne connaîtra pas l'ultime version, légèrement restylée. La version Nismo gagne des éléments de carrosserie en carbone et un nouvel aileron. On note aussi l'apparition d'un différentiel à glissement limité sur le train avant. Mieux vaut tard que jamais...

> V6 biturbo > 3799 cm<sup>3</sup> > 600 ch à 6800 tr/min > 66,5 mkg à 3600 tr/min > Intégrale > BV 6 robotisée > L/l/h: 4710/1895/1370 mm > Pneus AV: 255/40 R 20; AR: 285/35 R 20 > 1745 kg\* > 2,9 kg/ch\* > Fin de commercialisation > Essais n°s 695 et 703

\* Mesures Sport Auto de la version non restylée

# Z

> 450 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"5

### BELLE DE LOIN

**I**nutile de rêver, la nouvelle Z ne sera pas commercialisée (officiellement) sur le marché européen. Trop de contraintes, pas assez de volume: tant pis pour nous! Il faudra donc se contenter d'observer de loin cette séduisante 7<sup>e</sup> génération de Z qui joue habilement entre un style modernisé et des clins d'œil à la Datsun 240Z. Sous le long capot, les changements sont profonds en dépit de la reconduction de l'architecture moteur.

Il s'agit toujours d'un V6, mais il gagne 2 turbos et voit sa cylindrée baisser (de 3,7 à 3 litres). Parallèlement, la puissance augmente, et pas qu'un peu: 70 ch supplémentaires pour atteindre 450 ch. Celle qu'il convient désormais d'appeler simplement Z promet un 0 à 100 km/h en 4"5 et reste une propulsion (BVM6 ou BVA9). Un sympathique petit coupé qui n'aurait pas été de trop pour égayer le paysage automobile français de plus en plus morose...

> V6 biturbo > 2997 cm<sup>3</sup> > 450 ch à 6400 tr/min > 48,4 mkg à 1600 tr/min > Propulsion  
 > BV 6 manuelle > L/l/h: 4379/1844/1315 mm  
 > Pneus AV: 255/40 R 19; AR: 275/35 R 19 > 1581 kg  
 > 3,51 kg/ch > Non commercialisée



PHOTOS: NISSAN



# NOBLE

Lee Noble est un ingénieur réputé pour son travail sur la McLaren F1 de route, aux côtés de Gordon Murray. Les Ascari et Ultima de route lui doivent également beaucoup. Il lance sa propre marque, en 1998, avec le "gentil" roadster M10 à V6 Ford. En 2006, le businessman et collectionneur Peter Dyson, l'homme des aspirateurs, reprend la société.

[noblecars.com](http://noblecars.com)



PHOTOS: NOBLE

## M500

> 550 ch environ > 0 à 100 km/h : 4" environ



### BIEN NÉE

**P**rès de quatre ans après sa révélation, la M500 est entrée, début 2022, dans sa phase ultime de développement. La marque anglaise a même dévoilé un modèle de préproduction à Goodwood au milieu de l'année dernière. D'excellentes nouvelles pour cette supercar qui profite d'ores et déjà de l'aura de celle qu'elle remplace, la M600. Lancée en 2011 avec un V8 biturbo de 669 ch (développé à l'origine pour Ford par... Yamaha Judd), elle avait évoqué, chez nos confrères anglais, le souvenir de la McLaren F1, mise au point par... Lee Noble. C'est dire le niveau.

Mais le propre des marques artisanales est de savoir cultiver la patience. Faire les choses bien demande du temps. Et la M500 s'annonce déjà "bien faite". Certes, elle suit la tendance actuelle des supercars en perdant 2 cylindres, mais le V6 de 3,5 litres Ford devrait encore développer quelque 550 ch. Noble ayant toujours fait des voitures légères, il n'y a pas de raison qu'il change ses bonnes habitudes. La nouvelle venue reprend, et on s'en félicite, les bases de la M600 (seulement 30 % de pièces nouvelles) avec un cadre tubulaire en acier, alors que la carrosserie délaisse la fibre de carbone pour un matériau composite aussi léger, mais moins cher. Au chapitre

du poids, elle devrait avoisiner 1 250 kg, soit un rapport poids/puissance alléchant de 2,3 kg/ch ! Malgré la pression de la demande pour une solution à double embrayage, la marque a résisté et ne propose qu'une boîte manuelle à 6 vitesses. C'est bon pour le plaisir, moins pour les chronos. Tout comme l'absence de Launch Control, ce qui n'est pas étonnant dans une sportive qui n'a même pas l'ABS ! Inutile, dès lors, de faire des conjectures sur le 0 à 100 km/h au dixième près. Le débat n'est pas là. Le plaisir au volant de la M500 se mesurera en pulsations par minute... et il sera plus prudent de réaliser un bilan cardiaque avant de se glisser dans le siège baquet !

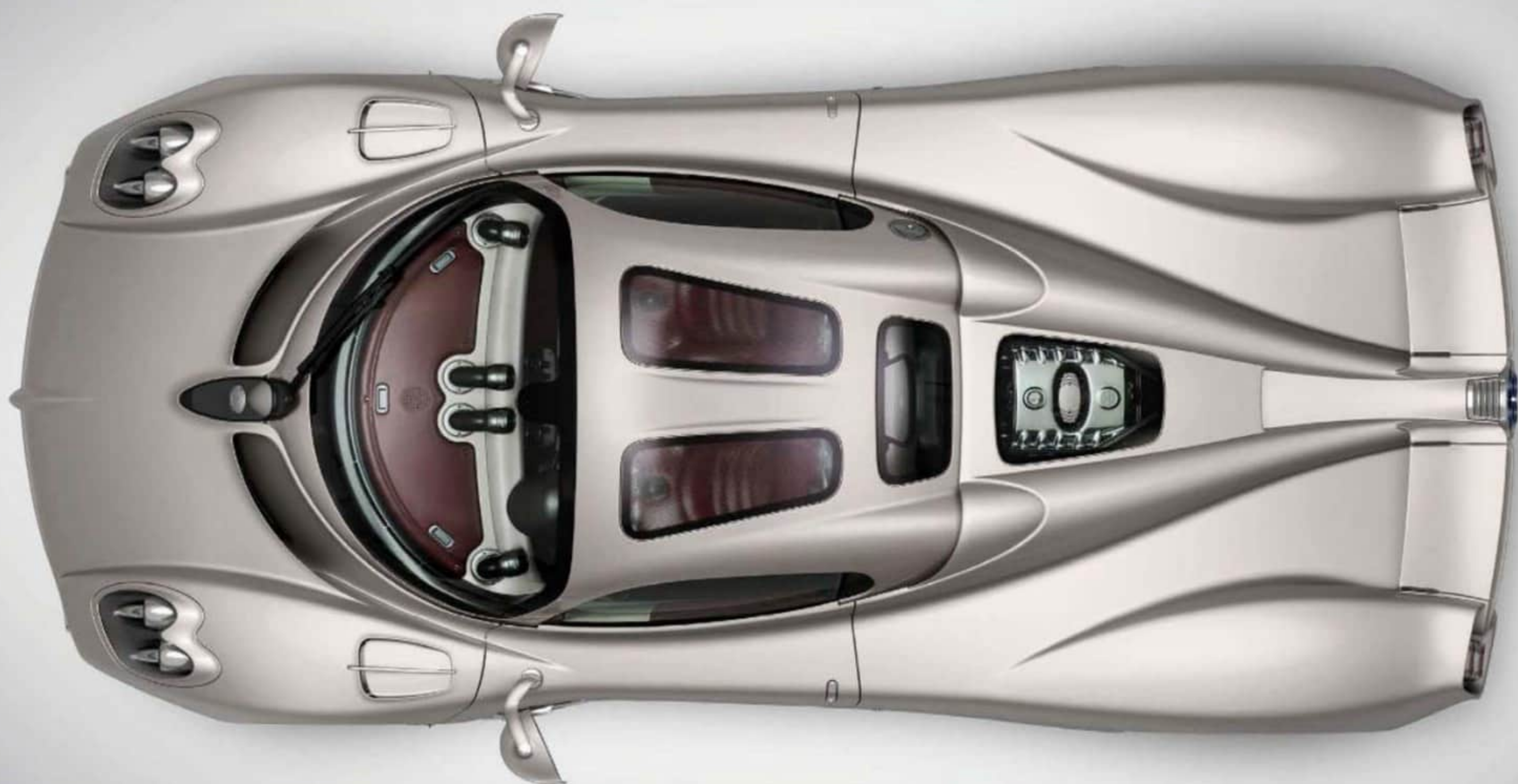
★ > V6 biturbo > 3500 cm<sup>3</sup> > 550 ch environ > 82 mkg environ > Propulsion > BV 6 manuelle > 1250 kg environ > 2,3 kg/ch environ > 200 000 € environ ★



# PAGANI

Horacio Pagani est Argentin de naissance et Modenais de cœur. Après avoir travaillé pour Lamborghini, il présente la Zonda en 1999. S'ensuit une production hyperélitiste en matière de puissance, de tarif, de rareté et de qualité. Une nouvelle usine plus grande, toujours à San Cesario, a été inaugurée en 2015. L'Utopia est dévoilée en 2022.

[pagani.com](http://pagani.com)



# UTOPIA

> 864 ch > Non communiqué > 0 à 100 km/h: non communiqué

## NEC PLUS ULTRA

**D**es Pagani, il n'y en a pas beaucoup. Des nouvelles Pagani, encore moins. Alors quand un modèle inédit pointe le bout de sa carrosserie, ce n'est pas un événement, c'est un miracle. Un miracle d'ingénierie. À une époque où tout va vite, créer un chef-d'œuvre prend du temps. Or Horacio Pagani ne sait faire que ça. Mais être condamné à l'exception n'est pas forcément une sinécure. En lisant ces pages, vous vous êtes fait une opinion sur le style de la nouvelle Utopia en une poignée de secondes. Le façonner aura pris six ans à Horacio, après avoir trié 400 propositions, réalisé une dizaine de maquettes et deux exemplaires en argile! Rien n'a été laissé au hasard. L'Utopia a un look rétro? C'est voulu par le maître jusque dans les moindres détails. Les feux avant s'inspirent des anciens vélos Bianchi et des Vespa. Les roues sont déclinées des Auto Union de course des années 1940, caractérisées par de grandes jantes. Qu'à cela ne tienne, Horacio a demandé à Pirelli de créer un pneu sur-mesure, plus grand. Remarquez, à ce propos, les ailettes en carbone intégrées aux jantes pour refroidir les freins. Raffiné et efficace. Le style vintage cache un contenu à la pointe de la technologie, une habitude de la maison. La coque centrale utilise une fibre de carbone de seulement 1,5 mm d'épaisseur, mais 38 % plus rigide que celle d'une Huayra qui n'avait rien d'un



chewing-gum! Deux faux châssis en aluminium supportent les bras de suspension, forgés dans un matériau issu de l'aérospatiale, dont on ne peut dire le nom pour des raisons de sécurité nationale – là, on exagère: on ne le connaît tout simplement pas. Cette obsession dans la quête du matériau idéal n'a pas vocation à faire augmenter le prix, bien que ce soit effectivement l'effet atteint, mais de faire baisser le poids. Et pas qu'un peu, dans la mesure où la Utopia est annoncée à 1 280 kg à sec! Un chiffre surnaturel surtout lorsque l'on sait que la mission de déplacer cette sportive avec un grand S est toujours confiée à un V12 d'origine AMG. Pas la moindre trace d'électrification. Ce qui n'est pas une question de posture, mais de timing: les technologies disponibles aujourd'hui sont encore trop lourdes par rapport aux bénéfices qu'elles apportent. Rendez-vous demain, donc. En attendant, ce sont 864 ch qui sortiront de ce V12 biturbo, bien accompagnés par 112 mkg disponibles (presque) partout, c'est-à-dire de 1 800 à 5 900 tr/min. De l'authenticité, encore et toujours, du côté de la boîte manuelle à 7 rapports. Une solution à double embrayage aurait été plus simple mais plus lourde, tout en coupant le conducteur du contact physique avec sa voiture. Car une Pagani, ce n'est pas une œuvre d'art à ranger dans un garage. C'est une œuvre d'art à conduire, à ressentir, à vivre, qui promet d'atteindre un niveau de perfection rarement égalé...

★ > V12 biturbo > 5980 cm<sup>3</sup> > 864 ch à 6000 tr/min > 112 mkg à 2800 tr/min > Propulsion > BV 7 manuelle  
> Pneus AV: 265/35 R 21; AR: 325/30 R 22 > 1280 kg à sec > 1,48 kg/ch à sec > 3250000 € environ (99 exemplaires) ★



Inspiration rétro pour cette Utopia à la pointe de la technologie.



PHOTOS: PAGANI



Pagani



PHOTOS : PAGANI / FRANCESCO FERRARINI



## HUAYRA Codalunga

> 840 ch > Non communiqué > 0 à 100 km/h : non communiqué

### TÊTE À QUEUE

La Huayra ne pouvait pas tirer sa révérence sans un dernier coup d'éclat. L'idée de la Codalunga serait venue d'un client insistant, ce qui a comme avantage pour le constructeur de ne pas avoir à se soucier du financement de ce modèle. Même si chez Pagani, ce sont plutôt les exemplaires qui manquent que les clients. L'idée, d'ailleurs, n'est pas nouvelle, elle est même plutôt ancienne mais a été remise au goût du jour par Bugatti ou McLaren. Le dernier coup d'éclat de la Huayra, c'est sa déclinaison Codalunga. Inutile d'être

bilingue en italien pour comprendre que ce patronyme signifie "longue queue". Un projet qui a été confié au département Grandi Complicazioni de la marque. Et là, mieux vaut être bilingue en italien puisque cela signifie "projets spéciaux" et non "grande complication". Cette Codalunga est donc une Huayra allongée de 36 cm dans sa partie arrière, pas pour chasser des secondes sur un circuit mais pour gratter quelques kilomètres heure en vitesse maximale. Deux ans ont été nécessaires à la modification de la carrosserie afin que cette excroissance s'intègre au mieux à l'ensemble, ce qui est particulièrement réussi. La poupe a été

voulue spectaculaire : outre son dessin, elle expose, sans pudeur aucune, sa quadruple sortie d'échappement, entièrement en titane revêtu de céramique. On frissonne déjà en imaginant le bruit du V12 6 litres biturbo d'origine AMG émis par ces porte-voix... Pagani n'annonce pas de performances, mais elles seront bien suffisantes, nous sommes prêts à le parier. Bien que cette Codalunga ait été réclamée par un seul client, cinq exemplaires sortiront des ateliers de Pagani. Le tarif a été fixé à 7 millions d'euros. Mais même à ce prix, il y a (beaucoup) plus d'acheteurs que de Codalunga à vendre... ce qui ne fera pas que des heureux.

★ > V12 biturbo > 5980 cm<sup>3</sup> > 840 ch à 5900 tr/min > 112,2 mkg à 2000 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée  
> L/l/h : 4641/2036/1169 mm > Pneus AV : 265/30 R 20 ; AR : 355/25 R 21 > 1280 kg à sec > 1,52 kg/ch à sec > 7 000 000 € (5 exemplaires) ★



# PEUGEOT

Peugeot sort sa première auto en 1889. Côté sport, la marque gagne à Indianapolis en 1913, 1916 et 1919 puis, bien plus tard, collectionne les titres en rallye, rallye-raid et endurance. Côté économie, Peugeot contrôle Citroën et DS, mais a ouvert en 2014 son capital à l'État français et à Dongfeng, son partenaire chinois depuis 2006. La RCZ a disparu du catalogue en 2015.

peugeot.fr



## 508 PSE

> 360 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 5"2 (5"2)

### GRIFFE ÉLECTRIQUE

**A**près dix ans d'absence en endurance, Peugeot a fait son retour dans le championnat l'an passé avec pour objectif une participation aux 24 Heures du Mans cette année. Un engagement sportif qui pourrait, voire devrait ruisseler sur la gamme pour faire fructifier l'image bâtie en compétition. Pour le moment, la théorie du ruissellement n'est pas plus vérifiée en automobile que dans le domaine économique. La 508 est en effet le seul modèle à être flanqué des trois lettres qui représentent le sport chez Peugeot : non pas GTi mais PSE ! Des initiales qui signifient Peugeot Sport Engineered et dont on craint qu'elles ne connaissent pas le même succès que GTi qui, comme Scotch pour le ruban adhésif ou Kärcher pour le nettoyeur à haute pression, a fini par devenir une antonomase. Mais revenons à PSE qui conjugue les performances aux attentes de l'époque : réduire les secondes au 0 à 100 km/h et les grammes de CO<sub>2</sub> au kilomètre. Les 360 ch sont ainsi obtenus par l'addition d'un petit 4 cylindres thermique et de 2 unités électriques,

placées sur les essieux. Après tout, pourquoi pas. Mais le problème de la technologie électrique, c'est le poids des batteries. La 508 PSE accuse ainsi 1 850 kg, ce qui commence à peser. Heureusement, les metteurs au point maison se sont penchés sur les trains roulants : la voie avant gagne 24 mm en largeur et 12 mm à l'arrière, alors que la garde au sol est réduite de 10 mm à l'avant et de 1 mm à l'arrière. Barres antiroulis de 22 mm et disques de freins de 380 mm ont aussi été réquisitionnés. En plus de bien tomber sous la main, le petit volant commande une direction précise et un train avant réactif. Les Pilot Sport 4S ne seront jamais débordés par les événements et, si le mode Sport retarde l'intervention des aides électroniques, pas question pour la 508 de glisser, encore moins de l'arrière que de l'avant. La suspension est raide mais pas rude et la boîte rapide en conduite lente (et inversement). Mais ce qui manque le plus, c'est le caractère moteur. Le duo thermique/électrique pousse (24"5 au 1 000 m), mais cela reste très clinique. Un plaisir "bien sous tous rapports" qui manque de l'esprit frondeur des regrettées GTi.



PHOTOS : TIBO PEUGEOT

★ **Hybride rechargeable** > Puissance cumulée : **360 ch** > Couple cumulé : **53 mkg** > **4 cyl. turbo** > **1598 cm<sup>3</sup>** > **200 ch** à 6000 tr/min > **30,6 mkg** à 3000 tr/min > 2 moteurs électriques (avant + arrière) > **110 ch + 113 ch** > **32,6 mkg + 16,9 mkg** > Batterie : 11,5 kWh > Intégrale > **BV 8** automatique > L/l/h : 4790/1860/1420 mm > Pneus : 245/35 R 20 > **1850 kg** (1875 kg) > **5,14 kg/ch** (5,21 kg/ch) > **66970 €** (68210 €) > Essai n°710 ★

Entre parenthèses, données de la version break SW

# PIËCH PIËCH

Arrière-petit-fils du fondateur de Porsche et fils de Ferdinand Piëch (ex-patron du groupe VW), Anton ne pouvait pas faire autre chose que de l'automobile. Associé à un designer, il fonde sa marque en Suisse en 2017. En 2019, il présente son premier modèle au Salon de Genève, la GT.

[piech.com](http://piech.com)

Le châssis de la GT peut recevoir diverses carrosseries.



PHOTOS: PIECH



## GT

> 600 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: moins de 3"

### AFFINAGE

**P**résentée en 2019 sous la forme d'un concept car (Mark Zero), la GT prend son temps pour arriver. Mais les dernières nouvelles de son développement sont rassurantes. Côté équipe d'abord, puisque la jeune marque a embauché fin 2022 Tobias Moers, l'ancien patron d'AMG et d'Aston Martin. Un beau *curriculum vitae* qu'Anton, fils de feu Ferdinand, saura certainement mettre à contribution pour développer une sportive "pas comme les autres". Les nouvelles sont bonnes aussi du côté de la GT elle-même, puisque les derniers essais ont permis d'affiner ses caractéristiques. Alors certes, on aurait préféré les performances, mais le nerf de la guerre en électrique, c'est le rapport autonomie/charge. Ses batteries innovantes, qui utilisent des "cellules de poche" dites "froides" permettant de se passer du système de refroidissement, devraient assurer une recharge rapide (10 à 80 % en

8 minutes sur une borne de 350 kW) et une autonomie de 500 km. Le reste n'évolue pas et on retrouve une élégante sportive, du gabarit d'une Porsche 911, qui prend son inspiration esthétique ici et là sans tomber dans le plagiat. La plateforme modulaire doit pouvoir recevoir toutes les formes de carrosserie (coupé, berline, SUV) et tous les types de motorisation (thermique, hybride, électrique, hydrogène). Mais c'est la voie de la facilité qui a été choisie pour le moment: 3 moteurs électriques produisent la puissance de 600 ch, une valeur raisonnable pour une énergie qui ne lésine pas sur les chevaux. Mais la GT avance également un autre argument. Grâce à sa technologie de batteries, elle limiterait son poids à 1 800 kg, ce qui est léger pour une électrique. Inutile, donc, d'une débauche de puissance pour passer sous la barre des 3" sur le 0 à 100 km/h. Mais il faudra encore patienter jusqu'en 2024 pour espérer vérifier ces promesses.

★ > 3 moteurs électriques: AV (150 kW), 2 AR (2x150 kW) > 600 ch > Batterie: 75 kWh > Intégrale  
> L/l/h: 4 432/1991/1250 mm > Pneus AV: 255/40 R 20; AR: 295/35 R 20 > 1800 kg > 3 kg/ch > Prix non communiqué ★





# PININFARINA

Battista "Pinin" Farina a fondé les Stabilimenti en 1930, d'abord comme artisan qui exécute des commandes spéciales, puis comme partenaire styliste des constructeurs.

Entre 2001 et 2008, Andrea, le petit-fils, s'est orienté vers la sous-traitance industrielle, mais la firme revient au style pur. Pininfarina est, depuis 2015, propriété de l'Indien Mahindra & Mahindra. En 2019, l'entreprise de design devient "constructeur" avec la Battista.

[automobili-pininfarina.com](http://automobili-pininfarina.com)



## BATTISTA Hyper GT

> 1914 ch > 412 km/h > 0 à 100 km/h : 1"86

### PASSAGE À L'ACTE

**L'**essor de l'électrique met en danger le plaisir de conduire tel qu'on le concevait jusqu'alors, c'est un fait. Mais il permet aussi à certaines marques de saisir l'opportunité de faire leur propre modèle. Car l'architecture d'une sportive électrique se décline, et n'est pas si différente d'une marque à l'autre. Pour lancer son premier modèle "à part entière", Pininfarina, le studio de design dont la réputation n'est plus à faire, est simplement allé chez Rimac acheter un ensemble châssis/moteurs/batterie. Puis l'officine italienne a dessiné une carrosserie comme elle le fait depuis toujours pour d'autres marques. On peut dès lors se poser la question de savoir si cette Battista est une "vraie" Pininfarina... Elle est en tout cas entrée en production à l'été 2022. Mais selon la version choisie, personnalisable à souhait, il faut jusqu'à 18 semaines avant de voir son exemplaire assemblé. Sous la carrosserie italienne, les dessous sont donc croates. On retrouve la fiche technique de la Rimac Nevera avec ses 4 moteurs électriques (un par roue) développant la puissance hallucinante

de 1914 ch et le couple dantesque de 238,6 mkg! Quatre modes de conduite sont proposés: Calma (408 ch, 120,3 mkg), Pura (1 013 ch, 144,3 mkg), Energica (1 360 ch, 192,6 mkg) et Furiosa. Inutile d'être bilingue en italien pour comprendre ce que cela signifie... Le comportement doit beaucoup, voire tout à l'électronique, qui se charge de la gestion de la force motrice. Par défaut, la répartition du couple est fixée à 30/70 %, mais selon les besoins, le système peut piloter chaque roue indépendamment des autres. Freins en carbone-céramique de 290 mm aux 4 roues et Michelin Pilot Sport Cup 2 RS ont été réquisitionnés pour freiner et tourner aussi efficacement que la Battista accélère. De l'autre côté de l'Atlantique, certains de nos confrères ont déjà eu le privilège de prendre le volant de la Battista. Et ils en ressortent comme des boxeurs amateurs qui auraient fait un premier round face à un Mike Tyson: sonnés mais avec la furieuse envie de remonter sur le ring! Nos gants (de pilotage) sont prêts, notre ring aussi (le circuit du Vigeant), il ne manque plus que l'athlète... Et si ce n'est pas la Battista qui s'y colle, on acceptera sans problème la Rimac Nevera!



★ > 4 moteurs électriques > 1914 ch > 238,6 mkg > Batterie: 120 kWh > Intégrale > L/l/h: 4912/1936/1214 mm > Pneus AV: 275/35 R 20; AR: 315/35 R 20 > 2140 kg > 1,20 kg/ch > 2 000 000 € environ (150 exemplaires) ★



# PORSCHE

Né en 1875, le Dr Porsche conçoit des Mercedes et des Auto Union de course aussi bien que la Volkswagen.

Ferry, son fils, fonde la marque en 1947. Longtemps fragile, Porsche devient, après 2000, le constructeur le plus rentable du monde. Il fait partie du groupe VW depuis 2010. 2020 marque l'arrivée de la Taycan, premier modèle 100 % électrique.

[porsche.com](https://www.porsche.com)

La 911 GT3 a signé le temps de référence du Supertest au Vigeant. Il faudra être armé pour faire mieux...





PHOTOS: GREG

# 911 GT3

> 510 ch > 318 km/h > 0 à 100 km/h : 3"3\*



## LE MIEUX, AMI DU BIEN

**A** lors que la GT3 RS impose son uniforme guerrier, la GT3 propose, depuis la génération précédente, un Pack Touring qui lui permet de passer (plus) inaperçue. L'imposant aileron fixe est ainsi remplacé par un élément mobile qui ne se déploie qu'en cas de besoin. La Pack Touring gagne en élégance, sans perdre en sportivité, l'idéal pour en faire son *daily driver* (véhicule du quotidien). Notre quotidien à nous, chez *Sport Auto*, est plutôt orienté circuit, et pour le Supertest de la dernière génération de GT3, nous avons opté pour la version généreusement "aileronnée". Dans cette dernière, il y a des choses qui changent, en bien, et des choses qui ne changent pas, en bien. Dans la première catégorie, on retiendra la nouvelle suspension avant à double triangulation héritée des GT3 Cup. Dans la seconde, le 6 cylindres boxer atmosphérique directement hérité des... GT3 Cup. Le changement de génération n'a pas eu d'effet négatif sur le poids comme l'a constaté

notre balance de Mortefontaine en relevant 1 480 kg tous pleins faits. Il est possible d'avoir plus léger en cochant les options *light*, mais le compte en banque s'allégera lui aussi de manière substantielle. De toute façon, avec moins de 1 500 kg pour plus de 500 ch, il n'y a pas de quoi se plaindre. D'autant que la GT3 n'est pas une adepte du plus, mais du mieux. Du mieux en mieux même, à l'image du caractère moteur. En bas du compte-tours, il faut bien l'avouer, c'est un peu creux. Mais on préfère cela à un turbo. Car la patience est récompensée dès 5 000 tr/min et les dédommagements vont crescendo jusqu'à 9 000 tr/min. La partition jouée est toujours aussi jouissive, même si l'on note des vibrations moins prononcées que sur le modèle remplacé. Rien de rédhibitoire mais lorsqu'on aime, on en veut toujours plus. La GT3 va nous en donner moins, mais comme c'est sur le 0 à 100 km/h, c'est une excellente nouvelle ! Porsche annonce 3"4 pour expédier l'exercice, nous avons mesuré 3"3, sans couple "en bas" et avec les seules roues arrière motrices... Quant à la borne

kilométrique, elle est soufflée en 20"6 à la vitesse de 253 km/h. Cette GT3 en donne moins aussi sur le freinage, beaucoup moins même. Avec 113 m pour s'arrêter depuis 200 km/h, c'est tout simplement la meilleure valeur que nous ayons relevée depuis le début de nos mesures. Sur le circuit du Vigean, l'un des plus techniques de France, la GT3 se régale et régale son conducteur. Plus les virages sont scélérats, plus elle aime ça. Le grip latéral est impressionnant et, dès que les Cup 2R sont en température, la motricité reste imperturbable. Le nouveau train avant permet de gagner en précision et en pouvoir directionnel. L'équilibre autorise des changements d'appui aériens. Dans les virages serrés, l'apport des roues arrière directrices enroule le train postérieur autour du point de corde. On n'a même pas eu besoin d'un chronomètre pour savoir que c'est elle qui fixerait la nouvelle référence du Supertest. Mais le chiffre permet de prévenir la concurrence : avec 1'42"80, il faudra venir sérieusement armé pour avoir une chance de faire mieux...

★ > 6 cyl. à plat > 3996 cm<sup>3</sup> > 510 ch à 8 400 tr/min > 47,9 mkg à 6 100 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h : 4 573/1852/1279 mm  
> Pneus AV : 255/35 R 20 ; AR : 315/30 R 21 > 1480 kg<sup>9</sup> > 2,9 kg/ch<sup>9</sup> > 182 170 € > Essais n<sup>os</sup> 718 et 731 ★

\* Mesures Sport Auto



## CIRCUIT IMPRIMÉ

L'arrivée d'une nouvelle 911 est toujours un événement. L'arrivée d'une nouvelle 911 GT3 est toujours un grand événement. L'arrivée d'une nouvelle 911 GT3 RS est toujours un événement exceptionnel! La dernière mouture ne déroge pas à la règle. La version la plus bestiale de la mythique sportive était déjà impressionnante, elle devient sauvage. Les multiples déflecteurs et entrées d'air qui parsèment sa carrosserie lui donnent des airs de Goldorak de la route. Il nous faut d'ailleurs enfilez une combinaison (pas celle d'Actarus), dans la mesure où ce premier contact avec ce qui s'annonce comme un Graal automobile se fait dans un décor à la hauteur : le circuit de Silverstone. Lequel est situé dans un pays où il ne pleut jamais... entre deux averses. Les premiers tours de piste tiennent leurs promesses : c'est humide, les Cup 2 prennent leur temps pour chauffer et lorsqu'ils sont à température, il est temps de rentrer au stand. Mais votre serviteur,

la conscience professionnelle chevillée au corps, a quand même pu constater une motricité étonnante vu les conditions et une tendance à un léger sous-virage. Il y a aussi un bémol, concernant justement la partition jouée par l'extraordinaire 4 litres. Il n'est pas plus chantant ici que dans une GT3 ou une 718 GT4 RS. Heureusement, il y a la seconde partie du compte-tours, celle qui commence après 5 000 tr/min. À ces vitesses de rotation, le flat 6 semble entièrement voué à nous remonter le moral, à une époque où les électriques grignotent de plus en plus les pages de *Sport Auto*. En matière de puissance, Porsche n'a pas eu la main lourde. Avec 15 chevaux en plus par rapport à la GT3, ça ne fera pas beaucoup de différence. En couple, la marque a même eu la main légère puisqu'elle a retiré 0,5 mkg. Mais là encore, il va être difficile de s'en apercevoir. De toute façon, la raison d'être de la RS n'est pas d'être plus rapide (en ligne droite) mais d'être plus rapide (en virage). Pour cela, elle a passé des heures en soufflerie pour optimiser l'appui, la traînée

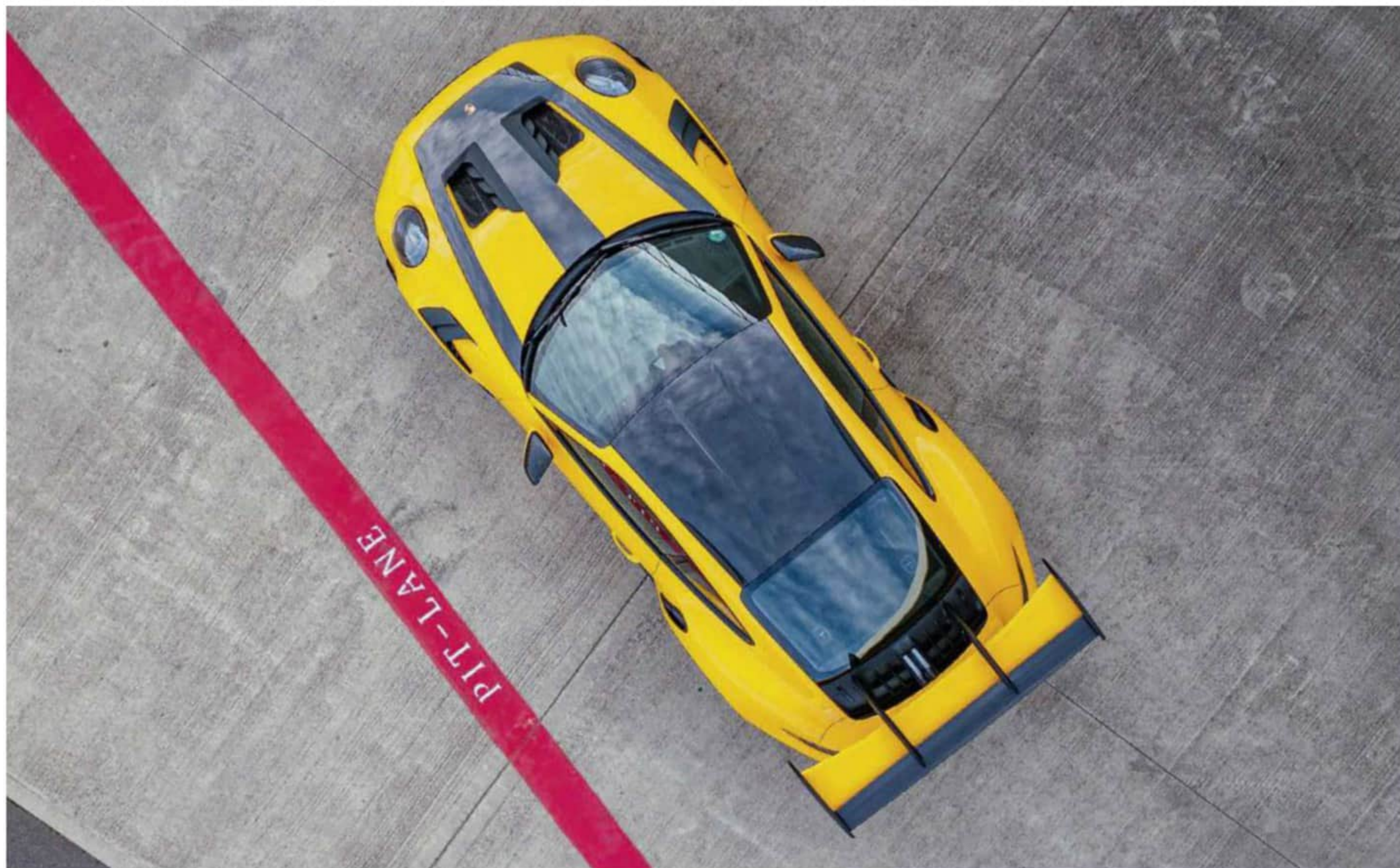
et le refroidissement des différents organes mécaniques. L'élément aérodynamique le plus remarquable est certainement le DRS, l'aileron arrière (plus haut que le pavillon) qui se braque automatiquement, grâce à des vérins, selon un angle de 34°. Les volets avant sont aussi orientables et lorsque tous ces éléments sont inclinés au maximum, ils génèrent 860 kg d'appui (*versus* 405 kg pour l'ancienne mouture)! C'est reparti pour des tours de circuit, sur le sec cette fois-ci. La GT3 RS est dans son élément. La direction parfaitement réglée jette la sportive à la corde comme si elle était aimantée. En sortie, la motricité rassure et relance le juke-box jusqu'au prochain virage. L'équilibre semble imperturbable et les changements d'appui qui chahuteraient n'importe quelle sportive sont une promenade de santé pour la RS. La démonstration impressionne, même si on note une boîte PDK, en mode automatique, qui tarde parfois à rétrograder. On a hâte de voir ce qu'elle donne sur une route ouverte. Mais on peut déjà dire qu'elle ne passera pas inaperçue, même si elle passera vite...



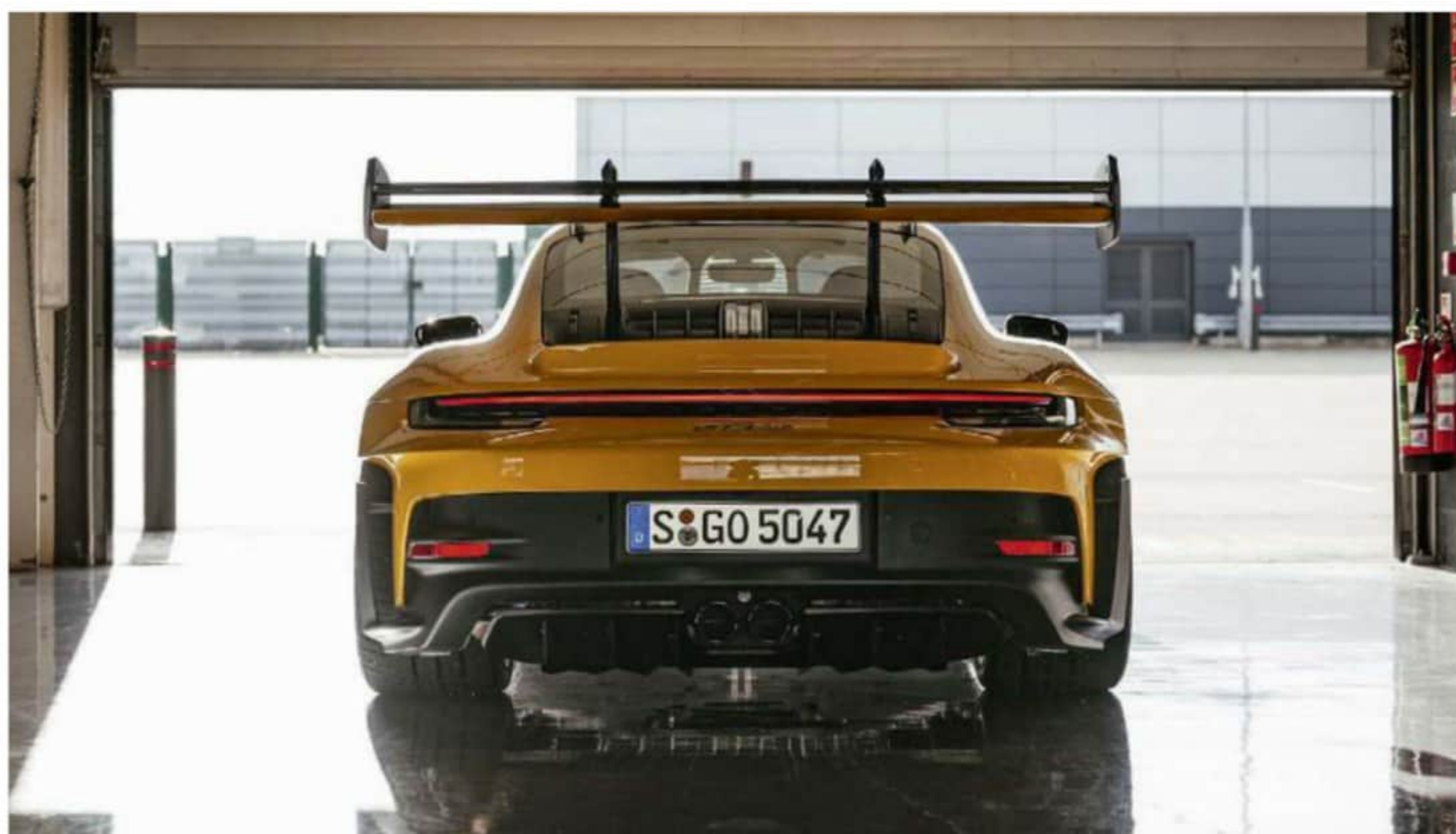
> 6 cyl. à plat > 3996 cm<sup>3</sup> > 525 ch à 8 500 tr/min > 47,4 mkg à 6 300 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h: 4 572/1 900/1 322 mm  
> Pneus AV: 275/30 R 20; AR: 335/30 R 21 > 1450 kg\* > 2,76 kg/ch\* > 234 980 € > Essai n°730



\* Avec le Pack Weissach allégé



La tenue de guerre  
de la nouvelle GT3 RS  
impressionne. Elle  
s'annonce comme  
une tueuse de records.





# 911 Turbo S



> 650 ch > 330 km/h > 0 à 100 km/h: 2"6\* (2"8)



## COUTEAU ALLEMAND

**S**i pour vous, le garage idéal est composé d'une Lamborghini Huracán Evo pour les performances, d'une McLaren 720S pour le comportement et d'une VW Golf pour la polyvalence, rangez deux de vos chèques et gardez-en un pour acheter une 911 Turbo S. Celle qui coiffe la gamme de la sportive de Stuttgart n'a pas l'air bien spéciale, et pourtant, elle a un incroyable talent: elle sait tout faire. Et elle ne se contente pas de cocher les cases les unes après les autres, elle prend un malin plaisir à pointer parmi les meilleures dans tous les domaines. Elle pousse même le vice jusqu'à être meilleure... qu'elle-même. Un exemple: le 0 à 100 km/h est annoncé par Porsche en 2"7, nous avons mesuré la Turbo S en 2"6. Un temps stratosphérique qui demande au conducteur d'avoir été préparé au risque de se

retrouver avec les yeux qui regardent le ciel de toit! Le 1 000 m départ arrêté est désintégré en 19"1. La combinaison d'une transmission intégrale imperturbable, d'un Launch Control ultra-efficace et d'un couple de remorqueur en fait l'une des reines du sprint. Dans un bruit rauque intimidant, le 6 cylindres débite les chevaux et les mètres-kilos en avalanche. Le conducteur compte sur le passage des rapports pour reprendre ses esprits. En vain. La boîte PDK enchaîne les vitesses comme une mitrailleuse et remet un coup de fouet à chaque fois qu'un rapport est rentré. L'auteur de cette démonstration, c'est bien sûr le flat 6 de 3,7 litres doublement suralimenté, qui perd en sonorité (même avec la ligne d'échappement sport en option) ce qu'il gagne en muscle. Avec 1 661 kg (au lieu de 1 480 kg pour une GT3), des pneus à profil routier, 4 roues motrices et les coups de butoirs du 6 à plat, on pensait que la

Turbo S ne serait pas à la fête sur un circuit. Au contraire, elle y fait un festival! Il faut dire qu'en partie, les kilos qu'elle emporte sont là pour la bonne cause: gestion dynamique du châssis PASM, différentiel arrière PTV Plus, roues arrière directrices. Et nous pouvons le confirmer: ça cause! Les prises de carres sont tranchantes, le grip latéral époustoufflant, la direction télépathique, la boîte immédiate, les freinages inouïs. Cette génération de Turbo S donnera du travail aux conducteurs habitués des track days. Non parce qu'ils devront batailler à son volant, mais parce qu'il leur faudra revoir tous leurs points de repère: reculer les freinages, tendre les trajectoires, augmenter les vitesses de passage et anticiper la reprise de l'accélérateur. Et s'il vient l'envie à une propulsion de la narguer en faisant des virgules sur le bitume, il suffira de débrancher les garde-fous électroniques pour enfumer toutes les rivales!

★ > 6 cyl. à plat biturbo > 3745 cm<sup>3</sup> > 650 ch à 6750 tr/min > 81,6 mkg à 2500 tr/min > Intégrale > BV 8 robotisée  
> L/l/h: 4535/1900/1303 mm > Pneus AV: 255/35 R 20; AR: 315/30 R 21 > 1661 kg\* (1710 kg) > 2,55 kg/ch\* (2,63 kg/ch)  
> 234 310 € (247 990 €) > Essais n°s 701, 703 et 707 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Cabriolet



PHOTOS: YANN LEFEBVRE

# 911 Sport Classic

> 550 ch > 315 km/h > 0 à 100 km/h : 4"1



## PLACEMENT FINANCIER

**L**a nouvelle Sport Classic est la plus chère des 911. Par rapport à une Turbo S, elle demande une rallonge substantielle de 46290 € ! Et pourtant, par rapport à la plus puissante des 911, dont elle se sert de base, la nouvelle venue ne fait que des soustractions. Elle commence par enlever 75 ch et 30,4 mkg de couple. Certes, il y en avait bien suffisamment mais quand même, on préfère toujours en avoir trop que pas assez. La Sport Classic se débarrasse ensuite de la transmission avant et de la boîte de vitesses à double embrayage pour la remplacer par une commande manuelle à 7 rapports. Deux modifications qui, cette fois, nous vont plutôt bien, d'autant qu'elles allègent la sportive de près de 110 kg. Le reste relève de détails (futiles ou utiles, nous vous laissons juger), parmi lesquels un aileron "queue de canard", un autobloquant

mécanique, des prises d'air latérales rebouchées, un châssis sport abaissé de 1 cm, des placages bois ou, en option, des lamelles de bouches d'aération recouvertes... de cuir ! Esthétiquement, le résultat n'appelle aucune critique, financièrement, c'est autre chose. À la conduite, c'est finalement le plus intéressant, la 911 Sport Classic fait preuve d'une extrême docilité que ne laissait pas présager sa ligne bodybuildée. La suppression de la transmission intégrale ne semble perturber en rien la motricité d'un train arrière qui se joue même d'une chaussée mouillée. On comprend l'intérêt des 30 mkg de couple envolés. Il se mesure aussi du pied gauche, au moment d'enfoncer puis de relâcher l'embrayage, ce qui se fait comme dans une citadine lambda. La Sport Classic retrouve sa singularité lorsqu'il s'agit d'enchaîner les virages. Le nez, allégé, gagne en réactivité par rapport à celui de la Turbo S et la direction permet toujours

une lecture transparente de ce que font les roues. L'assiette de la voiture est proprement imperturbable et l'équilibre toujours impérial. Au moment de reprendre l'accélérateur, il faut malgré tout se souvenir qu'il manque 2 roues motrices à l'équation de la motricité. Du côté des aides, en revanche, c'est carton plein, du contrôle dynamique du châssis PDCC à l'amortissement piloté PASM, rien ne manque. Le 6 cylindres 3,7 litres de 550 ch répond à la moindre injonction du pied droit, même lorsque l'aiguille du compte-tours somnole dans la partie basse. La poussée est à la fois franche et constante, mais pas renversante par rapport à ce que l'on expérimente dans une Turbo S (650 ch) ou une Turbo (580 ch). Les chiffres le confirment avec un 0 à 100 km/h en 4"1 *versus* 2"8 pour la Turbo. Ce n'est pas le même monde. Celui de la Sport Classic relève de la collection : limitée à 1250 exemplaires, elle vaut certainement l'investissement.

★ > 6 cyl. à plat biturbo > 3745 cm<sup>3</sup> > 550 ch à 6750 tr/min > 61,2 mkg à 2000 tr/min > Propulsion > BV 7 manuelle > L/l/h: 4 535/1900/1299 mm  
> Pneus AV: 255/35 R 20; AR: 315/30 R 21 > 1554 kg\* > 2,9 kg/ch\* > 286 215 € (1250 exemplaires) > Essai n°734 ★

\* Mesures Sport Auto







La Sport Classic vaut l'investissement pour son retour (sur investissement), pas pour ses prestations.

PHOTOS : LAURENT VILLARON



Porsche



PHOTOS: PORSCHE AG

## 911 Dakar

> 480 ch > 240 km/h > 0 à 100 km/h : 3"4

### HOMMAGE PAS DOMMAGE

**T**ous les constructeurs, y compris ceux spécialisés dans les sportives, se sont lancés dans le SUV. Mais il ne faut pas pour autant les mettre tous dans le même panier. Sur le haut de ce dernier, il y a Porsche. Contrairement à la plupart de ses rivales, la marque de Stuttgart a une légitimité lorsque l'on parle d'évasion. Et pas n'importe laquelle. Porsche a en effet triomphé au Paris-Dakar en 1984 avec une 953 menée par les mains expertes de René Metge et Dominique Lemoine... pour sa première participation! L'hommage à cet exploit historique s'est fait désirer puisque c'est en 2022 (sans attendre les 40 ans de la victoire en rallye-raid) que la 911 Dakar a été dévoilée. Une "vraie" 911 tout-chemin qu'il est possible d'acheter, bien que la production limitée à 2 500 exemplaires la condamne déjà à devenir un objet de spéculation plus que d'évasion. Habillée du Rallye Design Package (26 000 €), elle ressemble à s'y méprendre à son aïeule, à la marque du cigarettier près: signe de l'époque, "Rothmans" a été remplacé par "Roughroad". Ce sont désormais les pistes de terre qui fument, ce qui n'est pas plus mal! La 911 Dakar peut aussi être choisie avec une couleur classique, même si elle perd alors de son côté hommage. Au quotidien,

ce sera plus facile à porter! Les ingénieurs de chez Porsche sont partis d'une (bonne) base de Carrera 4 GTS, uniquement en boîte PDK. La garde au sol a été rehaussée de 50 mm et un système pneumatique permet de gagner encore 30 mm, jusqu'à 170 km/h. La transmission intégrale est bien sûr l'alliée indispensable de cette 911 des dunes. Elle chausse des pneus aux flancs plus hauts, dits M + S (Mud + Snow), dotés de sculptures de la bande de roulement de 9 mm et adaptés au hors-piste. Les 4 roues directrices et les barres antiroulis actives sont du voyage. L'électronique intègre deux modes tout-terrain qui adaptent la gestion des garde-fous, et en particulier l'intervention de l'antipatinage: Rallye pour les chemins roulants, Off-Road pour les passages plus techniques. En dépit des multiples adaptations et de l'ajout de sabots de protection en acier, la 911 Dakar parvient à contenir la hausse de son poids à 10 kg. Merci le capot en carbone (hérité de la GT3) et l'aileron spécifique, également réalisé dans ce matériau. Alors, coup marketing ou véritable sportive baroudeuse? Pour Thomas Krickelberg, qui s'est chargé du projet: « Sur le bitume, c'est un peu comme une 911 chaussée de pneus neige. Hors bitume, on s'est rendu compte qu'elle était au moins aussi efficace qu'une Cayenne... sinon plus! » Voilà qui promet...

> 6 cyl. à plat biturbo > 2981 cm<sup>3</sup> > 480 ch à 6500 tr/min > 58,1 mkg à 2300 tr/min

★ > Intégrale > BV 8 robotisée > L/l/h: 4530/1864/1338 mm > Pneus AV: 245/40 R 19; AR: 305/35 R 20 ★  
> 1605 kg > 3,34 kg/ch > 222 690 € (2500 exemplaires)

Une rallonge de 26 000 €  
est nécessaire pour la  
déco de la 953 victorieuse  
au Paris-Dakar en 1984.



Porsche



PHOTOS: Y. LEFEBVRE / G. CHOULOT

# 911 Carrera GTS

> 480 ch > 311 km/h > 0 à 100 km/h: 3"4\* (3"6 / 3"5)



## EXQUIS LIBRE!

**L**e catalogue Porsche fourmille de 911. L'avantage, c'est que la plupart du temps, le budget fait le choix pour vous et il n'y a pas vraiment de question à se poser sur le modèle. Autre raison de se détendre: il n'y a pas de mauvaise 911. Le choix, quel qu'il soit, sera judicieux. Débarrassée de la pression, la gamme recèle une version qui propose, selon nous, un équilibre délicieux: la GTS. Cette déclinaison vient se positionner entre la Carrera S et la GT3, offrant 480 ch, *versus* respectivement 450 ch et 510 ch, en atmosphérique il est vrai. Une puissance "raisonnable" qui met à l'abri de perdre la face devant la première électrique au feu tricolore, et reste exploitable sans avoir besoin de privatiser un aérodrome désaffecté. Et cette GTS est bien en jambes. Porsche promet 3"4, un temps validé par nos propres relevés. Une telle honnêteté intellectuelle, ça frise le fayotage! Le 1 000 m départ arrêté est expédié en 20"9, soit seulement 3 dixièmes de moins qu'une

GT3! La gestion de la motricité au décollage est tellement fine que l'on arrive même à se demander si la GTS à 4 roues motrices serait capable de faire mieux. Et dire que notre modèle d'essai n'était doté que de "modestes" Pirelli P Zero. Mais la GTS est tellement douée qu'elle transcende ses gommes. Un autre exemple que les accélérations? Les freinages! Pile 125 m pour passer de 200 km/h à l'arrêt, c'est excellent et obtenu avec les freins classiques. Pas encore convaincu du talent de cette 911? Alors direction le circuit du Vigeant pour des tours de manège avec le plus grand des enfants: Christophe Tinseau. Son verdict ne tarde pas à tomber: « Elle est exactement où elle doit être, entre la Carrera 2S et la GT3. » Le pilote apprécie son efficacité et sa rigidité supérieures par rapport à celles de sa petite sœur. Comparée à la GT3, elle marque certes le pas, mais n'est jamais ridiculisée par la pistarde... ce que subissent beaucoup de rivales. Son train avant, qui se contente de McPherson au lieu de doubles triangles pour la GT3, est un peu moins millimétrique mais

son échelle de précision ne dépasse pas le centimètre. Passer du circuit à la route ouverte est une simple formalité pour cette sportive qui se fond dans la circulation. Elle peut s'en extraire à la moindre pression sur l'accélérateur. Le 3 litres biturbo, plein comme un œuf, pourrait ne pas solliciter l'excellente boîte PDK sur la majorité des relances. Laquelle ne demande pourtant que ça, elle qui fait ce qu'il faut quand il faut, mettant au chômage le bras droit du pilote le plus habile. Le comportement de la GTS ne demande pas non plus à son conducteur un incroyable talent. Tenue de cap imperturbable (roues arrière directrices), motricité difficile à prendre en défaut, grip latéral inépuisable (PASM), mouvements de caisse réduits à néant (PDCC), tout paraît simple à son volant, quelles que soient les conditions météo ou l'état de la route. Cerise sur le stollen, l'échappement Sport de série libère les cordes vocales de ce bloc turbo et se teinte d'une jolie sonorité métallique au-delà de 6 500 tr/min. La GTS ne se contente pas d'être excellente, elle l'est partout.

★ > 6 cyl. à plat biturbo > 2981 cm<sup>3</sup> > 480 ch à 6 500 tr/min > 58,1 mkg à 2 300 tr/min > Propulsion (propulsion / intégrale) > BV 8 robotisée > L/l/h: 4 533/1 852/1 303 mm > Pneus AV: 245/35 R 20; AR: 305/30 R 21 > 1628 kg\* (1 615 kg / 1 685 kg) > 3,39 kg/ch\* (3,36 kg/ch / 3,51 kg/ch) > 149 490 € (163 890 € / 171 810 €) > Essais n° 705, 722 et 724 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Cabriolet et de la Targa 4

# 911 Carrera S Cabriolet

> 450 ch > 308 km/h > 0 à 100 km/h: 3"9 (3"4)\*



## HAUSSER LE SON

**D**ans la jungle de la gamme 911, les cabriolets ne sont pas forcément les plus plébiscités, sur notre marché en tout cas. Il est vrai qu'une sportive se déguste mieux en coupé, pour des raisons de poids, de rigidité et de... confort. La version S constitue le deuxième échelon de la gamme (voire le troisième si l'on compte la nouvelle T) et, avec 450 ch, l'option du toit amovible reste tout à fait défendable. Certes, les 70 kg supplémentaires pèsent un peu sur les performances, mais dans une proportion mesurée. Si nous avons justement mesuré un coupé au meilleur de sa forme à 3"4 (à croire même qu'il était dopé) sur le 0 à 100 km/h, Porsche annonce 3"7 pour le coupé et 3"9 pour le cabriolet. La Carrera S est encore plus impressionnante au freinage: elle n'a même pas besoin de disques en carbone-céramique pour s'immobiliser en 137 m depuis

200 km/h. Le comportement est un modèle de précision et d'efficacité grâce au couple formé par la direction électromécanique et le train arrière directionnel (en option). Le grip latéral donne confiance pour se jeter dans les virages sans arrière-pensée. Il faut juste penser que l'arrière peut passer devant en

cas de lever de pied ou de freinage en appui. Normal avec un moteur en porte-à-faux. Seuls bémols, le caractère du moteur, trop linéaire, et la sonorité, qui manque de profondeur comme d'amplitude. Mais pour cela, il y a deux solutions: cocher la ligne d'échappement sport en option et... décapoter!



★ > 6 cyl. à plat biturbo > 2981 cm<sup>3</sup> > 450 ch à 6 500 tr/min > 54 mkg à 2 300 tr/min > Propulsion > BV 8 robotisée > L/l/h: 4 519/1 852/1 300 mm > Pneus AV: 245/35 R 20; AR: 305/30 R 21 > 1585 kg (1 596 kg\*) > 3,52 kg/ch (3,55 kg/ch\*) > 145 660 € (139 180 €) > Essais n° 685, 692 et 699 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Coupé

Porsche

PHOTOS : PORSCHE AG



## 911 Carrera T

> 385 ch > 291 km/h > 0 à 100 km/h: 4"5

### L'HEURE DU T

**S'**il y a bien quelque chose qui ne manquait pas à la gamme Porsche, c'est une version supplémentaire de la 911. D'une nature généreuse, la marque en a (encore) ajouté une, pas en haut de la gamme, mais en bas. Une façon d'améliorer l'ordinaire (la Carrera de base) qui ne l'est pas tant que ça, ordinaire. À travers la version T, Porsche propose de la rendre plus authentique et plus sportive, de quoi en faire un joujou extra! La nouvelle venue reprend donc l'excellente base de la Carrera avec son flat 6 de 385 ch. Elle s'allège de 35 kg avec des modifications discrètes (batterie moins lourde, insonorisation réduite, vitrage plus mince) et d'autres qui se voient nettement plus comme la suppression des places arrière. Il sera cependant possible de les (r)ajouter, en option. Quel intérêt, vous demandez-vous? Simplement celui d'avoir une 911 de 385 ch 2+2 en boîte mécanique. En effet, avec l'arrivée de la T, la Carrera

perd la possibilité de recevoir un bon vieux levier. En revanche, la T, livrée de série en boîte méca, pourra être dotée de la PDK! Bref, la 911 laisse comme d'habitude le choix... sans l'embarras. Pour continuer son exercice de séduction, la nouvelle déclinaison embarque sans supplément tous les raffinements dédiés au plaisir de conduire. On trouve ainsi pêle-mêle la suspension pilotée PASM (qui baisse la garde au sol de 10 mm), le différentiel autobloquant, le Pack Sport Chrono, l'échappement sport et les sièges baquets. Les plus gourmands pourront ajouter les roues arrière directrices en option. Cette 911 T, qui n'est d'ailleurs disponible qu'en coupé, semble ainsi avoir tout pour plaire. Sauf peut-être son prix. À 126330 €, elle est plus proche de la S que de la Carrera et la tentation de faire encore un effort financier pour accéder aux 450 ch de la S est grande. D'autant que la T intègre la gamme 911 comme une version à part entière, limitée ni dans le temps, ni dans les quantités.

★ > 6 cyl. à plat biturbo > 2981 cm<sup>3</sup> > 385 ch à 6500 tr/min > 45,9 mkg à 1950 tr/min > Propulsion > BV 7 manuelle > L/l/h: 4530/1852/1293 mm > Pneus AV: 245/35 R 20; AR: 305/30 R 21 > 1470 kg > 3,82 kg/ch > 126330 € ★

# AUTO RACING



REPROGRAMMATION



ESTHÉTIQUE / PPF



TRACKDAYS / EVENTS



ATELIER MÉCANIQUE



BOUTIQUE EN LIGNE

## NOTRE RÉSEAU

LORIENT - LE MANS - MAGNY-COURS  
DIJOIN - ALSACE - LUXEMBOURG



# AUTO-RACING.FR



Porsche



PHOTOS : PORSCHE AG

## 718 Boxster T

> 300 ch > 275 km/h > 0 à 100 km/h : 4"7 (6")\*



### PETITE PORTE

**B**eaucoup de sportives, et pas uniquement américaines, ont du mal à trouver un châssis à la hauteur de leur moteur. La 718 d'entrée de gamme, version Boxster ou Cayman, a le problème inverse : son moteur n'est pas à la hauteur du châssis. Une réflexion quasi inédite chez Porsche qui s'explique par la nécessité de baisser les émissions globales de CO<sub>2</sub>. C'est

donc un 4 cylindres, boxer tout de même, qui s'y colle. Inutile de préciser que ce bloc ne chante pas comme un flat 6. Dans cette configuration de 300 ch, il trouve sa place dans le Boxster (et Cayman) tout court ou dans la version T (pour Touring). Jantes de 20" en alliage léger, lanières en guise de poignées de porte, multimédia supprimé, boîte manuelle (PDK en option) permettent de grappiller des kilos par-ci par-là pour rester sous 1,4 tonne. Équipée du Pack Sport

Chrono (suspension active, châssis abaissé de 20 mm, différentiel arrière mécanique), la Boxster révèle un tempérament viril. Dès le premier virage, le roadster fait étalage de ses qualités. La direction que l'on trouvait légère à allure paisible autorise des placements au millimètre. Le grip latéral des Pirelli P Zero est un allié de choix pour signer un temps sur circuit. Revers de la médaille, aller jouer avec les limites d'adhérence demandera un certain savoir-faire... et de bons réflexes.

★ > 4 cyl. à plat turbo > 1988 cm<sup>3</sup> > 300 ch à 6500 tr/min > 38,7 mkg à 2150 tr/min > Propulsion > BV 6 manuelle > L/l/h : 4379/1810/1262 mm > Pneus : AV : 235/40 R19 ; AR : 265/40 R19 > 1350 kg (1386 kg)\* > 4,5 kg/ch (4,62 kg/ch)\* > 71900 € (69860 €) > Essai n° 697 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Cayman



PHOTOS : GREG

## 718 Cayman S

> 350 ch > 279 km/h\* > 0 à 100 km/h : 4"2\* (4"2)



### POUSSE AU CRIME

**L**a version S ajoute 50 ch à la Cayman (ou Boxster) d'entrée de gamme. C'est le genre de petit plus qui ne se refuse pas, même s'il n'est pas cadeau (13200 € supplémentaires pour la S). Mais puisque nous en sommes aux comptes, c'est toujours du côté des cylindres qu'il en manque. On retrouve le 4 cylindres boxer qui fera certainement plaisir aux nostalgiques de la Subaru Impreza, mais les porschistes, eux, resteront sur leur faim. Rugueux et monocorde, ce bloc n'émeut pas. Il se meut en revanche très bien, en faisant claquer un beau temps de 22"2 sur le 1000 m départ arrêté. Voilà un moteur qui ne pousse pas la chansonnette, mais qui pousse tout court. En outre, la Cayman S a

d'autres atouts. À commencer par un châssis aux petits oignons. Né équilibré, ce coupé reçoit malgré tout (en option) les suspensions actives PASM, le châssis abaissé de 20 mm et le différentiel arrière mécanique à glissement limité PTV. Ainsi armé, il sera difficile à suivre dans le sinueux, même par des sportives plus puissantes. Plus ça tourne, plus la Cayman est à son aise. La direction est précise, les appuis sont tranchants, les changements de cap vifs et le grip latéral serein. Et comme la boîte PDK prend les bonnes décisions au bon moment, le conducteur à l'impression de ne pas être indispensable... Pour avoir des frissons, il faut pousser la Cayman jusqu'à la limite. Elle devient alors délicate. C'est ce qu'on appelle un pousse-au-crime.

★ > 4 cyl. à plat turbo > 2497 cm<sup>3</sup> > 350 ch à 6500 tr/min > 42,8 mkg à 2100 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h : 4379/1801/1295 mm > Pneus AV : 235/40 R19 ; AR : 265/40 R19 > 1443 kg\* (1385 kg) > 4,12 kg/ch\* (3,96 kg/ch) > 74120 € (76160 €) > Essais n° 656, 660 et 705 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Boxster





PHOTOS : PORSCHE AG

# 718 Cayman GTS 4.0

> 400 ch > 288 km/h > 0 à 100 km/h : 4" (4")

## LE COMPTE EST BON!

**A** force de persévérance, on finit par y arriver! L'ascension de la gamme Cayman (et Boxster) réserve une récompense à partir de la version GTS 4.0. Vous l'aurez compris, on retrouve enfin un 6 cylindres. Et Porsche avait tellement peur que ça passe inaperçu que c'est la seule Cayman à ajouter, dans son appellation, la cylindrée. Deux cylindres en plus, c'est une bonne nouvelle même si, par rapport au 4 cylindres de base, chaque gamelle supplémentaire est facturée plus de 13600 €. À ce tarif, on gagne aussi 100 ch, ce qui devrait faire la différence. Mais avant de nous jeter sur le chronomètre, une précision s'impose. À la lecture de la fiche technique, les porschistes pointus (pléonasme?) en auront peut-être déduit que le 6 cylindres 4.0 est le 6 cylindres 4 litres des GT3 et GT3 RS type 991. Un bloc qui atteignait des sommets, dont celui du compte-tours vers 9000 tr/min! Une fois de plus, il

ne faut pas se fier aux apparences. Le 4.0 est ici dérivé du 3 litres biturbo de la 992... autant tirer un trait sur les 9000 tr/min. Mais comme tout est relatif, par rapport au 4 cylindres, le flat 6 retrouve sa sonorité métallique et ses variations de tonalités jusqu'à 7800 tr/min et le récital a de quoi flatter l'ouïe. Une boîte mécanique est toujours disponible, mais la PDK est tellement efficace que c'est une option indispensable. Ainsi équipée, la Cayman franchit la barre des 100 km/h en 4"... ce qui déçoit par rapport à la version S. Plus lourd, le 6 cylindres a entraîné de nouveaux réglages: les ressorts arrière et la barre anti-roulis avant sont raidis de 10%. Quant à la suspension active PASM, elle est livrée de série. Tout cela modère l'une des sportives les plus efficaces de sa génération. Rien ne lui fait peur, même pas un mauvais conducteur, c'est dire. Le bon devra en revanche se méfier à l'approche des limites car, si la GTS 4.0 est plus progressive, elle peut en prendre plus d'un de court.



En version GTS, la 718 Cayman retrouve enfin ses 6 cylindres.



> 6 cyl. à plat > 3995 cm<sup>3</sup> > 400 ch à 7000 tr/min > 43,8 mkg à 5500 tr/min  
 > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h: 4405/1801/1276 mm  
 > Pneus AV: 235/35 R 20; AR: 265/35 R 20 > 1435 kg (1435 kg)  
 > 3,59 kg/ch (3,59 kg/ch) > 88170 € (90210 €) > Essai n°698

Entre parenthèses, données de la version Boxster

Porsche



## 718 Spyder

> 420 ch > 301 km/h > 0 à 100 km/h: 4"4\*



### SE FAIRE UNE TOILE

**D**errière la notion de progrès, il y a celle de se simplifier la vie. Cela se vérifie dans tous les domaines de la vie quotidienne, mais atteint ses limites en automobile. Il y a, dans la difficulté, une source de plaisir. Un concept qu'ont parfaitement exploité les ingénieurs Porsche sur la Spyder. Cette dernière, dérivée de la Cayman GT4, aurait pu s'appeler Boxster, mais elle a fait bande à part. Pourquoi ? En troquant la pratique capote électrique de la Boxster contre un système suffisamment compliqué pour que l'on ne se lance pas dans l'opération avant une longue étude des cartes satellite météo. Mais cette toile apporte le même plaisir que celui d'aller au cinéma plutôt que de rester chez soi devant sa télé : il faut faire un effort, mais la récompense est au rendez-vous. Pour la Spyder, la récompense

est également visuelle. La poupe arbore un dessin à la fois viril et sensuel qui crée un déséquilibre avec une face avant qui manque, par comparaison, de chien. Derrière le volant, le conducteur aura d'autres chats à fouetter. bercé par le feulement du 6 cylindres boxer, il se lancera à l'assaut du compte-tours pour aller titiller le rupteur à 9 000 tr/min. Raté, le plaisir se coupera 1 000 tr/min plus tôt. Bien qu'il cote 4 litres, il ne s'agit pas du bloc issu du département GT du constructeur. Y a-t-il matière à se plaindre ? Non. L'ouïe est quand même à la fête, surtout lorsque l'on voit l'aiguille du compte-tours accélérer sa course au fur et à mesure qu'elle approche de la zone rouge ! Le bloc semble se libérer de brides successives, qui tombent comme autant de dominos. Sur notre piste du Ceram, nous avons signé les mêmes temps que ceux annoncés par Porsche : un excellent 4"4 sur le 0 à 100 km/h et un non moins remarquable

22"3 sur le 1 000 m. Depuis nos premiers essais, la 718 Spyder a reçu l'option de la boîte à double embrayage PDK qui permet de gagner 4 dixièmes au 100 km/h. Suspensions actives, châssis abaissé de 30 mm, direction électromécanique à assistance variable, différentiel mécanique à glissement limité et système vectoriel de couple, la Spyder se calque sur la GT4. Sauf qu'elle ne reprend pas les réglages du châssis (chasse, carrossage, barres antiroulis). En action, la Spyder est plus confortable, ou plutôt moins ferme que la GT4, sans perdre de son efficacité. Elle se montre même un peu moins délicate à la limite. Le train avant est léger, mais il ne se cherche pas pour autant. La direction offre une bonne densité et les freins améliorent leurs distances d'arrêt au fur et à mesure des décélérations ! La Spyder pourrait se contenter de son charme... elle y ajoute tout le reste.

★ > 6 cyl. à plat > 3995 cm<sup>3</sup> > 420 ch à 7 600 tr/min > 42,8 mkg à 5 000 tr/min > Propulsion > BV 6 manuelle > L/l/h : 4 430/1801/1258 mm > Pneus AV : 245/35 R 20 ; AR : 295/30 R 20 > 1440 kg\* > 3,43 kg/ch\* > 102340 € > Essais n° 691 et 707 ★

\* Mesures Sport Auto



PHOTOS : YANN LEFEBVRE

# 718 Cayman GT4

> 420 ch > 304 km/h > 0 à 100 km/h : 4"6\*



## COÛT CIRCUIT

**C**hez Porsche, on a l'habitude d'être pragmatique. Ce qui marche d'un côté, est appliqué de l'autre. La 911 multiplie les déclinaisons ? La 718 fera pareil. Dans la gamme de la grande sœur, les versions les plus sportives (pour ne pas dire les plus mythiques) s'appellent GT3 et GT3 RS. Dans la gamme 718, ce sera GT4 et GT4 RS. Cette Cayman GT4 est donc l'avant-dernière marche avant la version la plus pointue. Une sorte d'antichambre de la course. Si seuls 80 ch séparent la GT4 RS de la GT4, en dépit des apparences, il n'est pas question ici du même moteur. Le 4 litres n'est pas repris de la 911 GT3, mais de la 992, comme sur la GTS 4.0. Vous suivez ? Les 20 ch supplémentaires par rapport à cette dernière ont été obtenus par des modifications sensibles (nouveaux injecteurs piézoélectriques, vilebrequin allégé et renforcé, distribution variable à l'admission et à l'échappement, rattrapage hydraulique du jeu aux soupapes, boîte à air redessinée et toujours des cotes supercarrées favorables aux montées en régime). S'ils n'ont pas le côté jubilatoire de ceux de la GT3 RS, les hurlements de ce flat 6 ont de quoi réjouir les plus fins mélomanes qui

ne regretteront qu'un couvre-feu qui arrive trop tôt. Le châssis ne fait pas dans la demi-mesure et a été modifié dans un seul but : faire de la piste. La GT4 donne l'impression d'être montée sur des rails. Un peu plus et elle passerait plus vite en courbe qu'en ligne droite. Épingle qui se referme, virage en dévers, courbe scélérate, le châssis reste de marbre ! Merci aussi aux pneus Michelin Pilot Sport Cup 2 qui agrippent, mais ne rompent pas. En sortie de courbe, près de 43 mkg se bousculent au portillon. Mieux vaut, dès lors, être progressif sur l'accélérateur pour éviter la tendance au sous-virage. Il faudra aussi garder un œil sur le train arrière. S'il encaisse la plupart du temps, il peut rebondir sur une chaussée bosselée et décrocher sans crier gare. Il faudra alors avoir du métier pour le ramener dans la bonne direction, compte tenu de la vitesse à laquelle la GT4 décroche. Les freinages sont excellents avec le système livré de série, ils deviennent exceptionnels avec les freins en carbone-céramique. Le choix de l'infaillible PDK s'impose encore plus ici : l'étagement de la boîte manuelle, trop long, fait perdre 0"5 sur le 0 à 100 km/h (à 4"6 mesurés *versus* 3"9 avec la PDK). Cette précaution prise, la GT4 risque de faire passer des nuits blanches aux amateurs de track days qui ne l'ont pas choisie !

> 6 cyl. à plat > 3995 cm<sup>3</sup> > 420 ch à 7600 tr/min > 42,8 mkg à 5000 tr/min  
> Propulsion > BV 6 manuelle > L/l/h : 4456/1801/1269 mm  
> Pneus AV : 245/35 R 20 ; AR : 295/30 R 20 > 1460 kg\* > 3,47 kg/ch\*  
> 105330 € > Essais n°s 695 et 713

\* Mesures Sport Auto



Porsche

Toucher des commandes, position de conduite, tout est fait pour que l'on se sente bien.





PHOTOS: CLÉMENT CHOLQUOT

# 718 CAYMAN GT4 RS

> 500 ch > 315 km/h > 0 à 100 km/h: 3"8\*



## REINICIDE

**L'**assassinat d'un roi s'appelle un régicide. Mais pour une reine, il n'y a pas d'équivalent. C'est pourtant bien une reine qui est visée ici par une redoutable prétendante. Et, comme pour tout duel, il y a un témoin en la personne de Christophe Tinseau. Ses mots sont sans appel: « À pneus et conditions de piste identiques, je pense que la GT4 RS est plus rapide que la GT3. » Cette fois, c'est dit, bien qu'il y ait encore ce que l'on pourrait appeler des conditions suspensives, concernant la piste et les pneus. Mais mettons de côté ce débat stérile – la 911 GT3 est une légende et le restera, même si une 718 Cayman venait à lui tourner autour – pour nous concentrer sur la star du jour. Bien née, c'est-à-dire équilibrée contrairement à une congénère qu'on ne citera pas, la 718 Cayman s'est immédiatement fait une place dans la cour des grandes petites. Son ultime déclinaison (on s'y perd tellement il y en a), la GT4 RS, reçoit ni plus ni moins que le 4 litres de sa grande sœur la GT3. Une candidate idéale

pour battre le record du Supertest qui a posé son chronomètre sur le circuit du Vigeant. Ou pas, d'ailleurs. Car notre exemplaire a été livré non seulement avec des Cup 2 (et non les Cup 2R), mais surtout des gommes très (trop) rodées. La preuve avec le 0 à 100 km/h. Alors que nous nous faisons habituellement une joie de valider les temps officiels annoncés par Porsche, nous n'avons pas réussi ici à nous en approcher. Un temps de 3"8 relevé, au lieu du 3"4 annoncé, ça commence à faire une grosse épaisseur de trait. Ça cire trop pour être honnête! Le 1 000 m départ arrêté est abattu en 21", un excellent temps pour une sportive lambda, pas un exploit pour la GT4 RS. Heureusement, la pièce maîtresse de cette Cayman était elle aussi rodée juste ce qu'il faut. Le flat 6 atmosphérique se paie le luxe d'être plus expressif que dans la 911 GT3 grâce à une admission totalement revue... et une ligne en titane qui lui permet de s'exprimer librement. À 3 000 tr/min, ça ronronne déjà bruyamment. À partir de 6 500 tr/min, la section cuivre entre en scène, ajoutant ses notes métalliques. Mais au-delà de 8 000 tr/min, l'avalanche de

décibels laisse les passagers sous le choc. Un véritable shoot auditif et mécanique. Une expérience rare. Sur circuit, et malgré ses pneus rincés, la GT4 RS étale son talent avec une générosité sans pareille. Ressorts avant raffermis (+80 %), carrossage négatif accru, voies élargies, autobloquant mécanique revu (30 % en traction, 37 % en poussée), la 718 Cayman a été corrigée, alors que sa copie d'origine frisait déjà une note élevée. Elle met d'abord le conducteur dans une confiance absolue: position de conduite, toucher de direction, consistance de la pédale de frein... tout est fait pour que l'on se sente chez soi à bord. Le reste, c'est une démonstration. La GT4 RS se jette dans les virages comme si elle n'en avait jamais vu. Elle ne fait qu'un avec la trajectoire puis ressort comme si elle avait emmagasiné de la vitesse. Elle n'est plus très loin des GT4 ClubSport alignées en compétition. Ce qui entraîne malgré tout deux réserves: le confort est pour ainsi dire aux abonnés absent et flirter avec les limites d'adhérence demande de l'expérience ou une bonne assurance. Pour le reste, c'est le pied!

★ > 6 cyl. à plat > 3996 cm<sup>3</sup> > 500 ch à 8 400 tr/min > 45,9 mkg à 6 750 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h: 4 456/1822/1267 mm > Pneus AV: 245/35 R 20; AR: 295/30 R 20 > 1491 kg\* > 2,98 kg/ch\* > 147 375 € > Essais n°s 723, 724 et 730 ★

\* Mesures Sport Auto

Porsche



# TAYCAN GTS Sport Turismo

> 598 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 3"7 (3"7)

## TENU À DISTANCE

**L**e label GTS, apparu sur la 904 en 1993, résonne aux oreilles des porschistes comme la garantie d'une sportive authentique. Pas la plus puissante de la gamme, mais la plus affûtée. Dans cette définition, la Taycan nous épargne sa déclinaison polyvalente Cross Turismo pour se concentrer sur la berline et le break de chasse, à l'essai ici. Quelle que soit la carrosserie choisie, la Taycan GTS est lourde, très lourde, trop lourde. Plus ou moins 2,3 tonnes, ce n'est pas de bon augure pour le comportement et ce qui devait arriver... n'arrive pas! Répartition vectorielle du couple, roues arrière directrices, antiroulis actifs font de la Taycan ce qu'elle n'aurait jamais dû être compte tenu de son poids: une sportive agile. Cette version GTS se distingue aussi par des réglages de suspension spécifiques, plus sportifs, ce qui ne suffit à pas à la rendre inconfortable, même en mode Sport+. La direction a également eu droit à son propre paramétrage. Son toucher assez

dur peut surprendre, d'autant qu'elle commande un train avant réactif, pour ne pas dire vif. En courbe, l'armée de puces électroniques se met en branle pour vous faire passer plus vite que vous n'auriez osé en rêver... sur le sec en tout cas. Car lorsque la pluie est de la partie, les choses se gâtent. Le châssis fait toujours preuve d'une rigueur impressionnante et compte sur les pneus Pirelli P Zero pour supporter les contraintes physiques. Sauf que ces derniers, qui ne disposent plus du minimum syndical d'adhérence, jettent l'éponge devant le poids de la tâche (et pas uniquement). La Taycan élargit la trajectoire en cas d'excès d'optimisme au passage en courbe. Il faudra donc calmer les ardeurs des moteurs électriques qui ne demandent qu'à envoyer, sans ménagement, près de 600 ch (avec overboost) et 86,6 mkg de couple. Les accélérations sont foudroyantes, et le passager demandera grâce au risque d'avoir le mal de mer... sur la route. Championne du sprint, reine du slalom (sur le sec), voyageuse hors pair, la Taycan GTS tient trop son conducteur à distance... de ce qu'il se passe sur la route.

★ > 2 moteurs électriques > 517 ch (598 ch avec overboost) > 86,6 mkg  
> Batterie: 93,4 kWh > Intégrale > BV auto (1 à l'avant, 2 à l'arrière) > L/l/h:  
4 963/1966/1391 mm > Pneus AV: 225/25 R 19; AR: 275/45 R 19 > 2310 kg ★  
(2295 kg) > 4,04 kg/ch (4,02 kg/ch) > 138800 € (137850 €) > Essai n° 720

Entre parenthèses, données de la version berline



PHOTOS: PORSCHE AG



# TAYCAN 4S

> 571 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4" (4" / 4"1)

## SENS PEU COMMUN

**C**omme son nom l'indique, la Taycan 4S ne se décline qu'en version 4 roues motrices ce qui, en matière d'électrique, est synonyme de 2 moteurs. Cela se complique lorsque l'on se penche sur la batterie, et cela bien avant de faire la première recharge, qui est rarement aussi facile que ce que l'on pouvait espérer! D'origine, la version 4S avance 435 ch, mais avec l'overboost du Launch Control, cette valeur grimpe à 530 ch. S'il vous reste des économies, il est aussi possible de cocher l'option Batterie Performance Plus (5770 €) qui décale la puissance de base et celle de l'overboost à 490 ch et 571 ch respectivement. De quoi effacer le 0 à 200 km/h en 12"9, laissant sur le carreau une flopée de sportives thermiques. Le conducteur, lui, a plus l'impression d'être dans un jeu vidéo, l'émotion à l'accélération se résumant à la phrase suivante: « Ça pousse, quand même! » Ça pousse même tellement que le virage arrive plus vite que prévu. Et au moment de faire tourner 2,3 tonnes, on a quelques doutes... rapidement levés. Centre de gravité plus bas que celui de la 911, gestion du couple roue par roue, la Taycan avale les virages comme si de rien n'était. Cette 4 roues motrices peut même se montrer amusante à condition qu'il pleuve, ou mieux, qu'il neige. Mode Sport+ engagé, elle décale sa poupe au freinage. C'est à ce moment-là qu'il faut oublier ses réflexes: plutôt que de contrebraquer, mieux vaut laisser faire le moteur avant, qui se charge de remettre les choses dans le bon sens. Mais pas dans le sens commun pour celui qui sait piloter.

★ > 2 moteurs électriques > 490 ch (571 ch avec overboost)  
 > 66,2 mkg > Batterie: 93,4 kWh > Intégrale  
 ★ > BV auto (1 à l'avant, 2 à l'arrière) > L/l/h: 4963/1966/1378 mm  
 > Pneus AV: 225/25 R19; AR: 275/45 R19  
 ★ > 2295 kg (2245 kg / 2325 kg) > 4,01 kg/ch (3,93 kg/ch, 4,07 kg/ch)  
 > 117 370 € (118 330 € / 122 770 €) > Essai n° 696

Entre parenthèses, données des versions Sport Turismo / Cross Turismo avec l'option Batterie Performance Plus



PHOTOS: PORSCHE AG



PHOTOS: PORSCHE AG

# TAYCAN

> 476 ch > 230 km/h > 0 à 100 km/h: 5"4 (5"4)

## PRO SANS PULSION

**O**u n'y en a qu'une, et c'est logiquement la version d'entrée de gamme. Une seule Taycan propulsion, c'est-à-dire dotée d'un unique moteur – sur l'essieu arrière, est-il nécessaire de le préciser? – au lieu de deux pour ses homologues plus puissantes. La puissance, parlons-en, reste tout à fait honnête avec 380 ch et une pointe à 476 ch pendant quelques instants (option Batterie Performance Plus à 5770 €). Mais en regardant la fiche technique de plus près, on s'aperçoit que c'est surtout le couple que les ingénieurs ont bridé: 36,4 mkg, c'est presque deux fois moins que la 4S! Y aurait-il eu des doutes côté motricité? Peut-être bien, même si c'est précisément ce qui impressionne dans

cette Taycan, sa motricité. Surtout lorsque l'option des 4 roues directrices (2350 €) est sélectionnée. Elles ont un double effet cool: elles facilitent le passage du couple au sol et atténuent la tendance naturelle au sous-virage en sortie de courbe. Est-ce que cette propulsion est survireuse? Elle peut l'être, mais cela n'arrivera pas par hasard. Il faut déconnecter les aides, choisir un jour de pluie et... avoir de la place! Porsche annonce le temps de 5"4 sur le sprint à 100 km/h. Un chiffre flatteur. Derrière le volant, la sensation d'accélération surprend, mais ne renverse pas. Or l'intérêt d'une électrique – nous n'avons pas dit le seul... même si nous l'avons pensé – est bien ses accélérations de dragster. La Taycan ne coche pas cette case, dommage...

★ > 1 moteur électrique > 380 ch (476 ch avec overboost)  
 > 36,4 mkg > Batterie: 93,4 kWh > Propulsion  
 ★ > BV auto (2 à l'arrière) > L/l/h: 4963/1966/1394 mm  
 > Pneus AV: 225/25 R19; AR: 275/45 R19 > 2130 kg (2160 kg)  
 > 4,47 kg/ch (4,54 kg/ch) > 96 825 € (97 785 €) > Essai n° 712

Entre parenthèses, données de la version Sport Turismo avec l'option Batterie Performance Plus

Porsche



# TAYCAN Turbo S

> 761 ch > 260 km/h > 0 à 100 km/h: 2"8\* (2"8 / 2"9)



## CENTRIFUGEUSE

**P**renons le chiffre 26, caractéristique de la Taycan Turbo S. Et jouons à deviner à quoi il correspond. Vous avez trouvé? Probablement pas. Il s'agit du nombre de fois d'affilée que la Taycan est capable de réaliser le 0 à 100 km/h en signant le même temps! Car le "charme" discret de l'électrique, c'est ça aussi: des performances à géométrie variable. Une batterie, ça chauffe et ça se décharge. Or moins elle a de jus, moins la Taycan a de jus... Avec une batterie à 10 %, il se peut que la Taycan mette 5 secondes sur le 0 à 100 km/h, ou plus. Pour être honnête, nous n'avons pas mesuré et aucun constructeur ne s'étend sur ces (contre)performances. Logique. La Porsche électrique garantit donc 26 sprints d'affilée, en 2"8. Nous l'avons vérifié, pas les 26 mais le 2"8. Cette possibilité de faire durer le plaisir revêt d'ailleurs un intérêt relatif sachant qu'au troisième essai, votre passager demandera grâce, et au cinquième, c'est vous qui jetez l'éponge! Les sensations à bord sont celles d'un manège de fête foraine. Alors qu'un moteur thermique a un rythme cardiaque, qu'il respire, un moteur électrique donne tout, tout de suite, tout le temps. Physiquement, ce n'est pas agréable et on a un aperçu de ce que ressentent les astronautes lorsqu'ils passent l'épreuve de la centrifugeuse. Mais constater qu'une électrique accélère comme un boulet de canon, on le savait déjà. La vraie question est de savoir si une Porsche de 2 295 kg (non, on ne parle pas de la Cayenne) peut se

comporter comme une... Porsche. Batteries au ras du bitume, motricité dantesque, prises de carres impériales, direction tranchante, la Taycan donne l'impression de peser 500 kg de moins que la réalité. Les 4 roues directrices définissent un point au milieu de la carrosserie et l'ensemble du châssis fait ensuite en sorte de tourner autour. Il n'y a qu'au freinage, et à condition d'en abuser, que le poids pèse à la fois sur la consistance de la pédale et l'endurance des décélérations. Pour le reste, l'électronique gère. Les moteurs, un sur chaque essieu, répartissent le moindre mètre-kilo avec la précision d'un laborantin et les roues arrière directrices font que la Taycan ne tourne pas, elle pivote. Elle pourrait même se contenter d'être ultra-efficace, cela nous suffirait. Mais pour nous épargner d'avoir à émettre un bémol, elle se plie volontiers au jeu de la glisse. Pour cela, il faut accélérer tôt et fort en appui. La berline prendra alors de l'angle et il sera possible d'entretenir la dérive sans avoir à se battre. Un passage (pas sage) sur le circuit Bugatti du Mans a permis de mettre une hiérarchie sur les sensations éprouvées au volant. La Turbo S finit derrière une BMW M4 CS et devant une Caterham 485 R, sachant qu'elles avaient, contrairement à la Porsche, pris le soin de chausser des semi-slicks. La Taycan Turbo S est une sportive hors norme qui parvient à réécrire les lois de la physique à son propre avantage. Mais les sensations ressenties à bord manquent et laissent une impression trop artificielle. Ce n'est pas parce qu'elle usurpe l'appellation de Turbo que cela va faire décoller le curseur de l'émotion.



> 2 moteurs électriques > 625 ch (761 ch avec overboost) > 107 mkg > Batterie: 93,4 kWh  
> Intégrale > BV auto (1 à l'avant, 2 à l'arrière) > L/l/h: 4 963 (4 963 / 4 974) / 1 966 / 1 378 mm  
> Pneus AV: 265/35 R 21; AR: 305/30 R 21 > 2 295 kg\* (2 325 kg / 2 320 kg)  
> 3,01 kg/ch\* (3,05 kg/ch / 3,05 kg/ch) > 193 060 € (194 020 € / 194 500 €)  
> Essais n°s 695, 702, 710, 716 et 730

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données des versions Sport Turismo / Cross Turismo





La Taycan Turbo S ne repousse pas les lois de la physique, elle les réécrit à son avantage!



PHOTOS: FUJIFILM X100T

Porsche



Le choix de l'hybridation permet de gommer le malus sans amputer les performances.



## PANAMERA Turbo S E-Hybrid ST

700 ch > 315 km/h > 0 à 100 km/h: 3"2 (3"3)

### HORS-LES-LOIS

**A**ussi préméditées qu'elles puissent avoir été, les lois ont souvent (pour ne pas dire toujours) des effets secondaires plus ou moins désirables... tout dépend du point de vue qu'on adopte. Prenons l'exemple de la Panamera : en ajoutant 6 000 €, il est possible d'en économiser 50 000 ! Pas mal comme opération. Elle ne relève pas du Saint-Esprit, mais du sain d'esprit qui a remarqué qu'en passant de la Turbo S à la Turbo S E-Hybrid, il gommait d'un coup le malus. Mais perd-il d'un autre côté ce qu'il vient de gagner ? Pas en matière de puissance, puisque la cavalerie progresse de 630 à 700 ch. Le V8 biturbo, qui développe 571 ch depuis le restylage de 2020, reçoit l'aide d'un moteur électrique de

136 ch. Un peu sur le plan du poids, puisque les batteries et le moteur supplémentaire ajoutent 270 kg à l'équipage. Mais les performances ne s'en ressentent pas. Le 0 à 100 km/h est toujours fusillé en 3"2 et l'unité électrique donne même l'impression de gommer le léger creux du V8 biturbo avant 2 000 tr/min. C'est ce qu'on appelle un couple complémentaire ! Le comportement, enfin, est-il en retrait sur la E-Hybrid ? Pour être franc, si c'est le cas, cela ne se voit pas. La Panamera ne se refuse rien en matière de technologies, pensées pour réécrire les lois de la physique. Entre les suspensions pneumatiques pilotées, le différentiel arrière actif et les 4 roues motrices et directrices, cette plantureuse berline prend des airs de ballerine sans les avoir physiquement. À défaut d'être transparente, la direction

informe suffisamment sur ce que fait le train avant. Il tourne plutôt bien, même si le poids a tendance à le pousser tout droit. Merci à l'arrière qui tourne et atténue ce penchant. La boîte PDK ne daigne pas nous donner de quoi la critiquer. Seul le freinage le fait. À force de les solliciter, les étriers 10 pistons finissent par mettre moins d'engagement à ralentir les quelque 2 tonnes. En outre, le toucher de la pédale de frein manque de franchise et sa consistance varie selon le niveau de récupération d'énergie, ce qui est classique sur une hybride. La Panamera Turbo S E-Hybrid a donc un don : celui de jouer avec les lois. Celles de la physique, en offrant à une berline pesant un âne mort l'agilité d'un cheval vivant, et celles du gouvernement, taxant lourdement le plaisir mécanique. Il est parfois bon de jouer les hors-la-loi.

★ > **Hybride rechargeable** > Puissance cumulée: **700 ch** > Couple cumulé: **88,7 mkg** > **V8 biturbo** > **3996 cm<sup>3</sup>** > **571 ch** à 5750 tr/min > **78,5 mkg** à 2100 tr/min > Moteur électrique > **136 ch** > **40,8 mkg** > Batterie: 17,9 kWh > Intégrale > **BV 8** robotisée > L/l/h: 5049/1937/1432 mm > Pneus AV: 255/40 R 20; AR: 295/35 R 20 > **2365 kg** (2350 kg) > **3,38 kg/ch** (3,36 kg/ch) > **205300 €** (200980 €) > Essais n° 679 et 716 ★

Entre parenthèses, données de la version berline

# PANAMERA GTS

> 480 ch > 300 km/h > 0 à 100 km/h: 3"9 (3"9)



## DE GT À S

**T**out porschiste digne de ce nom reconnaît dans la version GTS une déclinaison plus authentique, plus pure du modèle qui porte ces trois lettres. Plus que la performance, c'est ici le comportement qui doit être mis en majesté. Mais comment décliner ce principe sur une berline de 2,1 tonnes et 5,05 m ? En multipliant les béquilles électroniques, seules capables de faire pencher la Panamera de GT (grand tourisme) à S (sport). Bien que cette GTS soit le premier modèle de la gamme

à recevoir un V8, la puissance demeure raisonnable avec 480 ch. C'est assez pour rester sous les 4" au 0 à 100 km/h. Cela étant, son caractère linéaire l'éloigne de ce que l'on peut attendre d'une mécanique turbocompressée. D'autant que ce bloc ne rechigne pas à prendre des tours, avec son rupteur juste avant 7000 tr/min. Dommage qu'il faille tendre l'oreille pour se rendre compte qu'il y prend plaisir. Le S vient donc surtout du comportement, à condition d'ajouter à la suspension pneumatique 3 chambres de série, qui abaisse la hauteur de caisse de 10 mm, la gestion dynamique

du châssis (PDCC Sport) avec les barres antiroulis actives et le différentiel arrière à blocage électronique (PTV Plus), ou encore les roues arrière directrices. Le train avant précis bénéficie d'une direction informative, les mouvements de caisse sont maîtrisés et le train arrière suit docilement. La motricité est imperturbable, même si la répartition du couple est moins fine que sur une électrique comme la Taycan. Elle permet malgré tout de placer cette berline et d'avoir à sortir son plus beau contre-braquage pour la remettre en ligne. Une GT qui n'est donc pas vraiment une S, mais qui s'en approche de très près.

★ > V8 biturbo > 3996 cm<sup>3</sup> > 480 ch à 6500 tr/min > 63,3 mkg à 1800 tr/min > Intégrale > BV 8 robotisée > L/l/h: 5053/1937/1417 mm > Pneus AV: 275/40 R 20; AR: 315/35 R 20 > 2160 kg\* (2040 kg) > 4,5 kg/ch\* (4,25 kg/ch) > 147900 € (150780 €) > Essais n°s 686 et 727 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Sport Turismo



PHOTOS: PORSCHE AG



PHOTOS : PORSCHE AG

## PANAMERA Turbo S

> 630 ch > 315 km/h > 0 à 100 km/h : 3"2\* (3"1)



### TRÉBUCHANT, PAS SONNANT

**C**hoisir aujourd'hui, en France, une berline ultrasportive c'est soit aimer payer (plus) d'impôts (via le célèbre malus), soit être attaché à un plaisir que l'on pourrait qualifier de mécanique et d'authentique. Mais pour que l'effort (principalement financier) soit récompensé, encore faut-il que ce fameux plaisir soit au rendez-vous. La plus puissante des Panamera non électrifiées aligne 630 ch. Le plaisir au moment d'enfoncer la pédale de droite sera bien là, avec un 0 à 100 km/h lessivé en 3"1 selon Porsche (3"2 d'après nos mesures), à comparer aux 3" de la version Turbo S Hybrid de 700 ch. L'honneur est sauf. Côté caractère, la ligne d'échappement introduite lors du dernier restylage a travaillé sa voix et offre une caisse de résonance enfin à la hauteur du musicien. Mais en bonne mécanique turbocompressée, ce V8 préfère le milieu que les extrêmes (du compte-tours). Léger temps de réaction le temps que les turbines se réveillent et rupteur qui coupe la musique alors que la fête venait de commencer, le V8 biturbo ne provoque pas

une avalanche d'émotions. Bref, par rapport à ce même V8 électrifié dans la version E-Hybrid, le caractère ne paraît pas vraiment plus pur. Au chapitre du comportement, cette version sans électrons a beaucoup à gagner. Avec 270 kg de moins, la berline devrait passer de la catégorie des poids lourds à celle des poids lourds légers. C'est effectivement le cas. La Turbo S E-Hybrid est excellente en comportement ? La Turbo S tout court est meilleure. Dotée des mêmes armes (suspension pneumatique à 3 chambres, antiroulis actif PDCC et Michelin Sport 4S dédiés), elle se joue de tout ce que la route met sur son chemin. La Panamera excelle dans les grandes courbes qui semblent moins serrées qu'au volant d'une autre sportive. Une épingle ? Aucun problème, l'auto pivote sur elle-même grâce aux 4 roues directrices et au différentiel électronique arrière. Seule la direction pourrait mieux informer, surtout autour du point milieu. La Turbo S reste l'une des meilleures berlines sportives du marché. Dommage que les arguments de son V8 ne soient pas assez sonnants, alors que son effet sur le malus est trébuchant.



★ > V8 biturbo > 3996 cm<sup>3</sup> > 630 ch à 6000 tr/min > 83,5 mkg à 2300 tr/min > Intégrale > BV 8 robotisée > L/l/h: 5049/1937/1427 mm > Pneus AV: 275/35 R 21; AR: 325/30 R 21 > 2080 kg\* (2135 kg) > 3,3 kg/ch\* (3,39 kg/ch) > 194980 € (199300 €) > Essais n°s 709 et 710 ★

\* Mesures Sport Auto. Entre parenthèses, données de la version Sport Turismo

# MACAN T

> 265 ch > 232 km/h > 0 à 100 km/h: 6"2

## TENTÉ PAR LE T ?

**L**orsqu'on se dirige vers une Macan, c'est que l'on est à la recherche d'un SUV sportif. Plutôt que d'opter pour la version d'entrée de gamme et son simple 4 cylindres roturier, on est tenté de se laisser tenter par la T. Cette déclinaison Touring promet plus de sport pour un surcoût maîtrisé de moins de 5 200 €. Mais si le prix ne flambe pas, c'est que le moteur ne fait pas d'étincelles non plus. On retrouve le 4 cylindres de la Macan tout court, première mauvaise nouvelle, lequel ne prend même pas la peine d'ajouter une poignée de chevaux. Inutile de préciser que du côté des performances aussi, c'est le statu quo le plus

total. Mais comment cette version T justifie-t-elle son surcoût, outre par l'arrivée, de série, des jantes 20 pouces, des sièges de sport électriques et de la sellerie en cuir ? Elle mise tout sur le comportement. L'amortissement piloté (PASM) est livré sans supplément (outre les 5 200 €), la hauteur de caisse est abaissée de 15 mm, la barre antiroulis avant est rigidifiée et le système de contrôle de traction PTM recalibré. En résulte un tempérament routier d'une grande efficacité, il n'y a rien à redire de ce côté-là. Mais comme la Macan d'entrée de gamme n'avait rien d'une empotée sur la route, la valeur ajoutée tient de l'épaisseur d'un papier de cigarette. Dommage, car le label T promettait nettement plus.

★ > 4 cyl. turbo > 1984 cm<sup>3</sup> > 265 ch à 5 000 tr/min  
> 40,8 mkg à 1800 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée  
> L/l/h: 4 726/1927/1606 mm  
> Pneus AV: 235/55 R 20; AR: 255/50 R 20 > 1865 kg  
> 7 kg/ch > 72 830 € ★



PHOTOS: PORSCHE AG

# MACAN GTS

> 440 ch > 261 km/h > 0 à 100 km/h: 4"5

## FAIRE DURER LE PLAISIR

**L**a Macan est sur le marché depuis 2014. Si elle a entre-temps connu deux restylages, cela commence à faire long. La raison est simple: elle ne peut pas quitter la scène tant que l'artiste chargée de continuer le spectacle n'est pas arrivée. Mais cette dernière est électrique, et son développement prend du temps. Voilà donc notre Macan condamnée à jouer les prolongations... comme elle peut. Alors que les autres gammes sont chapeautées par une version Turbo, le petit SUV doit se contenter de la GTS et de ses 380 ch. Ce qui est bien trop court pour aller inquiéter les concurrentes directes telles que les BMW X3 M Competition

et Mercedes-AMG GLC 63 pour ne citer qu'elles. Une Porsche à la traîne sur son segment, ça ne court pas les rues. La Macan GTS fait donc profil bas, malgré un V6 qui devrait lui donner confiance. Mais le caractère de cette mécanique est très linéaire et on ne retrouve pas l'effet turbo attendu, en particulier en reprises. Seule consolation, la ligne d'échappement active qui lui permet de se faire entendre. La suspension pilotée et le châssis abaissé de 15 mm, complétés par le différentiel arrière piloté PTV Plus, autorisent des passages en courbe sans frémir. Mais en face, les BMW et Mercedes sont en train de se mettre à jour en recevant, entre autres, les roues arrière directrices qui vont encore creuser l'écart avec la Macan. Pas de doute, elle aura mérité sa retraite!

★ > V6 biturbo > 2894 cm<sup>3</sup> > 440 ch à 5 700 tr/min  
> 56 mkg à 1900 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisé  
> L/l/h: 4 726/1927/1596 mm  
> Pneus AV: 265/40 R 21; AR: 295/35 R 21  
> 1960 kg > 5 kg/ch > 93 700 € ★



PHOTOS: PORSCHE AG

Porsche



## CAYENNE Coupé Turbo GT

> 640 ch > 300 km/h > 0 à 100 km/h : 3"3



### CAS À PART

**T**urbo GT... Voilà une appellation inédite chez Porsche et c'est la Cayenne qui l'étréenne. Ou plutôt la version Coupé uniquement, comme si cette carrosserie était plus sportive que la classique sur un SUV. Rappelons que pour les autres motorisations, la version avec la ligne de toit tronquée est... plus lourde ! Pour la Turbo GT, il n'y a donc pas le choix. Il faudra faire avec le coupé et ses 2 220 kg ! Et comme il vise le haut du gratin des SUV sportifs, il s'offre le V8 biturbo dans une version profondément modifiée, pour ne pas dire bonifiée. Tout ou presque a été revu, des turbos en passant par le refroidissement. De nouvelles contraintes qui ont nécessité le changement du vilebrequin, des bielles et pistons, ainsi que de la chaîne de distribution. Résultat, une puissance de 640 ch et un couple de presque 87 mkg.

Certes, on est loin dans la puissance et très loin dans la manière de la Ferrari Purosangue (725 ch tirés d'un V12), mais ce bloc de remorqueur permet à la Cayenne de détalier plus rapidement qu'une 911 GTS : 3"3 sur le 0 à 100 km/h ! Mais partir à point ne suffit pas ici, il faut savoir virer de bord. Pour cela, la Cayenne convoque tout ce qu'il se fait de plus intelligent en matière de puces. La hauteur de caisse est abaissée de 17 mm et le tarage de la suspension pneumatique de série est raffermi de 15 %. Le système de stabilisation du roulis PDCC a bénéficié d'un nouveau paramétrage pour gagner en efficacité. En plus d'être motrices (la transmission a gagné un système de refroidissement supplémentaire), les roues arrière sont directrices et la gestion de leur braquage est affinée. La géométrie des trains a aussi fait l'objet de retouches avec notamment un carrossage négatif qui augmente de 0,45°.

L'étagement de la boîte PDK est raccourci et la ligne en titane se passe de silencieux central. Les jantes de 22 pouces sont chaussées de Pirelli P Zero Corsa développés spécifiquement pour la Turbo GT. La panoplie de la parfaite sportive lui a permis de faire claquer un temps de 7'38"925 sur la fameuse boucle nord du Nürburgring. Comment ça, vous ne connaissez pas par cœur les temps réalisés sur ce juge de paix ? Nous non plus ! Mais un coup d'œil sur nos antisèches nous indique que c'est à peine moins vite qu'une Lamborghini Gallardo LP570-4 Superleggera de 2011... Cette Cayenne Turbo GT aura peut-être du mal à trouver son public : ceux qui aiment les sportives ne veulent pas d'un SUV, et vice versa. Mais les ingénieurs, eux, se sont fait plaisir. Ils ont prouvé que les lois de la physique n'étaient pas si inflexibles qu'on voulait bien le dire. La Turbo GT en est la démonstration suffisante.

★ > V8 biturbo > 3996 cm<sup>3</sup> > 640 ch à 6 000 tr/min > 86,7 mkg à 2 300 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique > L/l/h : 4 942/1 995/1 636 mm > Pneus AV : 285/35 R 22 ; AR : 315/30 R 22 > 2 220 kg > 3,47 kg/ch > 208 815 € ★



PHOTOS : PORSCHE AG



PHOTOS: PORSCHE AG

## CAYENNE Coupé GTS

> 460 ch > 270 km/h > 0 à 100 km/h: 4"5 (4"5)



### GAGNANT-GAGNANT

**L**a multiplication des normes de plus en plus assassines a mis fin, en automobile, à la règle qui voulait que les modèles, comme le bon vin, se bonifient avec le temps. Désormais, d'année en année, ils perdent des chevaux, des cylindres et des centimètres cubes... le seul gain envisageable étant celui d'un moteur électrique (si tant est que ce soit un gain). Heureusement,

il existe des exceptions à toutes les règles. La Cayenne GTS en est une. Pour sa dernière génération lancée en 2020, elle a gagné des chevaux, des cylindres et des centimètres cubes... mais pas de moteur électrique! La GTS a donc délaissé son V6 de 3,6 litres pour le V8 de 4 litres ce qui, en chiffres, se traduit par 20 ch et 2 mkg supplémentaires. Mais l'essentiel n'est pas là bien entendu. L'intérêt de ce changement ne peut pas se mesurer puisqu'il touche à l'émotion. Le feulement poli

du V6 fait place au grondement appétissant du V8 qui ne demande qu'à se dégourdir les pistons. Ce qu'il pourra faire comme n'importe quelle GTi, lui qui a pourtant 2 175 kg à déplacer! On ne les sent pas à l'accélération, à peine au freinage et légèrement en prise d'appui. La GTS retient le châssis abaissé de 20 mm, l'amortissement piloté (PASM) et la vectorisation de couple, mais peut encore ajouter les barres antiroulis actives ou les 4 roues directrices. Chaud devant!

★ > V8 biturbo > 3996 cm<sup>3</sup> > 460 ch à 6 000 tr/min > 63,2 mkg à 1800 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique > L/l/h: 4 939/1995/1656 mm > Pneus AV: 285/40 R 21; AR: 315/35 R 21 > 2175 kg (2145 kg) > 3,95 kg/ch (3,9 kg/ch) > 126 370 € (122 410 €) ★

Entre parenthèses, données de la version Cayenne GTS

## CAYENNE Turbo S E-Hybrid

> 680 ch > 295 km/h > 0 à 100 km/h: 3"8 (3"8)



### LES DEUX FONT L'AFFAIRE

**I**l y a peu, les modèles les plus puissants étaient animés par un gros moteur thermique. Aujourd'hui, ils le sont par un petit moteur électrique (en plus du premier cité). C'est le cas dans la gamme de la Cayenne, dont la version la plus musclée aligne 680 ch, obtenus par la combinaison d'un V8 de 550 ch et d'une unité électrique de 136 ch. Une paire gagnante qui expulse la Cayenne à 100 km/h en 3", soit 3 dixièmes de moins que lorsque le V8 est seul à la manœuvre (dans la version Turbo)! Revers de la médaille, ce SUV qui était déjà lourd de nature est désormais en surpoids, avec ses 2 490 kg, soit l'équivalent de 4,5 Caterham! Dès lors, contrairement à l'Anglaise, le SUV d'outre-Rhin ne peut se suffire à lui-même. Il embarque la suspension pneumatique pilotée (PASM), le contrôle actif du roulis (PDCC), le différentiel arrière piloté (PTV Plus), les roues arrière directrices et les freins en carbone-céramique. Cela gomme en partie le poids, sans l'exonérer totalement de l'inertie. Mais comme cette Cayenne est exonérée de malus, voilà qui allège la facture, ce qui n'est pas mal non plus.



PHOTOS: PORSCHE AG

★ > Hybride rechargeable > Puissance cumulée: 680 ch > Couple cumulé: 91,8 mkg > V8 biturbo > 3996 cm<sup>3</sup> > 550 ch à 5750 tr/min > 78,5 mkg à 2100 tr/min > Moteur électrique > 136 ch > 40,8 mkg > Batterie: 17,9 kWh > Intégrale > BV 8 robotisée > L/l/h: 4 926/1983/1673 mm > Pneus AV: 285/40 R 21; AR: 315/35 R 21 > 2490 kg (2535 kg) > 3,66 kg/ch (3,72 kg/ch) > 185 950 € (189 670 €) ★

Entre parenthèses, données de la version Coupé

# RADFORD

Harold Radford crée la marque éponyme en 1948. Le carrossier anglais a œuvré sur des Anglaises (Bentley Break, Aston Martin DB5 Shooting Brake), mais surtout des Mini ultra haut de gamme prisées par la jet-set, Beatles au premier rang ! Cela n'a pas suffi à assurer la pérennité de l'entreprise qui ferme ses portes en 1966. Elles ont rouvert en 2021 grâce à quatre garçons, dont le pilote Jenson Button.

radford.com



## TYPE 62-2 JPS

> 608 ch > 291 km/h > 0 à 100 km/h : 2"9

### DESSUS CHIC

**D**eux révolutions technologiques sont en passe de changer le paysage des supercars dans les années à venir. L'électrification, bien sûr, qui par sa complexité moindre ouvre les portes à de nouveaux acteurs. Mais pour le moment, le compte en matière d'émotion n'y est pas. Il y a bien un progrès technique, mais c'est tout. L'autre révolution, c'est l'impression en 3D, qui offre la possibilité de construire, modifier et dupliquer, à moindres frais et dans des délais courts, de nombreuses pièces. Pour sa 62-2, Radford en a imprimé plus de 500 ! Sachant que ce modèle est limité à 62 unités, on vous laisse faire le calcul par exemplaire... Un vrai progrès qui va également jouer un rôle dans la personnalisation des supercars. Demain, il sera possible de choisir son propre tableau de bord, par exemple. Si la 62-2 a embrassé l'impression en 3D, elle n'a heureusement pas adhéré au 100 % électrique. Le carrossier, relancé par Jenson Button entre autres, a préféré se tourner vers Lotus pour récupérer les dessous chics de la Emira, habillés de dessus chics très sixties. La fiche technique

est donc similaire, avec un châssis en aluminium collé et riveté accueillant le V6 d'origine Toyota. Lequel laisse le choix, sans l'embarras : 436 ch, 507 ch (pistons, bielles et électronique revus) ou 608 ch (compresseur). Pour vous aider à trancher, chaque niveau correspond à une définition et à un nombre d'exemplaires. Dans l'ordre d'apparition : 38 Classic, 12 Gold Leaf et 12 John Player Special. La boîte de vitesses sera manuelle à 6 rapports pour la première version et séquentielle à 7 rapports pour les deux autres. La carrosserie en fibres de carbone et le sens aigu de la conception allégée de Lotus donnent un poids annoncé de 1 000 kg à sec. Cela correspond à un allègement de 40 % par rapport à la Emira qui n'est déjà pas lourde. La ligne d'échappement en titane de la Radford doit enlever sa pierre de l'édifice et participer à ce résultat. Amortisseurs 4 voies, direction à crémaillère non assistée, disques percés et ventilés signés AP Racing, jantes chaussées de Michelin Sport Cup 2, la 62-2 ne se contente pas d'être belle, elle laisse espérer un comportement aux petits oignons. Son poids inférieur devrait lui donner l'avantage sur la Emira, déjà douée comme nous avons pu le constater.



★ > V6 à compresseur > 3456 cm<sup>3</sup> > 608 ch > Propulsion > BV 7 robotisée  
> Pneus AV : 225/40 R18; AR : 295/30 R19 > 1000 kg à sec > 1,64 kg/ch à sec  
> Prix non communiqué (62 exemplaires) ★





# RADICAL

Né en 1997, Radical illustre l'artisanat automobile anglais, le plus fertile du monde. Ses minicarques à moteur de moto ont conquis la clientèle des *clubmen*, puis la marque est passée à de grandes épreuves, comme les 24 Heures du Mans. Radical alimente un challenge monotype dans de nombreux pays. La Rapture fait son apparition en 2020.  
**radicalmotorsport.com**



PHOTOS: RADICAL

## RAPTURE

> 365 ch > 265 km/h > 0 à 100 km/h: 3"1



### SANS FILTRE

**O**n ne peut pas dire que Radical essaie de noyer le poisson. Noyer les passagers peut-être, en commercialisant une barquette sans toit ni pare-brise, mais noyer le poisson, certainement pas. En s'appelant Radical, la marque affiche la couleur. Non seulement elle n'a aucune concession – il s'agit d'artisanat automobile et non de grande distribution –, mais elle n'en fait de surcroît aucune. Ses modèles, dont la Rapture est le dernier lancé pour un usage routier, ne s'embarrassent que du strict minimum pour décrocher l'homologation, ni plus (certainement pas) ni moins (pas sûr...). La Rapture a beau avoir des phares et des clignotants, elle ne prend même pas la peine de prévoir une place pour la



plaque d'immatriculation avant. La recette est simple et efficace: une carrosserie en matériau composite greffée sur un châssis tubulaire. Pour animer cette sportive de poche (4 100 mm), un 4 cylindres costaud avec ses 2,3 litres et 365 ch. Une puissance écrasante pour délayer un poids plume de 765 kg à sec. Les 160 km/h sont ainsi accrochés en 8"4, à condition que les occupants n'aient pas oublié leurs casques. Développée comme une voiture de course, la Rapture ne renie pas ses origines sur la route, ce qui a ses bons et ses mauvais côtés. Dans la première catégorie, des sensations décoiffantes, un grip latéral imperturbable et un freinage inépuisable. Dans la seconde, des aspects pratiques et un confort aux abonnés absents. Les amortisseurs sont pourtant réglables... mais plus pour l'efficacité que pour la filtration.



> 4 cyl. turbo > 2261 cm<sup>3</sup> > 365 ch > 49,8 mkg > Propulsion > BV 6 séquentielle > L/I/h: 4100/1790/1110 mm  
 > Pneus AV: 225/410 R 17; AR: 295/30 R 18 > 765 kg à sec > 2,09 kg à sec > Prix non communiqué



## RXC GT Road

> 408 ch > 290 km/h > 0 à 100 km/h: 2"8



### COURSE TOUJOURS

**C**e n'est pas parce que la RXC dispose d'un toit, d'un pare-brise et de portes qu'elle est plus adaptée à la route que la Rapture. En tout cas, si différence il y a, cela se joue à pas grand-chose. Heureusement d'ailleurs que Radical insiste, dans l'appellation, sur GT (grand tourisme) et Road (route), car ce modèle ressemble avant tout à un prototype échappé d'un circuit. Ce qu'il est! Avec son châssis tubulaire et sa carrosserie en fibres de carbone (qui peut être apparente), la RXC contient son poids à 1 125 kg, alors

qu'elle embarque un V6 qui vient de chez Ford et cube 3 500 cm<sup>3</sup>. De série, il délivre la coquette puissance de 408 ch. Mais les plus gourmands pourront opter, en option, pour une version à... 659 ch! L'effet sur le 0 à 100 km/h n'est pas renversant (2"7 *versus* 2"8 dans la version de base), mais il faut se souvenir que, sous 3", chaque dixième gagné relève de l'exploit. Comme le reste de la voiture, la suspension vient directement de la course, avec une double triangulation à pousoirs. Les amortisseurs signés Intrax sont réglables, tout comme les barres anti-roulis. La boîte séquentielle à 6 rapports avec palettes au volant est signée Hewland.



Quant au freinage, il s'appuie sur des étriers à 6 pistons et des disques flottants de 350 mm à l'avant et 310 mm à l'arrière. Autre chiffre: 1,9 G en courbe. De quoi tourner autour (au sens propre comme au figuré) de bien des supercars.

PHOTOS: RADICAL



> V6 biturbo > 3500 cm<sup>3</sup> > 408 ch > Propulsion > BV 6 séquentielle > L/I/h: 4300/1960/1127 mm > Pneus AV: 225/410 R 17; AR: 295/30 R 18  
 > 1125 kg > 2,78 kg/ch > Prix non communiqué





# RENAULT SPORT

La marque est créée par Renault en 1976. Cette filiale, qui gère l'activité en Formule 1 et les disciplines Renault World Series, est susceptible d'aider à la mise au point de modèles de route.

La griffe RS est apposée pour la première fois sur une voiture de série avec le spider, en 1996, puis sur une suite de Clio et de Megane méchantes. En 2020, la Megane 4 R.S. décroche le record du Nürburgring!

[renaultsport.com](http://renaultsport.com)



## MEGANE R.S. Ultime

> 300 ch > 260 km/h > 0 à 100 km/h: 5"7

### LA DER DES DERS

**R**enault ne pouvait pas la laisser partir comme ça, sans un hommage. Car avec elle, c'est une page qui se tourne. Le label R.S., qui a bercé l'enfance et nourrit les rêves des adultes d'aujourd'hui, ne sera plus apposé sur une Renault malgré 47 ans de bons et loyaux services. La nouvelle griffe sportive, ce sera Alpine. En guise d'adieu, le constructeur au losange propose une série de Megane R.S., bien nommée Ultime, et limitée à 1976 exemplaires, comme l'année de naissance de la division Renault Sport. À l'extérieur, cette dernière mouture se distingue par des décorations spécifiques dans le prolongement des prises d'air des ailes avant, sur le capot et le bouclier. Dans l'habitacle, une petite plaque numérotée et signée par Laurent Hurgon, le pilote maison responsable du développement, signale que l'on est au volant d'une version pas comme les autres. Mais pas si différente non plus, dans

la mesure où elle repose sur la version Cup. Elle en reprend les réglages des liaisons au sol, les semi-slicks Bridgestone Potenza S007 et les étriers de frein signés Brembo. Pas de (bonne) surprise sous le capot puisque l'on retrouve une vieille connaissance, en l'occurrence le 4 cylindres 1,8 litre turbo. Sa puissance est toujours fixée à 300 ch et son couple à 42,8 mkg, soit la configuration que l'on connaissait déjà avec la boîte de vitesses robotisée. Il n'y a donc rien de nouveau à attendre du côté des performances (5"7 sur le 0 à 100 km/h) comme du comportement. La R.S. Ultime devrait toujours réjouir par l'efficacité de ses 4 roues directrices et la bonne volonté de son bloc, prompt à relancer en bas du compte-tours comme à grimper en haut. Nous vérifierons tout de même si Renault en a profité pour améliorer légèrement le ressenti de la direction et rendre l'amortissement plus conciliant à basse vitesse. C'est le moment ou jamais, après il sera trop tard...

★ > 4 cyl. turbo > 1798 cm<sup>3</sup> > 300 ch à 6 000 tr/min  
> 42,8 mkg à 2400 tr/min > Traction > BV 6 robotisée  
> L/l/h: 4364/1875/1425 mm > Pneus: 235/35 R19 > 1419 kg  
> 4,73 kg/ch > 53450 € (1976 exemplaires) ★

PHOTOS: RENAULT



# RIMAC

Rimac Automobili est un petit constructeur croate né de l'ambition de Mate Rimac. Après avoir greffé un moteur électrique dans une BMW E30 pour démontrer son savoir-faire, il rassemble des fonds familiaux et crée sa marque. En 2022, il fonde une coentreprise en rachetant 55 % de... Bugatti ! La nouvelle marque est vouée à s'appeler Bugatti Rimac.

[rimac-automobili.com](http://rimac-automobili.com)



PHOTOS : RIMAC



# NEVERA

> 1914 ch > 352 km/h > 0 à 100 km/h : 1"97



## PLUS VITE SANS MUSIQUE

L'expression consacrée « *aller plus vite que la musique* » ne s'applique que de façon partielle à la Nevera. Côté vitesse, il n'y a pas de problème, au contraire. La nouvelle venue dans le monde des hypercars n'a rien trouvé de mieux que d'établir un record du monde pour une voiture électrique. Sur la piste de Papenburg, en Allemagne, la supercar croate a été flashée à 412 km/h ! Un chiffre d'autant plus impressionnant que la technologie électrique est, par nature, nettement plus à l'aise en accélération qu'en vitesse maximale. Rappelons à titre de comparaison que la voiture thermique la plus rapide est la Chiron Super Sport 300+ de 1 600 ch avec 490,484 km/h. Comme cette dernière, la Nevera a reçu une configuration spécifique

pour s'attaquer à ce record, sa vitesse maximale de série étant 352 km/h, ce qui suffit déjà dans la vie de tous les jours. La Nevera va donc vite, c'est indiscutable, mais côté musique, c'est le calme plat. Comme toutes les électriques, elle fait du bruit mais qui relève plus du film de science-fiction que de la mélodie mécanique. C'est ainsi et il faudra s'y faire, car les électriques, elles, ne pourront pas faire différemment. Pour atteindre 412 km/h, la Nevera a besoin de puissance, beaucoup de puissance. Ça tombe bien, elle n'en manque pas avec ses 1 914 ch obtenus par 4 moteurs électriques installés dans chacune des roues. La batterie (lithium-manganèse-nickel) avance une capacité de 120 kWh, là où une Porsche Taycan Turbo S, qui n'a rien d'un poumon, doit se contenter de 93 kWh. Quant à la valeur de couple, elle devrait être censurée :

240,6 mkg... Il faudra avoir un gros cœur avant d'enfoncer la pédale de droite. Avec 9"3 sur le 0 à 300 km/h, personne n'est à l'abri du fameux "voile noir" connu jusqu'à présent par les pilotes... de chasse. Pour continuer dans le parallèle, la Chiron ne sera pas capable de descendre sous les 13"5 sur le même exercice. Un gouffre ! Surtout lorsque l'on sait que le poids de la Nevera dépasse 2,1 tonnes, malgré l'emploi d'un châssis monocoque entièrement en carbone. Athlète accomplie, la Nevera a également séduit par son comportement ceux qui ont eu la chance d'en prendre le volant. Répartition des moteurs électriques régulée en continu, double triangulation avec amortissement piloté, disques de 390 mm mordus par des étriers 6 pistons, la supercar est aussi à l'aise en slalom qu'en schuss. Électrisant !

> 4 moteurs électriques > 1914 ch > 240,6 mkg > Batterie: 120 kWh > Intégrale > BV automatique  
> L/l/h: 4 750/1986/1208 mm > Pneus AV: 275/35 R 20; AR: 315/35 R 20 > 2150 kg > 1,12 kg/ch > 2 000 000 € environ (150 exemplaires)



# ROLLS-ROYCE

En 1904, sir Charles Rolls commande le mécanicien Henry Royce pour faire "la meilleure voiture du monde". En 1998, après 94 ans d'excellence artisanale et d'immobilisme technologique, Rolls et Bentley sont rachetés par Volkswagen, qui cède Rolls-Royce à BMW. L'arrivée de la Cullinan en 2018 a fait passer Rolls-Royce dans une autre dimension commerciale, toutes proportions gardées.

[rolls-roycemotorcars.com](http://rolls-roycemotorcars.com)



## SPECTRE

> 585 ch > Non communiqué > 0 à 100 km/h: 4"5

### LE MONDE DU SILENCE

**L**e luxe, c'est le silence. Voilà un adage que Rolls-Royce applique à ses réalisations depuis... toujours. Quelle que soit la noblesse de la mécanique glissée sous le long capot (un V12, difficile de faire plus noble), elle n'a jamais eu le droit de se faire entendre. Finalement, ce sont les normes environnementales qui vont définitivement réduire au silence le V12, au sens propre comme au figuré. La Spectre est le premier modèle électrique de la marque, qui sera aussi le plus silencieux de l'histoire, le constructeur étant même contraint d'ajouter du bruit pour des questions de sécurité des piétons. Un V12, ce n'était déjà pas léger, mais face aux 700 kg des

batteries, c'est de la rigolade. Un peu plus et un permis poids lourd devra être exigé pour prendre le volant de ce coupé qui frôle les... 3 tonnes! Tirons immédiatement un trait sur un quelconque dynamisme, l'objectif de la Spectre en la matière étant de limiter les dégâts, ce sera déjà pas mal. Gageons que Rolls-Royce a sérieusement planché sur le système de freinage dans la mesure où ce paquebot sera capable de rejoindre les 100 km/h en 4"5 seulement. Il est toutefois conseillé de ne pas abuser de l'exercice qui risque de réduire à peau de chagrin une autonomie qui ne fait déjà pas dans l'exploit. Selon le cycle WLTP, la Spectre serait capable de parcourir 520 km entre deux charges. Dans la vraie vie – si tant est qu'une Rolls fasse partie de la vraie vie –,

il sera probablement difficile de tabler sur plus de 400 km. Avec un poids d'éléphant et des roues de 23 pouces (une première pour la marque), la suspension va avoir fort à faire pour procurer l'effet "tapis volant" tant apprécié, et même recherché, par les clients. Pour le garantir, le coupé reçoit un système d'amortissement pneumatique piloté par caméra. Il "lit" la route devant la voiture et adapte ensuite son tarage. Dans l'habitacle, tout n'est que luxe et volupté. Rolls a profité de l'électrification pour ajouter une poignée d'étoiles à l'intérieur. En plus de celles du pavillon de toit, on en trouve 4 976 (très précisément) sur les portes. La question est de savoir comment les clients accueilleront la contrainte de la charge, eux qui sont habitués à payer pour ne pas en avoir...

★ > 2 moteurs électriques (avant + arrière) > 585 ch > 91,8 mkg > Intégrale > BV automatique > L/l/h: 5 453/2 080/1 559 mm > 2 975 kg > 5,08 kg/ch > Prix non communiqué ★



PHOTOS: ROLLS-ROYCE



## DAWN Black Badge

> 600 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"8



### CRÉPUSCULE

**R**olls-Royce ira-t-il jusqu'à rebaptiser sa Dawn en Dusk ? Car si l'on rapporte sa carrière à une journée, le cabriolet est plus proche du second (*dusk* veut dire crépuscule en anglais) que du premier (*dawn* signifie aube). Au risque de faire beaucoup de déçus parmi nos lecteurs, sachez que depuis fin 2022, il n'est plus possible de signer un chèque de plus de 410 000 € (au bas mot) pour une voiture qui (comme beaucoup d'autres) emmène d'un point A à un point B. Mais la différence (avec beaucoup d'autres), c'est de rendre ce trajet inoubliable, dans le bon sens du terme. Le simple fait d'ouvrir la porte "suicide" (dit comme ça, cela ne paraît pas très accueillant) permet de se sentir immédiatement accueilli, pour ne pas dire attendu. La présentation en fait beaucoup mais jamais trop, ce qui contente même les plus exigeants. À la mise du contact, on se croirait dans une électrique: pas le moindre bruit, la moindre vibration. Le V12 biturbo est comme en lévitation. Heureusement, le rapprochement avec les aspirateurs sur roues s'arrête là et on sent s'animer

le majestueux bloc avec le raffinement d'un mouvement horloger suisse. La version Black Badge gagne 29 ch et un couple en hausse de 12,2 mkg par rapport à la Dawn "de base". Est-ce que cela change quelque chose ? Non. Le V12 de 6,6 litres applique toujours la force juste nécessaire pour que les passagers se sentent transportés sans être importunés. Enlever la capote multiépaisseur donnera l'occasion de profiter du grand air, pas du feulement des 12 cylindres qui jouent en sourdine. Le silence ici est un luxe et, une fois le couvre-chef remis en place, il y a encore moins de bruit que dans l'habitacle d'un coupé premium. La suspension se charge d'aplanir le revêtement, de sorte que les sens du conducteur en sont perturbés: il voit les scarifications de la chaussée, mais ne les ressent pas. Là où une sportive classique mord la trajectoire, la Dawn donne l'impression de la caresser. Quant aux mouvements de caisse, ils semblent uniquement présents pour que les passagers ne soient pas dépaysés des sensations ressenties sur leur yacht. La Dawn s'apprête à rentrer au port... et elle ne larguera plus les amarres.

★ > V12 biturbo > 6592 cm<sup>3</sup> > 600 ch à 5500 tr/min > 91,7 mkg à 1700 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique > L/l/h: 5285/1947/1502 mm > Pneus AV: 255/40 R 21; AR: 285/35 R 21 > 2560 kg > 4,48 kg/ch > 411990 € > Essai n° 666 ★

# GHOST Black Badge

> 600 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 4"7



## EN APESANTEUR

**E**n se fiant uniquement aux chiffres, on pourrait croire que la Ghost est une berline électrique. Une puissance et un couple aussi écrasants que le poids (2 490 kg), voilà des attributs que l'on croise désormais souvent dans les modèles "à pile". Et pourtant, la Ghost en est l'exact opposé. Cette Rolls-Royce est l'incarnation d'un art de rouler qui fait de l'émotion la seule unité de mesure. Et ici, elle est sans commune mesure. Le moindre élément provoque une sensation d'exception et de raffinement infini, sans toutefois tenir à distance le conducteur ou ses passagers. Chaque détail est le résultat d'une réflexion complexe qui débouche sur une simplicité qui confine à l'évidence. Pas d'écrans géants qui donnent l'impression d'être au multiplexe de la zone d'activités. Pas de fonction qui change la tonalité du klaxon en bruit de flatulence (si, si, ça

existe... chez une électrique comme par hasard). Pas de commandes tactiles qui fonctionnent quand on ne veut pas, et vice versa. Chaque contact avec la Ghost procure du plaisir. Ouvrir la porte qui se déverrouille électriquement comme la salle des coffres d'une banque, prendre place dans des fauteuils qui donnent l'impression d'avoir été moulés sur mesure, poser les mains sur le volant à la frêle jante qui doit diriger 5,55 m de carrosserie, tout confine à l'exception. Et ce n'est que le début. Sous le capot, comme un fidèle majordome, c'est toujours le vénérable V12 de 6 litres "trois quarts" qui prodigue ses services. D'origine BMW, il a des manières anglaises avec une capacité unique à animer dès 1 700 tr/min les 2,5 tonnes, faisant en sorte que le conducteur ne se pose jamais la question de savoir s'il pourra dépasser : il pourra. Son allonge semble interminable... peut-être aussi parce qu'on ne se rend pas compte lorsque le rapport supérieur passe. Dans cette

cathédrale automobile, la sonorité du V12 est respectueuse. Dans sa tonalité, elle fait penser à un 6 cylindres en ligne BMW. Avec la Ghost, il n'est pas question de sport. Mais mettre une berline de 600 ch entre les mains de *Sport Auto*, il y a forcément un moment où cela finit... de travers. Pour cela il faut de la place (indispensable) et de la neige (recommandé) pour que cette 4 roues motrices et directrices prenne de l'angle. Il faut également trouver comment déconnecter l'antipatinage. Un vrai jeu de piste : inhabituel pour la maison ! Une fois en condition, la Ghost dérive avec élégance et progressivité, bien que le transfert du couple vers le train avant manque de rapidité. Retour dans le bon sens pour que les caméras puissent lire correctement l'état de la chaussée qui s'annonce, et adapter la réponse des suspensions. Il faudra que le chauffeur en informe les passagers, car eux ne savent même pas ce qu'est une chaussée dégradée !

★ > V12 biturbo > 6 750 cm<sup>3</sup> > 600 ch à 5 250 tr/min > 91,7 mkg à 1 700 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique > L/l/h : 5 546/2 148/1 571 mm  
> Pneus AV : 225/40 R 21 ; AR : 285/35 R 21 > 2 490 kg > 4,36 kg/ch > 426 925 € > Essai n° 733 ★

La Ghost est plutôt faite pour filer droit... mais elle ne rechigne pas à s'encanailier.





## WRAITH Black Badge

> 632 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 4"2

### RIEN À PROUVER

**L**a production de la Wraith, comme celle de la Dawn, cessera cette année. Il faut laisser de la place pour la Spectre, qui signe l'arrivée du premier modèle 100 % électrique pourvu du Spirit of Ecstasy. Une évolution que la marque voit d'un bon œil dans la mesure où elle coche deux des critères incontournables pour une Rolls : le silence et le couple. Cela ne suffira certainement pas à consoler de la disparition du V12 biturbo (même s'il n'était pas "trois quarts" ici) et de la manière dont il donnait vie à ce coupé plus long que la plupart des berlines. La puissance et le couple étaient distillés à la demande du conducteur, quel

que soit le rapport de boîte, quel que soit le régime. Il suffisait de demander, ce à quoi sont habitués les clients de la marque. Les 632 ch permettaient de rallier les 100 km/h en 4"2, mais il n'était pas vraiment possible de s'en apercevoir, sauf à consulter le tachymètre. Le châssis n'était pas celui de la nouvelle Ghost, mais un legs de l'ancienne BMW Série 7. Il n'était donc pas doté des 4 roues directrices qui permettent de "raccourcir" une voiture longue dans les virages ou en ville. La suspension permissive lui donnait le comportement nonchalant de celles qui n'ont rien à prouver. C'est effectivement plus que jamais le cas, elle qui s'apprête à tirer définitivement sa révérence... sans faire de bruit naturellement.

★ > V12 biturbo > 6592 cm<sup>3</sup> > 632 ch à 5600 tr/min  
> 91,7 mkg à 1500 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique  
> L/l/h: 5269/1947/1507 mm > Pneus AV: 255/45 R 20; AR: 285/40 R 20 > 2360 kg > 3,73 kg/ch > 374400 € > Essai n° 622 ★



PHOTOS : ROLLS-ROYCE

Rolls-Royce



## PHANTOM

> 571 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 5"3

### NOUVELLE EXPRESSION

Chez Rolls-Royce, on ne fait rien comme les autres. Sinon, il serait délicat de justifier les tarifs élitistes. Et cette culture de la différence va loin. Par exemple, on ne "restyle" pas dans la marque de Goodwood, on insuffle une "nouvelle expression". C'est ce qui est arrivé à la Phantom qui, comme une Dacia, a connu une remise à jour de mi-carrière. Cela ne se voit pas (à la demande des clients selon la marque), mais on le devine en notant l'arrivée d'une bande de LED au sommet de la calandre, faisant le lien avec les nouveaux phares. Le V12 est reconduit tel quel, sans profiter de la hausse de la puissance des versions Black Badge, non disponible ici. Cette

noble mécanique continue à ne pas se faire remarquer, notamment grâce au recours à 130 kg d'insonorisants pour étouffer la musique d'un V12 que la majorité des conducteurs rêverait d'entendre. Mais c'est oublier qu'ici, le conducteur et le propriétaire font deux. Le second ne connaît que les places arrière et n'a qu'une seule exigence : ne pas se rendre compte qu'il roule. Les suspensions vont alors déployer des efforts incommensurables pour étouffer toutes les perturbations qui pourraient perturber la quiétude intérieure. Le conducteur s'appliquera à effectuer des changements de cap onctueux grâce aux 4 roues directrices. La nouvelle jante du volant plus épaisse, un autre ajout de cette Phantom "nouvelle expression", devrait l'y aider.



PHOTOS : JAMES LIPMAN / ROLLS-ROYCE

> V12 biturbo > 6750 cm<sup>3</sup> > 571 ch à 5000 tr/min  
 > 91,7 mkg à 1700 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique  
 > L/l/h : 5762/2018/1646 mm  
 > Pneus AV : 255/50 R 21 ; AR : 285/45 R 21 > 2560 kg  
 > 4,48 kg/ch > 463 200 € > Essai n° 673

## CULLINAN Black Badge

> 600 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 4"3

### CRISE DE JEUNISME

Rolls-Royce a battu des records en 2022, avec plus de 6000 voitures vendues. À un prix moyen de 500 000 \$, on comprend que les responsables de la marque soient contents. Autre motif de satisfaction : la moyenne d'âge du client baisse. Elle n'est que de 42 ans, soit moins qu'une marque comme... Mini ! Tout fout le camp. Des évolutions dans lesquelles la Cullinan a sa part de responsabilité. Ajouter un SUV à sa gamme permet d'aller chercher une nouvelle clientèle et lui faire découvrir l'univers de la marque. La Cullinan est donc un émissaire qui reprend l'ADN de Rolls-Royce. À commencer par un style qui ne fait toujours pas

dans la légèreté, encore moins qu'habituellement même. Logique pour un SUV dont les proportions ne permettent pas d'étirer la ligne. Et la Cullinan est aussi lourde qu'elle en a l'air (2660 kg), sauf lorsqu'on en prend le volant. Grâce à la nouvelle plate-forme, elle reçoit les 4 roues directrices qui corrigent, en partie, la tendance du train avant à élargir la trajectoire et celle du train arrière à rechigner à suivre. La version Black Badge se distingue d'ailleurs par des réglages plus dynamiques des trains roulants, ou *a minima* moins patauds. Le V12 "trois quarts" passe de 571 à 600 ch, ce qui n'a que peu d'incidence sur les performances ou sur l'agrément, les deux étant déjà au-dessus de toute critique.

> V12 biturbo > 6750 cm<sup>3</sup> > 600 ch à 5250 tr/min  
 > 91,7 mkg à 1750 tr/min > Intégrale > BV 8 automatique  
 > L/l/h : 5341/2000/1835 mm > Pneus AV : 255/50 R 21 ;  
 AR : 285/45 R 21 > 2660 kg > 4,43 kg/ch > 344 000 €



PHOTOS : ROLLS-ROYCE



SCG

SCG

Le metteur en scène américain James Glickenhaus, grand amateur de Ferrari sur mesure, semble décidé à gagner de l'argent avec ses voitures. Il a fondé sa marque, Scuderia Cameron Glickenhaus, et exposé à Genève pour la première fois en 2015. Après de beaux succès en compétition, il vise Le Mans.

[glickenhausracing.com](http://glickenhausracing.com)



004 S

> 650 ch

## EXAMEN RÉUSSI

**I**l y a des crash-tests qui font plus mal au cœur que d'autres. Mais ce passage obligatoire est un mal pour un bien : non seulement il fait progresser la sécurité, mais il constitue l'une des dernières étapes avant la commercialisation. La toute nouvelle 004 S (dévoilée en... 2017)

est (enfin) passée au crash-test début 2022, la marque ayant même diffusé les images. L'objectif n'était pas de rassurer sur le niveau de sécurité de la supercar... mais sur sa réalité. La 004 n'a jamais été aussi proche de sa mise sur la route. En version S, pour Stradale, elle est équipée du V8 Corvette à compresseur de 650 ch avec une boîte à 6 rapports manuelle. La CS,

pour Competition Stradale, vise de son côté les track days avec le même moteur, mais porté à 750 ch. Enfin, la version Competition s'en remet au V8 atmosphérique dans une déclinaison de 520 ch. Ces deux dernières reçoivent une boîte séquentielle à 7 rapports. L'attente aura été longue, mais SCG a brillé sur circuit, ce qui laisse penser que la patience sera récompensée.

★ > V8 à compresseur > 5000 cm<sup>3</sup> > 650 ch > 73,4 mkg > Propulsion > BV 6 manuelle > 1179 kg > 1,78 kg/ch > 500 000 € environ ★

007 S

> 1000 ch environ

## LÂCHER LA BRIDE

**L**a première 007 S a été vendue ! Le nom de l'acheteur est tenu secret par l'agent commercial. Il a, en tout cas, signé un "Bond" de commande de plus de 2,1 millions d'euros. Il ne manquerait plus que l'heureux élu s'appelle James ! Cette 007 S est la première d'une courte lignée de 24 exemplaires destinée à un usage routier, avec toutes les réserves que cela implique. Car cette hypercar est directement dérivée de la 007 LMH alignée aux 24 Heures du Mans, aux côtés des Toyota, Porsche, Ferrari et Peugeot, avec les arguments pour rivaliser. En quittant le circuit, la SCG a... gagné des chevaux ! Le règlement du championnat d'endurance fixe en effet la puissance maximale à 680 ch. Une fois levée cette bride, le V8 de 3,5 litres, mis au point par le spécialiste français Pipo Moteurs, serait capable de délivrer quelque 1000 ch. L'objectif de la marque est on ne peut plus clair : se rapprocher le plus possible d'un

rapport poids/puissance de 1 kg/ch. Comme la SCG est annoncée à 1270 kg, l'objectif semble accessible ! Le monde des hypercars devra donc compter avec cette 007 S qui,

comme une certaine McLaren F1, propose d'emmener deux passagers installés autour du pilote. Ce qui ne sera pas forcément bon pour le rapport poids/puissance...



★ > V8 biturbo > 3500 cm<sup>3</sup> > 1000 ch environ > Propulsion > BV 7 robotisée > 1270 kg environ > 1,27 kg/ch environ > 2130 000 € (24 exemplaires) ★



# SECMA

La Société d'étude et de construction de mécanique automobile fait partie des derniers artisans français. Installée à Aniche, dans le Nord, elle assemble une gamme de véhicules de type buggy, avec ou sans permis, ayant tous pour objectif de proposer beaucoup de plaisir pour un investissement limité.

[secma-performance.fr](http://secma-performance.fr)



La F16 Turbo devient GT à la suite de son restylage, mais sa recette ne change pas !



## F16 Turbo GT

> 225 ch > 240 km/h > 0 à 100 km/h : 5"1\*



### FRANGLAISE

**D**epuis 28 ans, Secma est l'exception qui confirme la règle selon laquelle il n'y aurait plus d'artisans automobiles en France. Or, il y en a au moins un qui ne se contente pas de faire uniquement de la présence. Sous la houlette de Denis Richard, un passionné passionnant, la petite marque d'Aniche dans le Nord construit des engins hautement sympathiques, qu'ils prennent la forme de quadricycles, de buggys ou d'ULM. Celui qui a notre préférence prend la forme d'une sportive comme on les aime : ultralégère et raisonnablement puissante. Une réalisation française à l'anglaise, une franlaise cette F16 Turbo qui, en 2022, vient de connaître un restylage qui la fait devenir F16 Turbo GT. L'essentiel des modifications touche la partie avant, avec la volonté d'améliorer le refroidissement, que ce soit

par l'entrée de l'air ou sa sortie. Le généreux extracteur aménagé sur le capot ajoute un côté bestial à ce qui reste un sympathique coléoptère sur roues. Les phares changent de forme, de technologie aussi, puisqu'ils passent aux LED. Ce qui ne change pas, c'est la recette magique qui fait de cette F16 Turbo GT une sportive si attachante. Nous l'avions pesée à 705 kg avant le restylage, il n'y a pas de raison pour que cela change. Elle se passe toujours de ce qui est indispensable à la première citadine venue (ABS, airbag, assistance de direction, etc.) mais retient l'essentiel côté plaisir de conduire : un 4 cylindres turbo de 225 ch qui entraîne les roues arrière. Comme il n'y a pas d'ESP non plus, mais que le différentiel autobloquant est livré de série, une tour de circuit se transformera vite en séance de glisse pour ceux qui ont un pied droit en fonte. La marque a prévu le coup : il est possible de

démonter les portes (et le toit), ce qui sera plus pratique pour voir la sortie du virage ! Comme ses homologues anglaises, la Secma est un stage de pilotage à elle toute seule. Le moteur en position centrale arrière allège le train avant. Pour qu'il tourne, il faut donc le charger. Mais dans de justes proportions. En cas d'excès, c'est le train arrière qui passera devant. La direction manque de consistance autour du point milieu et la commande de boîte, fournie par Peugeot, est camionnesque à côté de celle d'une MX-5. La marque annonce 4"8 sur le 0 à 100 km/h, ce qui tend à prouver une certaine honnêteté intellectuelle dans la mesure où nous l'avions mesurée à 5"1. Le 1000 m départ arrêté est effectué en 25"1 ce qui, sans Launch Control, se comprend. De toute façon, ce ne sont pas les chiffres qui comptent ici, ou alors ceux des battements de cœur pour cette sportive unique.

> 4 cyl. turbo > 1598 cm<sup>3</sup> > 225 ch à 5 500 tr/min > 30,6 mkg à 1900 tr/min > Propulsion  
> BV 6 manuelle > L/l/h : 3182/1735/1165 mm > Pneus AV : 195/50 R15 ; AR : 215/45 R16 > 705 kg\* > 3,13 kg/ch\* > 39600 € > Essai n° 716

\* Mesures Sport Auto



# ŠKODA

Marque pionnière, la société Laurin & Klement est fondée à Prague en 1895. Le grand groupe d'industrie lourde Škoda la rachète et la fusionne avec sa propre division automobile en 1925. Luxueuses avant-guerre, populaires durant l'ère soviétique, les Škoda sont, depuis 1991 et le rachat par VW, basées sur les plates-formes du groupe.

[skoda.fr](http://skoda.fr)



PHOTOS : ŠKODA

## OCTAVIA RS

> 245 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h : 6"7 (6"7)



### ASPIRANTE SPORTIVE

**S**i la Skoda Octavia n'est pas du genre à faire des vagues, c'est parce qu'elle n'en a pas besoin. Sûre de ses arguments, elle préfère faire profil bas, même en version RS. Et si vous n'avez pas eu l'occasion de la croiser en vert Mamba, il y a des chances pour que vous ne l'ayez même pas reconnue. Si elle a autant confiance en elle, c'est qu'elle se fournit chez la marque sœur Volkswagen. Plus précisément auprès de la célèbre Golf GTi. Elle en reprend l'archiconnu moteur 2 litres turbo, dans sa définition à 245 ch. Une mécanique qui n'est pas du genre démonstrative, mais qui fait son boulot avec application. Jamais pris au dépourvu, même (pour ne pas dire surtout) en bas du compte-tours, ce bloc délivre couple et puissance avec une linéarité géométrique. Cela permet à la boîte à double embrayage de limiter ses interventions, qu'elle réalise la plupart du temps à bon escient, mais en prenant son temps. Il manque également une sonorité plus évocatrice du côté des pots d'échappement, celle qui sort des haut-parleurs ne faisant pas illusion (auditive) bien longtemps. Avec un temps de 6"7 sur le 0 à 100 km/h, la Octavia est tenue à distance par la Golf GTi (6"3) qui profite de son gabarit (donc de son poids) inférieur. À ce propos, la différence de poids entre la berline et le break Octavia est négligeable, ce qui explique un temps d'accélération identique. En optant pour les suspensions pilotées, le châssis est abaissé de 15 mm, ce qui joue en faveur du comportement. Le maître mot ici est l'efficacité. Inutile de chercher à placer l'arrière, la Octavia n'est pas faite pour ça. Mieux vaut se concentrer sur la trajectoire pour passer vite et propre. Équipé d'un différentiel autobloquant, le train avant encaisse le couple lorsque les conditions sont sèches. Sur une chaussée humide, c'est une autre paire de... pneus. Skoda aurait également pu faire quelques efforts en matière de précision de la direction ou proposer une position de conduite moins haute. Mais nous ne sommes pas à bord d'une authentique sportive. Le simple fait que nous l'ayons oublié peut être considéré comme un beau compliment pour cette Octavia.



L'habitacle ne respire pas le sport et la position est trop haute. Mais au volant, le charme opère.



★ > 4 cyl. turbo > 1984 cm<sup>3</sup> > 245 ch à 5250 tr/min  
> 37,7 mkg à 1600 tr/min > Traction > BV 7 robotisée  
> L/l/h: 4702/1829/1457 mm > Pneus: 225/35 R19 > 1445 kg  
(1457 kg) > 5,9 kg/ch (5,95 kg/ch) > 46470 € (47580 €) ★

\* Entre parenthèses, données du break Combi



# SSC

Fondée en 1998 sous le nom de Shelby SuperCars, ce petit constructeur de... supercars est devenu SSC North America, probablement parce que l'homonymie de son fondateur (sans lien de parenté) avec Carroll Shelby gênait. Après l'Aero et son V8 de 1183 ch, SSC parie sur la Tuatara pour rivaliser avec la Bugatti Chiron, au moins en vitesse de pointe.

[sscnorthamerica.com](http://sscnorthamerica.com)



# TUATARA

> 1775 ch > 474,8 km/h > 0 à 100 km/h : 2"7



## PETIT À PETIT

**C**ela prend du temps d'aller vite ! C'est ce que doit se dire la Tuatara qui se voyait décrocher le record de la voiture la plus rapide du monde plus tôt que ça. Elle a même été tentée d'aller plus vite que la musique en annonçant avoir franchi la barre mythique des 500 km/h. Mystique en l'occurrence, ce record n'ayant jamais été officiellement validé. Un camouflet dont elle se remet petit à petit en reprenant les choses dans l'ordre et en progressant

par étapes. Mi-2022, elle a ainsi accroché la vitesse de 474,8 km/h, un chiffre validé par un expert indépendant et le matériel de mesure adéquat, mais pas officialisé : pour cela, la prétendante doit faire deux "runs" (soit un aller-retour) et c'est la moyenne des vitesses maximales qui sera retenue. Qu'importe, car ce que vise la Tuatara, c'est dépasser les 490,484 km/h, le record bien officiel cette fois de la Bugatti Chiron 300+. Pour cela, elle peut toujours compter sur son aérodynamisme d'aile d'avion (Cx de 0,279) qui lui permet de fendre l'air sans décoller. Car avec son poids

plume de 1 247 kg à sec, elle aurait vite fait de reproduire les acrobaties des Mercedes "volantes" aux 24 Heures du Mans de 1999. Le moteur est un V8 biturbo de 6 litres de cylindrée avançant 1 370 ch d'origine. En remplaçant le super par de l'éthanol, sa puissance fait un bond à 1 775 ch. De quoi passer sous les 3" sur le 0 à 100 km/h, mais pas encore au-dessus de la barre des 490 km/h. Mais comme dit le proverbe : tout vient à point à qui sait attendre. Même s'il est difficile de faire attendre une hypercar née pour gagner du temps... et ne pas en perdre.

★ > V8 biturbo > 5997 cm<sup>3</sup> > 1775 ch à 8 800 tr/min > 176,9 mkg à 6 800 tr/min > Propulsion > BV 7 robotisée > L/l/h : 4633/2065/1067 mm > Pneus AV : 245/35 R 20 ; AR : 345/30 R 20 > 1247 kg à sec > 0,71 kg/ch à sec > 2 000 000 € environ (100 exemplaires) ★



PHOTOS : SSC



# TESLA

Elon Musk, créateur de PayPal et SpaceX, dirige aujourd'hui Tesla qu'il a cofondé en 2003 à Palo Alto, en Californie. Après la Roadster, à base de Lotus Elise (production arrêtée, 2 500 exemplaires environ), Tesla a lancé la berline Model S et continue à vendre des composants à Mercedes ou Toyota. Réseau et gamme s'étendent, mais la Roadster est toujours en développement.

[teslamotors.com](http://teslamotors.com)



## ROADSTER

> 400 km/h environ > 0 à 100 km/h: 2"1



### SITÔT DIT, SI TARD FAIT

**L**a Tesla Roadster arrivera un jour, c'est une certitude. Elon Musk n'est pas homme à ne pas tenir ses promesses... même (peut-être surtout) les plus fantasques. Et lorsque l'on voit ce dont est capable une banale berline Model S Plaid, ou les impressionnantes Rimac Nevera (100 % électrique) et Koenigsegg Gemera (hybride), on se dit que les chiffres espérés en matière d'accélération ne tiennent pas de la science-fiction. Et si la Roadster n'est pas encore devenue réalité, cela ne serait pas à cause de problèmes de développement. Selon Franz von Holzhausen, le patron du design chez Tesla, ce modèle ne fait pas

partie des priorités de l'entreprise. Priorité qui se résume dans la formule suivante : « Électrification de masse. » Or si la Roadster pèsera certainement lourd, elle n'a effectivement pas vocation à être diffusée à grande échelle. Et Franz de préciser : « *Le roadster sera mieux que prévu.* » Les promesses d'origine étaient pourtant déjà... prometteuses. Le 0 à 100 km/h en 2"1 semble suffisant pour faire rêver les amateurs de sprint. Mais pour marquer l'histoire avec un grand H – ce à quoi Elon Musk commence à être habitué –, descendre sous le temps de la Koenigsegg (1"9) serait bien vu. De même, une autonomie de 1 000 km permettrait de marquer... les esprits cette fois. Autre promesse ambitieuse, celle de révolutionner

les essuie-glaces. Positionnés à la verticale, guidés par des glissières électromagnétiques en haut et en bas, ils se déplaceraient horizontalement, sur toute la largeur du pare-brise. Dernière promesse, la plus "muskienne" certainement : faire voler la Roadster, au sens propre du terme. Un Pack SpaceX intégrerait ainsi des propulseurs à air comprimé froid chargés de mettre l'auto en lévitation, un mètre au-dessus du sol, pas plus pour éviter les blessures en cas de chute... Mais la révolution ne s'est pas faite en un jour et il reste du travail aux ingénieurs pour cocher toutes les cases d'un cahier des charges qui s'allonge au fil du temps. Au moins ont-ils l'assurance de ne pas être au chômage technique de sitôt.



> 3 moteurs électriques (2 arrière + 1 avant) > 1020 mkg > Batterie: 200 kWh environ > Intégrale > 165 000 € environ



La Tesla Roadster promet beaucoup... et s'en tient là pour le moment.



PHOTOS: TESLA

Tesla

# MODEL S Plaid

> 1020 ch > 322 km/h > 0 à 100 km/h : 2"1

## ÉLECTROCHOC

**L**a Model S aurait pu se contenter d'être l'une des berlines électriques les plus vendues au monde. Mais c'était sans compter sur le côté... facétieux du patron de la marque. Un grand enfant qui a certainement usé ses pantalons à jouer aux Scalextric dans sa jeunesse, et n'a jamais cessé de s'amuser. Plutôt que de restyler profondément la Model S datant de 2012 à l'extérieur, comme l'aurait fait n'importe quel constructeur, Tesla lui a greffé un volant Yoke (façon avion de chasse), a adapté la planche de bord de la Model 3 et a ajouté une version Plaid surpuissante. Les moteurs sont nouveaux et reçoivent, à l'arrière, un habillage en carbone leur permettant de résister à la chaleur dégagée, en dépit du nouveau système de refroidissement. La batterie de 104 kWh, pour sa part, a vu sa tension passer de 350 à 450 V. Le résultat est terrifiant : 1 020 ch et 148 mkg de couple ! Reste à voir ce que donne un temps de 2"1 sur le 0 à 100 km/h. Pour cela, il faut sélectionner le mode Dragster. La batterie passe en préchauffage (ce qui peut prendre plus de 5 minutes), la suspension

arrière se surélève et l'ensemble des garde-fous (comme la répartition du couple) est mis en "alerte". Pied sur le frein, puis pied sur l'accélérateur, puis on lâche tout (sauf le pied droit). Ce qu'il se passe après est difficile à décrire. La Model S est catapultée comme si un TGV venait de lui rentrer derrière à pleine vitesse. Les occupants, conducteur en tête, sont sous le choc... La poussée est tellement écrasante, immédiate, sans le moindre temps mort ni repère auditif que les sensations peuvent en devenir désagréables. La ligne droite, que l'on avait choisie trop longue, ne l'est pas assez. Ce qui cause quelques sueurs froides au conducteur lorsqu'il saute sur les freins et se rend compte que la Model S freine nettement moins bien qu'elle n'accélère ! Tesla en est conscient et proposera bientôt en option des freins en céramique. Côté comportement, ça se passe mieux car l'électronique gère et la Plaid a été modifiée au niveau des essieux (en aluminium renforcé), des suspensions et des pneumatiques. De quoi devancer une Porsche Taycan Turbo S, il est vrai moins puissante avec ses 761 ch. Mais c'est une fois de plus la preuve que la technologie électrique fait plus que redistribuer les cartes : elle change les règles du jeu.

> 3 moteurs électriques (2 arrière + 1 avant) > 1020 ch > 147,9 mkg  
★ > Batterie : 104 kWh > Intégrale > BV automatique > L/l/h : 4975/1963/1450 mm ★  
> Pneus : 245/45 R 19 > 2162 kg > 2,12 kg > 138990 €



PHOTOS : DENIS MEUNIER



## MODEL X Plaid

> 1020 ch > 262 km/h > 0 à 100 km/h : 2"6

### ÉCOLO ÉCONO

**T**esla a beau être l'une des entreprises les plus florissantes en bourse, le constructeur n'en reste pas moins tenu de dégager des bénéfices. Et même de plus en plus, car arrive un moment où les investisseurs... veulent un retour. Comme la Model S, la Model X a limité ses modifications extérieures lors du restylage de 2021. Économies obligent. Elle a en revanche changé d'habitacle... pour reprendre le même que celui de la Model 3. Technologiquement, la Model X fait cause commune avec la S. La version Plaid reprend la définition de la berline, ce qui suffit à en faire le SUV le plus rapide du marché. Il est même plus rapide que la plupart des sportives, voire des supercars ! Le 0 à 100 km/h est ainsi désintégré en 2"6, un chiffre dont nous n'avons que peu de raisons de douter en dépit des 2,5 tonnes de ce mastodonte. Il ne faut pas être devin pour imaginer que des freins classiques jetteront rapidement l'éponge. La solution en céramique, prévue en option sur la S, ferait bon effet sur le SUV. Il faudra "seulement" ajouter 20000 \$ (18600 €) à la note finale. Il n'y aura en revanche rien à faire pour la direction qui manque d'informations ou le poids qui manque... de légèreté ! La gestion électronique aide la Model X à tourner sur la route, mais en ville, les 4 roues directrices n'auraient pas été de trop. Mais cela demande d'investir...

★ > 3 moteurs électriques (2 arrière + 1 avant) > 1020 ch  
> 147,9 mkg > Batterie: 104 kWh > Intégrale > BV automatique  
> L/l/h: 5 037/1999/1685 mm > Pneus: 245/45 R 20  
> 2509 kg > 2,46 kg/ch > 141990 € ★



## MODEL 3 Performance

513 ch > 261 km/h > 0 à 100 km/h : 3"3

### RETOUR À L'ANORMAL

**C**ela a fait grand bruit en début d'année. Tesla a, du jour au lendemain, significativement réduit le prix de ses modèles. Mais lorsque l'on compare le prix de la Model 3 Performance dans les hors-séries des meilleures sportives 2022 et 2023, on se rend compte... qu'il n'a pas bougé ! Il est en fait revenu à son niveau d'avant. Plutôt qu'une baisse, c'est donc un retour à la normale. À 59990 €, donc, la Model 3 Performance propose 513 ch, mais surtout un 0 à 100 km/h que peu de berlines de son segment peuvent avancer. Aucune même. Et le fait qu'elle frise 1,8 tonne ne fait pas trembler ses électrons : 3"3 pour atteindre 100 km/h, c'est hors normes... pour ne

pas dire anormal. C'est en effet le même temps qu'une Porsche 911 GT3 de 510 ch pour 1 435 kg ! *No comment.* La Tesla devra certes laisser refroidir ses batteries, alors que la Porsche pourra tourner jusqu'à ce que son réservoir soit vide, mais quand même. Les 4 roues motrices (un moteur sur chaque essieu) combinées à la bonne répartition des masses (52/48 %) donnent un comportement équilibré. La gestion électronique du couple entre les essieux, mais aussi entre les roues du train arrière, offre une motricité infailible et un effet différentiel. L'ajout du Pack Performance comble un peu les lacunes de la Model 3 au freinage (disques et liquide de frein Performance) et améliore encore le comportement grâce aux pneus Michelin Cup 2.

★ > 2 moteurs électriques (1 avant + 1 arrière) > 513 ch  
> 67,3 mkg > Batterie: 80,7 kWh > Intégrale > BV 1 automatique  
> L/l/h: 4694/1849/1445 mm > Pneus: 235/35 R 20  
> 1785 kg > 3,48 kg/ch > 59990 € ★



# TOYOTA

Sakichi Toyoda est un important fabricant de métiers à tisser. En 1936, son fils Kiichiro construit la AA, première voiture japonaise.

Devenu leader mondial, il défend âprement sa première place. Investie dans l'hybride, la marque cherche également à dynamiser son image avec la griffe GR.

[toyota.fr](http://toyota.fr)



## YARIS GR Track

> 261 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 5"2\*



### L'ANTIDOTE

**L**a Yaris GR est le genre de voiture qui aurait pu voir le jour dans les années 1990 – pourquoi pensez-vous à la Clio V6 ? –, mais en 2023 elle fait figure d'exception. La règle, c'est la disparition des moteurs thermiques musclés, des sportives dévergondées, et l'homogénéisation de l'offre. La Yaris GR est l'antidote à la morosité automobile. D'abord parce qu'elle a un look de voiture de rallye qui attire tous les regards, elle qui est née discrète citadine. Ensuite parce qu'elle embarque un 3 cylindres tellement gonflé qu'il pourrait tenir tête à un 6 ! Pour un 3 pattes de 1,6 litre, 261 ch et 36,6 mkg de couple, ça commence à causer comme on dit. Enfin parce que tout ce qu'il y a autour de ce petit bloc a été soigné par les équipes qui œuvrent en

sport automobile, du WRC au championnat du monde d'endurance en passant par le Dakar. La Yaris GR reçoit ainsi une transmission intégrale paramétrable (60 % sur l'avant en mode normal, 50/50 % en Track et 70 % sur l'arrière en Sport) et, pour compenser, des portes et un hayon en aluminium afin d'économiser 27,5 kg. Un cocktail détonnant qui commence par exploser le 1 000 m départ arrêté en 24"7 ! Mais c'est sur les petites routes sinueuses que ses gènes de voiture de rallye vont pouvoir s'exprimer, surtout en finition Track (différentiels avant et arrière, pneus Michelin Pilot Sport 4S, jantes forgées et disques de 365 mm à l'avant). Grâce à son empattement riquiqui, il ne faut pas beaucoup de virages pour se rendre compte que le train arrière ne demande qu'à se placer au lever de pied, voire se déhancher au frein. Malgré cela, la Yaris n'est jamais vive et prévient

toujours de ses réactions. En mode Track, on retrouve la tendance naturelle au sous-virage des intégrales, ce que la position Sport va efficacement corriger. La suspension maintient la caisse tout en évitant qu'elle rebondisse à la moindre irrégularité. Sur circuit, son réglage peut être jugé trop souple, mais cet usage est quelque peu contre-nature. La commande de boîte se montre virile, mais son étagement bien calibré. Quant au freinage, il répond présent en cas de besoin et peut être dosé avec finesse. L'ambiance sonore est plutôt réussie avec un 3 cylindres à la musicalité gourmande mais qui a besoin des haut-parleurs pour être réellement audible. Un bémol concerne la position de conduite, à la fois trop haute et trop assise. Normal, dans la mesure où la Yaris est à la base une citadine. Ce qu'elle a réussi à nous faire oublier, c'est dire l'étendue de son talent !

★ > 3 cyl. turbo > 1618 cm<sup>3</sup> > 261 ch à 6000 tr/min > 36,6 mkg à 3000 tr/min > Intégrale > BV 6 manuelle > L/l/h: 3995/1805/1455 mm > Pneus: 255/40 R 18 > 1283 kg\* > 4,91 kg/ch\* > 39400 € > Essais n°s 708, 710 et 719 ★

\* Mesures Sport Auto



PHOTOS : LAURENT VILLARON





Un châssis équilibré,  
un moteur vivant et  
un train arrière joueur...  
la recette du plaisir.



PHOTOS: LAURENT VILLARON

## GR86

> 234 ch > 226 km/h > 0 à 100 km/h : 6"3

### À L'ANCIENNE

**A**vant de célébrer la noce avec BMW, ce qui a donné naissance à la GR Supra, Toyota avait convolé avec Subaru. Une union de laquelle était apparu, en 2012, un coupé directement échappé des années 1990. Imaginez un peu : propulsion, boîte mécanique, 4 cylindres boxer atmosphérique et un couple de 21 mkg perché à 6600 tr/min. Une sportive bien sous tous rapports... un peu trop bien même, avec sa cavalerie limitée à 200 ch. Ça, c'était la GT86 et c'était avant. Depuis, elle a été restylée, s'appelle GR86 (pour Gazoo Racing) et développe 234 ch ! Voilà qui se présente mieux... Même le couple a fait des efforts en montant à 25,5 mkg tout en faisant descendre le régime auquel cette valeur est atteinte à 3700 tr/min. Et pour ceux qui craignent l'arrivée d'un turbo derrière la progression de ces chiffres, qu'ils se rassurent, c'est l'augmentation de la cylindrée (de 2 à 2,4 litres) qui a permis tout ça. Et sans faire perdre au boxer sa bonne humeur à prendre des

tours ! Le rupteur est à 7500 tr/min ? Qu'à cela ne tienne, non seulement il y va, mais il y retourne avec toujours autant d'enthousiasme. Ce dernier gagne rapidement le conducteur qui, après avoir pesté contre une course d'embrayage trop longue, multiplie les passages de vitesses par simple plaisir. Légèrement perfectionnistes sur les bords, les metteurs au point en ont profité pour rigidifier la caisse de... 50 % ! Une paille. Le train avant, à la fois léger et incisif, montre la direction à suivre avant de viser le point de corde. Les pneus Michelin Pilot Sport 4 s'assurent que la trajectoire ne s'élargit pas d'un centimètre pour permettre au conducteur de remettre les gaz en sortie et de profiter d'un train arrière qui enroule en douceur. Et le plus agréable, avec cette GR86, c'est qu'elle ne demande pas à rouler à une allure délirante pour prendre un plaisir simple, comme il n'en existe et n'en existera plus beaucoup. Pour preuve, cette GR86 sera mise à la retraite en 2024, car elle ne répondra plus à certaines normes de sécurité. Raison de plus pour en profiter avant.

> 4 cyl. à plat > 2387 cm<sup>3</sup> > 234 ch à 7000 tr/min > 25,5 mkg à 3700 tr/min  
★ > Propulsion > BV 6 manuelle > L/l/h : 4265/1775/1310 mm > Pneus : 215/40 R 18 ★  
> 1293 kg > 5,52 kg/ch > 33900 € > Essais n°s 722 et 732

Toyota



PHOTOS: ADRIEN CORTESI

# GR SUPRA

> 340 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"4\*



## TRAVAUX MANUELS

**T**oyota n'a jamais été connu comme un constructeur... débridé. C'était même l'inverse jusqu'à l'arrivée récente dans sa gamme de modèles sportifs, originaux, voire les deux à la fois. Même la Prius, dans sa dernière version à peine dévoilée, ne cherche plus à associer hybridation avec ennui... Côté sportives originales, nous y revenons, il y a au moins trois raisons de venir chez Toyota: la Yaris GR, la GR86 et la Supra. Un coupé propulsion équipé d'un 6 cylindres en ligne, on se croirait chez BMW! En fait, c'est une BMW, une Z4 plus précisément. Proches techniquement, elles diffèrent philosophiquement puisque l'Allemande est un cabriolet et la Japonaise un coupé.

La Supra ajoute cette année un autre critère distinctif: elle est désormais disponible en boîte manuelle, preuve que Toyota a décidé de suivre sa propre voie, ce dont on se félicite quand c'est la bonne. Développée en interne à partir d'éléments ZF, cette transmission compte 8 rapports et offre des débrayements courts et des verrouillages francs. Mais les adeptes des passages à la volée seront freinés dans leur élan par une commande un peu accrocheuse et une course d'embrayage trop longue. Bien vu, le double débrayage automatique (qu'il est possible de couper) permettant de profiter des vocalises polies du 6 cylindres! Ce dernier est tellement disponible qu'il n'est pas nécessaire de (sur)jouer du levier. Une mécanique qui se marie bien également avec la boîte automatique qui n'a même

pas besoin d'être rapide. Ce début d'année est aussi l'occasion pour les ingénieurs, décidément sur tous les fronts, de peaufiner les trains roulants: pilotage des amortisseurs revus, assistance de direction recalibrée et caoutchoucs de barres antiroulis rigidifiés. Cela ne fait pas de mal à la précision de ce coupé doté d'un équilibre exquis, jamais contre l'idée d'enrouler de l'arrière à la demande du conducteur et après l'avoir prévenu. Les pneus Michelin Super Sport séduisent par leur grip, les freins (pourtant redimensionnés) manquent encore d'endurance. Alors méca ou auto? La méca permet de retrouver l'usage du pied gauche et du bras droit, ce qui a son charme, et d'économiser 22 kg. Mais par le jeu du malus, plus important, la version manuelle est plus chère que l'auto! Un comble...

★ > 6 cyl. en ligne turbo > 2998 cm<sup>3</sup> > 340 ch à 5000 tr/min > 51 mkg à 1600 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique > L/l/h: 4379/1854/1292 mm  
> Pneus AV: 255/35 R 19; AR: 275/35 R 19 > 1516 kg\* > 4,45 kg/ch\* > 68400 € > Essais n°690, 693, 695 et 727 ★

\* Mesures Sport Auto



# GR SUPRA 2.0

> 258 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 5"2

## COUPÉ AMPUTÉ

**I**nutile de chercher, la Supra 2.0 est en tout point identique à sa grande sœur 3.0. Seuls les spécialistes (s'il y en a) remarqueront des sorties d'échappement et des jantes plus petites. La plus grosse différence ne se voit pas puisqu'il faut ouvrir le capot pour la découvrir. Si elle ne se voit pas, elle peut en revanche s'entendre. Cette Supra n'a pas la tessiture d'un 6 cylindres en ligne BMW. Logique, puisqu'elle accueille un 4 cylindres de 2 litres de la même provenance. La perte sur le plan auditif est indiscutable et le recours aux haut-parleurs a autant d'effet qu'un pansement sur une jante de bois (célèbre dicton adapté à l'automobile). Les performances, en revanche, ne déçoivent

pas, en accélération pure comme en reprises. Mais le vrai gain dans cette perte (de 2 cylindres) est à chercher du côté de l'équilibre. Plus compact que le 6 cylindres, le bloc a été reculé et l'ensemble pèse 100 kg de moins. La répartition des masses atteint le rapport idéal de 50/50 %. Cela entraîne une belle neutralité dans les réactions tout en offrant un train avant plus incisif. Pour que l'arrière se déhanche, il faudra en revanche lui demander avec autorité, sinon il se bornera à suivre sagement l'avant. Grâce au différentiel à glissement limité, en option, les dérives sont progressives et la direction à la faible démultiplication permet de contre-braquer de manière efficace. La Supra 2.0 tient son rang de coupé d'entrée de gamme mais sans la magie d'un 6 en ligne.

> 4 cyl. turbo > 1998 cm<sup>3</sup> > 258 ch à 5000 tr/min  
> 40,8 mkg à 1550 tr/min > Propulsion > BV 8 automatique  
> L/l/h: 4379/1854/1299 mm  
> Pneus: AV: 255/40 R18; AR: 275/40 R18  
> 1395 kg > 5,4 kg/ch > 56400 € > Essai n° 709



PHOTOS: TOYOTA

TR  
TVR

Trevor Wilkinson fonde TVR en 1947. Il produit des sportives puissantes et légères. S'ensuivent des modèles qui font encore rêver aujourd'hui: Griffith, Cerbera, Chimaera. Après une faillite en 2012 et un rachat en 2014, le modèle du renouveau sera peut-être la Griffith, présentée en 2017.

tvr.co.uk



PHOTOS: TVR

## GRIFFITH

> 500 ch environ > 322 km/h > 0 à 100 km/h: 4"

## BEAUCOUP DE RIEN

**P**rès de six ans entre la présentation d'une nouveauté et... rien, ça commence à faire beaucoup. Car TVR n'a toujours rien annoncé d'officiel concernant la commercialisation de sa Griffith nouvelle génération. Des exemplaires existent, enfin au moins un que l'on a vu rouler, notamment au Goodwood Revival en 2019. En faisant appel à notre mémoire, l'auto avait la forme d'un coupé un peu plus compact qu'une 718 Cayman. Basée sur un châssis tubulaire portant une carrosserie en fibres de verre, animée par le V8 de 5 litres de la Mustang bichonné par Cosworth,

cette sportive livre 500 ch et un couple de 96 mkg. De quoi faire une seule bouchée de ses 1250 kg et fondre sur les 100 km/h en 4". Le moteur est à l'avant, les roues motrices à l'arrière, les fondamentaux de la marque sont respectés et l'équilibre des masses aussi. Double triangulation aux 4 roues et combinés ressorts-amortisseurs réglables devraient permettre aux metteurs au point de concocter un comportement aux petits oignons. Mais la meilleure façon de se comporter serait qu'elle devienne réalité... et en accord avec les promesses faites. Car la marque a commencé à parler d'une version électrique... Qu'elle fasse son apparition n'est pas un souci, mais sans remplacer le V8!

> V8 > 4951 cm<sup>3</sup> > 500 ch environ > 96 mkg environ > Propulsion  
> BV 6 manuelle > L/l/h: 4314/1850/1239 mm  
> Pneus AV: 235/35 R19; AR: 275/30 R20 > 1250 kg à sec environ  
> 2,5 kg/ch à sec environ > 100000 € environ (500 exemplaires)





# VOLKSWAGEN

Porsche, simple bureau d'études, cherche dès 1930 à "placer" sa voiture populaire auprès de NSU ou Zündapp.

Après 1933, le Reich nazi en fait un programme d'État de "voiture du peuple". Lancée en 1945 par l'occupant britannique, la Coccinelle devient un best-seller mondial. VW est aujourd'hui la marque généraliste d'un immense groupe qui a absorbé Porsche en 2010 et pointe régulièrement en tête des constructeurs depuis 2016.

[volkswagen.fr](http://volkswagen.fr)



## GOLF GTi Clubsport

> 300 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 5"5\*



### CLUB DE SPORT

**L**a Golf GTi a pris un peu de retard... Elle a fait sa crise de la quarantaine à 45 ans! Soucieuse de rester en forme malgré son âge, elle a donc pris un abonnement dans un club de sport. C'était en 2021 et cela avait donné naissance à une série limitée, baptisée Clubsport 45. Endurante dans l'effort – près d'un demi-siècle à défendre le mythique esprit GTi qu'elle a créé –, elle pratique toujours une activité soutenue deux ans après. Elle ne s'appelle plus Clubsport 45, mais Clubsport tout court. Outre éviter de lui rappeler l'âge qu'elle a – personne n'aime ça, et cela ne s'arrange pas avec... l'âge –, la perte de ce nombre s'est accompagnée de celle de l'échappement Akrapovic... dommage. Le reste, l'essentiel malgré tout, est reconduit : les 55 ch supplémentaires par rapport à la GTi conventionnelle, un châssis abaissé de 10 mm, un carrossage négatif augmenté à l'avant, la suspension pilotée DCC et un différentiel autobloquant Haldex. Ce qui ne paraît pas superflu lorsque l'on sait que près de 41 mkg vont devoir passer sur le train avant; la R convoque les 4 roues motrices pour à peine

plus que ça. Et les choses se passent plutôt bien, avec un 1 000 m départ arrêté réalisé en 24"3. Précisons que "notre" modèle était équipé de pneus Bridgestone Potenza S005 vaillants, mais pas aussi efficaces que des Michelin Sport Cup 2... qu'il est toujours possible d'adapter en seconde monte. Revenons à la première monte pour souligner que notre pilote maison, Christophe Tinseau, qui n'aime pourtant pas les tractions, a aimé cette Golf! L'incontournable 2 litres turbo met toujours autant de cœur à relancer la cadence, quel que soit le régime. Une élasticité qui s'apprécie sur un circuit comme dans la vie de tous les jours. Le train avant fait preuve de mordant et le sous-virage ne vient pas gâcher la fête trop tôt. Pour bien fonctionner, le différentiel autobloquant demande que l'on débraye le volant avant de réaccélérer. En entrant fort sur les freins, de préférence un jour de pluie, le train arrière se décalera de bonne grâce. Si vous faites la même chose sur un sol sec, il refusera catégoriquement. Le système de freinage est hérité de la R, ce qui ne suffit pas encore à nous convaincre totalement. Mais la Golf GTi est polyvalente avant d'être sportive... quoique.



★ > 4 cyl. turbo > 1984 cm<sup>3</sup> > 300 ch à 5 300 tr/min > 40,8 mkg à 2 000 tr/min > Traction > BV 7 robotisée > L/l/h: 4 295/1 789/1 465 mm ★

> Pneus: 235/35 R19 > 1 429 kg\* > 4,76 kg/ch\* > 53 635 € > Essai n° 721

\* Mesures Sport Auto



PHOTOS: YANN LEFEBVRE



Née polyvalente, la Golf s'ouvre les portes des circuits en Clubsport.



## GOLF GTi

> 245 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 6"3

### RECONDUITE

**L**a Golf GTi, nous l'avons conduite et reconduite au cours de ses huit générations. Elle aussi a été reconduite dans ses fonctions, Volkswagen ne prenant pas de plaisir dans le changement... pour le changement. On serait presque "à la maison" dans cette dernière mouture si la marque n'avait pas pris plaisir à digitaliser la planche de bord. Les repères immuables, il faut les chercher du côté de la mécanique: cette génération développe 245 ch comme sa devancière, propose 37,7 mkg comme sa devancière, retient le 4 cylindres 2 litres turbo comme sa devancière, repose sur

la plate-forme MQB comme sa devancière! Quelques nouveautés, ou plutôt quelques évolutions sont tout de même à noter: une nouvelle injection du côté du moteur, des suspensions raffermies (5 % à l'avant et 15 % à l'arrière) et l'électronique recalibrée. Pas de quoi transfigurer la Golf GTi qui offre ce que l'on attend d'elle. Grâce aux modes de conduite, le caractère moteur prend un peu (pas trop) de relief, même si cela ne sonne pas forcément juste, car le son du moteur est relayé par les haut-parleurs. Une direction assez précise, un différentiel efficace, des suspensions passe-partout, un châssis raisonnablement joueur, cette GTi fait au moins aussi bien son boulot... qu'une Golf.

★ > 4 cyl. turbo > 1984 cm<sup>3</sup> > 245 ch à 5000 tr/min  
 > 37,7 mkg à 1600 tr/min > Traction > BV 7 robotisée  
 > L/l/h: 4284/1789/1441 mm > Pneus: 235/35 R 19 > 1313 kg  
 > 5,36 kg/ch > 47860 € > Essai n° 705 ★



PHOTOS: VW AG

Volkswagen



## GOLF R 20 ans

> 333 ch > 270 km/h > 0 à 100 km/h: 4"6

### BIEN EN JANTES

**P**our un sportif, on dirait plutôt "bien en jambes", mais cette expression n'est pas des plus adaptées à la Golf R. Laquelle est en forme, donc, malgré ses 20 ans... ou plutôt grâce à ses 20 ans. Dans une version spéciale pour l'occasion, la plus puissante des Golf a battu le record du Nürburgring. Quel record? Le sien! Elle est en effet devenue la Volkswagen R la plus rapide sur le mythique circuit... Ce qui n'est pas très compliqué quand on sait que les autres R sont une berline (Arteon) et trois SUV (T-Roc, Tiguan et Touareg)! L'Allemande reste en revanche loin des références des compactes comme la Renault Megane RS Trophy-R qui est, il est vrai, une traction. Il n'y a pourtant pas de quoi boudier son plaisir. La R 20 ans est

une série limitée qui ne fait que passer au catalogue. Elle ne se contente pas d'un équipement spécifique, mais se fend d'un supplément de puissance de 13 ch, à 333 ch. Toujours de la partie, la boîte DSG promet des passages de rapports plus rapides. Cela se traduit, sur le 0 à 100 km/h, par un dixième de gagné par rapport à la R classique. Cette version spéciale embarque aussi le pack R-Performance avec Torque Vectoring et ses deux profils de conduite spécifiques: Spécial (rupteur reculé, suspensions plus souples pour revêtement dégradé) et Drift. Ce dernier aide le différentiel avant XDS à corriger le sous-virage constaté sur la R. Il permet même de rendre ludique une Golf. Un qualificatif que l'Allemande ajoute pour la première fois sur son CV. Il suffisait d'être patient.

★ > 4 cyl. turbo > 1984 cm<sup>3</sup> > 333 ch à 5350 tr/min  
> 42,8 mkg à 2100 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée  
> L/l/h: 4290/1790/1458 mm > Pneus: 235/35 R19  
> 1479 kg > 4,44 kg/ch > 64 345 € ★



PHOTOS: VW AG

## ARTEON R

> 320 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"9 (4"9)

### PLACE À PRENDRE

**V**ous ne connaissez pas la Arteon? Vous n'êtes pas les seuls. Cette berline-coupé 5 portes (ou Shooting Brake), lancée pourtant depuis 2017, poursuit une carrière toujours aussi discrète. Pour y remédier, Volkswagen va d'un côté supprimer la carrosserie berline sur la Passat (bientôt uniquement disponible en break) et de l'autre offrir un (second) restylage à la Arteon en 2023. Cela ne pourra que lui faciliter la tâche. Pour nous séduire, elle se décline toujours en version R, sur le modèle de la Golf. L'inoxydable 4 cylindres

2 litres de 320 ch se présente avec la boîte DSG7 et la transmission intégrale 4Motion. Laquelle a le bon goût de retenir le système de contrôle vectoriel du couple pour le train arrière et le différentiel XDS pour celui de l'avant. Cela ne suffira pas à transformer cette berline de près de 1 700 kg en sportive. Elle se fera en revanche apprécier pour la sérénité de son comportement et l'allonge de son moteur. La preuve avec le 0 à 100 km/h annoncé en 4"9, ce qui n'est pas si éloigné du temps de la Golf. En revanche, dans la mesure où cette Arteon R n'a pas encore 20 ans, elle n'a pas droit à sa version 333 ch.



PHOTOS: VW AG

★ > 4 cyl. turbo > 1984 cm<sup>3</sup> > 320 ch à 5350 tr/min  
> 42,8 mkg à 2100 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée  
> L/l/h: 4866/1871/1460 mm > Pneus: 245/45 R18  
> 1698 kg (1708 kg) > 5,30 kg/ch (5,34 kg/ch)  
> 68190 € (68790 €) ★

Entre parenthèses, données de la version Shooting Brake



# T-ROC R

> 300 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"8

## T-ROC'N ROLL

**L**a T-Roc n'avait pas vocation à enfile une tenue de sport. Mais dans le groupe VW, on mutualise. Les chaînes de montage sortent du 2 litres turbo en haut débit, il faut donc lui trouver des capots d'accueil. Voilà comment la T-Roc s'est vue greffer le moteur de la Golf GTi. Avec ses 300 ch, ses quadruples sorties d'échappement et son châssis revu pour la circonstance, la proposition apparaît plutôt séduisante. Outre son style sportif affirmé, il séduit tout de suite l'ouïe en laissant le 4 cylindres jouer une

partition rauque et ronflante. Les accélérations sont convaincantes, les reprises autoritaires, la disponibilité du bloc faisant toujours merveille. La garde au sol abaissée et les suspensions spécifiques "R" offrent un maintien de caisse efficace. Il ne faudra pas trop en demander au train avant, marqué par un sous-virage plus prononcé que celui de la Golf. Mais rien de catastrophique d'autant que la direction peu démultipliée et le freinage endurant donnent confiance à son volant. Le pari d'un SUV de poche de 300 ch n'était pas gagné *a priori*, la T-Roc R prouve qu'il l'est *a posteriori*.



PHOTO: U SONNTAG\_VW AG

★ > 4 cyl. turbo > 1984 cm<sup>3</sup> > 300 ch à 5300 tr/min > 40,8 mkg à 2000 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée > L/l/h: 4234/1819/1573 mm > Pneus: 235/40 R19 > 1500 kg > 5 kg/ch > 55500 € ★



PHOTOS: I BARENSCHIEE\_VW AG

# TIGUAN R

> 320 ch > 250 km/h > 0 à 100 km/h: 4"9

## FIN DE LA RÉCRÉ

**L**a Tiguan est née sérieuse. Ce SUV avait tout du gendre parfait, bien sous tous rapports, mais un peu ennuyeux sur les bords. Heureusement, VW aime décliner les recettes qui fonctionnent. Celle qui a dévergondé la Golf en fait partie. Pas GTi, un label incompatible avec un

véhicule lourd et haut perché, mais R, qui correspond à une définition plus bourgeoise du sport. Une définition qui englobe deux incontournables: le 4 cylindres 2 litres et la transmission 4Motion. La Tiguan R ne réserve donc pas de surprise sur le plan technique. On retrouve le système Torque Vectoring qui envoie la totalité du couple sur la roue extérieure et l'amortissement piloté DCC

chargé de tenir l'engin (1,7 tonne) pour qu'il reste serein sur ses appuis. Cela ne suffit pas à gommer le sous-virage lorsque l'on rentre dans un virage avec optimisme. Les réactions sont toujours prévisibles et c'est l'efficacité plus que la vivacité qui prime ici. Une nouvelle génération de Tiguan est attendue cette année. Et compte tenu de l'ambiance fiscale en France, la version R pourrait disparaître...

★ > 4 cyl. turbo > 1984 cm<sup>3</sup> > 320 ch à 5500 tr/min > 42,8 mkg à 2100 tr/min > Intégrale > BV 7 robotisée > L/l/h: 4511/1859/1675 mm > Pneus: 255/40 R20 > 1671 kg > 5,22 kg/ch > 62800 € ★

WIESMANN

# WIESMANN

Née en 1985 du rêve des frères Wiesmann, cette marque artisanale allemande fabrique des roadsters modernes sous une carrosserie rétro depuis 1988. Après une période obscure de faillites et de reprises successives, Wiesmann semble de retour et s'apprête à lancer une sportive électrique.

wiesmann.com



PHOTO : WIESMANN

## PROJECT THUNDERBALL

> 680 ch > Non communiqué > 0 à 100 km/h : 2"9

### ÉLECTRO-RÉTRO

**L'**électrique serait-elle l'espoir pour Wiesmann de renaître enfin de ses cendres ? Et de manière durable, ce qui, pour l'électrique, semble aller de soi. La recette de l'artisan allemand n'a pas changé, avec une carrosserie tout en

rondeurs aux accents néo-rétro prononcés. Sa conception est tout ce qu'il y a de plus moderne puisqu'elle est en fibres de carbone, montée sur une structure en aluminium. Un couple synonyme de légèreté, la marque avançant un prometteur 1 775 kg. Sur le train arrière, 2 moteurs électriques alimentés par une batterie de 92 kWh sont chargés

d'animer ce roadster. Les 680 ch devraient permettre d'avaler le 0 à 100 km/h en 2"9 et l'autonomie promise atteint 500 km. Espérons que le premier chiffre soit plus fiable que le second, l'autonomie étant toujours amputée de 20 à 30 % en usage réel. On regrettera que cette sportive ne reprenne pas le 6 cylindres ou le V8 BMW, comme ses aïeules...

> 2 moteurs électriques (arrière) > 680 ch > 112,2 mkg > Batterie: 92 kWh > Propulsion > BV automatique > L/l/h: 4 440/2 210/1 285 mm > Pneus AV: 265/30 R 21; AR: 305/25 R 21 > 1775 kg environ > 2,61 kg/ch environ > 300 000 € environ

# ZENVO

Les bases du défi ont été jetées en 2007 par Jesper Jensen, qui a fait fortune dans l'informatique, et Troels Vollertsen, préparateur de machines de course et de machines spéciales pour clients spéciaux. La petite officine, basée à Presto au Danemark, n'assemble qu'une poignée de TSR par an.

zenvoautomotive.com



PHOTO : ZENVO

## TSR-GT

> 1379 ch > 424 km/h > 0 à 100 km/h : 2"8

### DE MIEUX EN PLUS

**L'**a marque danoise Zenvo n'est pas du genre à se reposer sur ses lauriers. Même si une seule supercar figure à son catalogue, elle ne manque jamais une occasion de l'améliorer. La dernière version de la TSR s'appelle GT et se positionne au-dessus de la S en matière de puissance.

Le V8 biturbo développe 1 379 ch, au lieu de 1 193 ch pour la S. La marque précise que ce moteur, annoncé comme "maison", peut fonctionner à l'E85. On remarque aussi (et surtout) qu'elle perd son fameux aileron arrière, monté sur un pivot, qui lui permet de s'incliner pour augmenter l'appui en courbe. Un drôle de ballet sachant que l'inclinaison se fait dans le sens opposé au virage...

Dans une courbe à droite, l'aileron penche à gauche. Pas de penchant étrange pour la GT qui cherche au contraire à réduire sa traînée pour aller plus vite. Un travail d'optimisation aérodynamique que l'on retrouve dans le traitement des jantes. Mission accomplie dans la mesure où cette GT est annoncée à 424 km/h, *versus* 325 km/h pour la S : 100 km/h de gagnés, c'est un beau progrès !

> V8 biturbo > 5800 cm<sup>3</sup> > 1379 ch à 7 700 tr/min > 112,2 mkg à 7 700 tr/min > Propulsion > BV 7 séquentielle > L/l/h: 4 815/2 038/1 198 mm > Pneus AV: 245/35 R 20; AR: 325/30 R 21 > 1495 kg > 1,08 kg/ch > Plus de 1450 000 €





# ZAGATO

Ugo Zagato n'a que 28 ans lorsqu'il crée sa carrosserie en 1919, à Milan. Issu de l'aéronautique, il applique à l'automobile des procédés nouveaux. Rapidement, il habille des Fiat et des Alfa Romeo. Dans les années 1950, l'officine œuvre sur les Anglaises: Jaguar, Rover et Aston Martin. Aujourd'hui, il intervient sur tout ce qui touche à la locomotion.

[zagato.it](http://zagato.it)



## GUILIA SWB

> 540 ch > 300 km/h environ > 0 à 100 km/h: 3" environ

### AUTO-CADEAU

**E**mbellir l'existant, c'est ce que s'emploie à faire Zagato depuis toujours. Soit en partant d'un cahier des charges technique, soit carrément d'une voiture existante. Sa dernière réalisation est un cadeau pour fêter les 100 ans de collaboration entre le designer et Alfa Romeo. Avec un peu de retard d'ailleurs, dans la mesure où l'Alfa Romeo Tipo G1, premier modèle fruit de cette collaboration, a été lancée en 1921. Mais c'est l'intention qui compte... Ce cadeau, donc, prend la forme d'un coupé aussi élégant qu'agressif, dessiné avec une assurance qui n'appartient qu'aux grands. Difficile, pour ne pas dire impossible, de reconnaître la base s'il n'y avait pas le patronyme pour vendre la mèche. C'est la berline Giulia qui a servi de point de départ, une partie en tout cas, sachant qu'elle a été raccourcie, d'où l'appellation Short Wheel Base. Dans les phares, on reconnaît la nouvelle signature lumineuse qui caractérise la version restylée de la Giulia et qui fait écho au trois phares caractéristiques... de la Zagato SZ des années 1990! Le profil laisse

apparaître un contraste prononcé entre un long capot au ras du sol et une cellule habitable qui fait comme une bulle et se prolonge vers l'arrière façon fastback. Le toit arbore le double bossage si cher au studio de design. À l'arrière, le dessin des phares signe aussi la patte du studio italien, mais émousse un peu l'originalité de cette réalisation qui fait, sous cet angle, penser à une Aston Martin Vantage... ce qui ne tient pas du simple hasard. Pas plus que le vert anglais qui recouvre la carrosserie en fibres de carbone de cette Italienne. Sous le capot, c'est aussi l'accent italien qui chante dans la mesure où l'on retrouve le V6 2,9 litres biturbo dans la configuration de 540 ch des Giulia GTA et GTAm. Une mécanique qu'il sera possible de mener au doigt et à l'œil, mais surtout aux doigts puisqu'elle est couplée à une boîte mécanique. Exemplaire unique, la Giulia SWB n'a pas été réalisée pour la seule beauté du geste puisqu'elle a été commandée puis livrée à son propriétaire... allemand, grand collectionneur de Zagato. Mais cela fait une belle mise en bouche avant la présentation de la supercar Alfa cette année.



PHOTOS: ZAGATO

★ > V6 biturbo > 2891 cm<sup>3</sup> > 540 ch à 6500 tr/min  
> 61,2 mkg à 2500 tr/min > Propulsion > BV 6 manuelle  
> Prix non communiqué (exemplaire unique) ★

**ÉDITEUR****ÉDITIONS MONDADORI AXEL SPRINGER (SNC)**  
40, avenue Aristide-Briand  
92220 BagneuxDirecteur de la publication **Gautier Normand**Actionnaires: **Présidents 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](http://www.sportauto.fr)E-mail: [sportauto@reworldmedia.com](mailto:sportauto@reworldmedia.com)**RÉDACTION**Rédacteur en chef **Jean-Eric Raoul**  
Directeur artistique **Thomas Hilly**  
Rédacteur en chef adjoint **Laurent Chevalier**  
Chef de rubrique **Sylvain Vétaux** (Essais)  
Secrétaire général de rédaction **Denis Riffade**  
Secrétariat de rédaction **Vediteam**  
Rédacteur photos **Soraya Bollini**  
Responsable des prises de vue **Philippe Tissier**  
Photos **Greg** et **Laurent Villaron**  
Convoyage **Sylvain Cambier** (responsable)  
Assistante **Karine Roumestand****DIRECTION ÉDITION**Directeur exécutif **Stéphane Haïtaïan**  
Editeur **Tommaso Albinati****ABONNEMENT ET DIFFUSION**Directrice marketing clients/diffusion **Catherine Grimaud****MARKETING**Directrice marketing **Sylvie Siguret**  
Responsable marketing direct **Frédérique Gasbarian****ABONNEMENTS**Chef de de groupe **Davina Champagne**  
Chef de produit marketing direct **Julie Duarte****PUBLICITÉ**Tél.: **01 41 33 52 21**  
Directrice exécutive **Elodie Bretaudeau-Fontailles**  
Contact publicité **Charles Antonietti**  
Planning **Angélique Consoli (53 52)**  
**Stéphanie Guillard (53 50)**  
Trafic **Loïs Jeanne (47 39)****PUBLICITÉ MARCHÉS DIRECTS**Tél.: **01 41 33 52 43**  
Directeur de publicité **Fabrice Gauvin**  
Équipe commerciale **Julie Martinot**  
Premier maquettiste **Fernand Laranjo****FABRICATION**Directeur des opérations industrielles **Bruno Matillat**  
Chef de fabrication **Thibaut Lefebvre****PRÉPRESSE**Tél.: **01 41 33 29 88**  
Responsable service **Sylvain Boularand****COPYRIGHT BY SPORT AUTO**Reproduction des articles et dessins strictement  
interdite sauf autorisation. Les documents  
et manuscrits non insérés ne sont pas renvoyés  
à leurs auteurs.**ABONNEMENTS**Pour toute question, téléphonez  
au **01 46 48 47 61** du lundi au samedi, de 8 h à 20 h.Courrier: **Service abonnements Sport Auto**  
**59898 Lille Cedex 9****RELIURES**Tél.: **01 46 48 48 83**  
[www.serviceabomag.fr](http://www.serviceabomag.fr)**IMPRIMEUR****Imaye Graphic**  
96, bd Henri-Becquerel, 53021 Laval Cedex 9**ÉQUIPE ÉDITORIALE DU HORS-SÉRIE**Directeur artistique **Studio PYKHA**  
Mise en page **Studio PYKHA**  
1<sup>er</sup> secrétaire de rédaction  
**Laurence Neveux (Studio PYKHA)**  
Couverture **Studio PYKHA**  
Rédaction, iconographie **Auto-Focus**  
Photographes  
**Thomas Antoine, Clément Choulot, Adrien Cortesi, Greg,**  
**Florian Grout, Christophe Hunsicker, Alex Krassovsky,**  
**Yann Lefebvre, Denis Meunier, Alexandre Nicolas,**  
**Yannick Parot, Joël Peyrou, Arnaud Saunier, Tibo,**  
**Philippe Tissier, Laurent Villaron****N° ISSN**  
0151-6353  
**Commission paritaire**  
1024 K 86784  
**Dépôt légal**  
avril 2023

# Soyez fier de votre garage !



**TRM GARAGE**

Aménagement, rangement et personnalisation de garage pour particuliers et professionnels depuis 2010.

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



### SPEEDMASTER SEDNA™ GOLD

Créée en 1957, la Speedmaster hérite de son surnom « Moonwatch » en 1969 lorsqu'elle devient la première montre à être portée sur la Lune. Cette édition, qui a conservé les éléments du design original, est dotée d'un cadran noir étagé et d'un boîtier en or Sedna™ 18K, exclusivité d'OMEGA. Cet alliage d'or rose conserve sa couleur ardente et son éclat au fil du temps. Il porte le nom de l'un des planétoïdes en orbite les plus rouges de notre système solaire. Ce modèle est également certifié Master Chronometer. Délivrée par l'Institut Fédéral Suisse de Métrologie (METAS), cette certification indépendante est un véritable gage de précision, de fiabilité et de résistance optimale aux champs magnétiques, sur Terre et dans l'espace.

  
**OMEGA**